

**EN LO PRINCIPAL:** Evacúa traslado; **PRIMER OTROSÍ:** Acompaña documentos; **SEGUNDO OTROSÍ:** Personería.

**MARIE CLAUDE PLUMER BODIN**  
**SUPERINTENDENTA DEL MEDIO AMBIENTE**

**Gonzalo Cubillos Prieto**, abogado, cédula de identidad N° 7.659.525-9, **Otman Soza Poquet**, abogado, cédula de identidad N° 13.601.918-K, **Isaac Vidal Tapia**, abogado, cédula de identidad N° 18.397.138-7 y **Víctor Collao Manríquez**, abogado, cédula de identidad N° 18.298.609-7, todos en representación de **ASTARA LOGÍSTICA CHILE SpA** (el “Titular”), sociedad del giro de su denominación, R.U.T. N° 76.040.171-4, todos ya individualizados, en procedimiento tendiente a determinar un eventual requerimiento de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, respecto del proyecto “Almacenamiento y Pre Entrega de Automóviles” (el “Proyecto”), identificado con el código ‘**EXPEDIENTE: REQ-018-2023**’; a la Sra. Superintendente del Medio Ambiente, respetuosamente decimos:

Que, encontrándonos dentro de plazo, venimos en evacuar el traslado conferido en la Resolución Exenta N° 1.102, de fecha 27 de junio de 2023 (“R.E. N° 1.102/2023”) de la Superintendencia del Medio Ambiente (“SMA”), notificada con fecha 03 de julio de 2023, que inició el procedimiento administrativo tendiente a determinar un eventual requerimiento de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, respecto del proyecto ya singularizado.

En tal sentido, se hace presente que esta parte con fecha 21 de julio de 2023, solicitó la ampliación del plazo para evacuar el presente informe, en virtud de lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 19.880, cuestión que fue resuelta mediante la Resolución Exenta N° 1.271, de fecha 24 de julio de 2023 de la SMA, accediendo a lo solicitado, prorrogándose por un total de 7 días más a contar del vencimiento de la fecha original, motivo por el cual el plazo para evacuar el presente informe vence el 02 de agosto del presente año, entendiéndose por tanto que este se ha presentado en tiempo y forma por la presente.

En dicho contexto, por el presente venimos a formular una serie observaciones, alegaciones y pruebas, que pasamos a exponer, las cuales solicitamos desde ya sean tenidas presente por esta Superintendente del Medio Ambiente a la hora de emitir su pronunciamiento terminal respecto del aludido procedimiento, pidiendo que en dicho pronunciamiento determine, en definitiva, que el Titular no se ha encontrado ni se encuentra obligado a ingresar el Proyecto al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“SEIA”) para continuar su ejecución, por no condecirse éste con ninguna de las tipologías de proyectos o actividades que harían

obligatorio dicho ingreso.

Sin perjuicio de lo que se desarrollará más adelante, los principales aspectos a considerar para arribar a la conclusión precedente son los siguientes:

- El proyecto presenta dos áreas completamente diferenciadas, una de almacenamiento de vehículos menores, los cuales se ubican en una zona cubierta por una lechada asfáltica sobre la cual no pueden transitar camiones, en tanto la segunda zona se conforma por un sector de losa de hormigón armado, sobre la cual pueden ubicarse y transitar temporalmente según la configuración de la planta hasta 29 camiones y 5 buses.
- La CGR ya se pronunció dos veces a partir de requerimientos de la denunciante, estableciendo en sus dictámenes el sentido y alcance que tiene el concepto “terminal de camiones”, indicando que el acto de posicionar camiones temporalmente para la carga y descarga de mercadería en los lugares previstos exclusivamente para ello, no resulta equivalente a la acción de estacionarlos.
- El proyecto, por sus características y configuración de la planta, no constituye un recinto que se destine para el estacionamiento de camiones, en los términos indicados por el literal e.3, puesto que solamente contempla instalaciones para almacenaje y transferencia de carga, pero todos los vehículos que concurren a la planta tanto a cargar como descargar su contenido, lo realizan de manera temporal.

Para mayor claridad en la revisión de lo que se expondrá, se seguirá el orden que a continuación se indica:

- I. Consideración previa y requerimiento de información efectuado por la SMA en contexto del procedimiento REQ-018-2023
- II. Antecedentes generales del Proyecto.
- III. Consideraciones respecto de la no configuración de la tipología de ‘terminal de camiones’ y su desarrollo.
- IV. Conclusiones.

En las páginas siguientes se desarrollarán los tópicos recién listados.

**I. CONSIDERACIÓN PREVIA Y REQUERIMIENTO DE INFORMACIÓN EFECTUADO POR LA SMA EN CONTEXTO DEL PROCEDIMIENTO REQ-018-2023**

1. Con fecha fecha 28 de mayo de 2018, la Concejala de la Ilustre Municipalidad de Pudahuel, doña Gisela Vila Ruiz, ingresó una denuncia a la Oficina Regional de la SMA, en la cual señalaba que el Proyecto, del cual nuestra representada es titular, estaría en una *"posible elusión de proyecto que funciona como centro de pre-entrega y almacenamiento de vehículos, el que inicio su funcionamiento en 2007 y que abarca 35 hectáreas, en las que puede almacenar más de 9.000 vehículos para su posterior entrega a concesionarios, mediante camiones "* (sic).
2. Desde ya, según se desarrollará en el siguiente acápite, se destaca que lo señalado en la denuncia no se ajusta a las reales características del Proyecto, siendo este de menor envergadura que lo indicado por la demandante.
3. Así, la SMA procedió a abrir un expediente de fiscalización respecto del Proyecto (DFZ-2021-2235-XIII-SRCA), y con fecha 8 de mayo de 2019 realizó una inspección en las dependencias del Proyecto, constatando que este cuenta a su juicio con hallazgos que demostrarían la superación de vehículos clasificados como medianos, teniendo como límite de (50) sitios para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados, establecidos en el art. 3, letra e.3 del D.S. 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente "RSEIA"), cuestión que, como se demostrará más adelante, no es efectiva. Adicionalmente, en dicha ocasión, se solicitaron antecedentes a nuestra representada respecto del desarrollo Proyecto en el tiempo, los que fueron entregados oportunamente.
4. Habiendo revisado los antecedentes de su Informe de Fiscalización ("IFA"), la SMA emitió la Res. Ex. 1102/2023, de fecha 27 de junio de 2023, en la cual reafirmó lo observado en la fiscalización de fecha 8 de mayo de 2019 ya mencionada, iniciando su procedimiento administrativo tendiente a determinar un eventual requerimiento de ingreso al SEIA, especificando que en relación al Proyecto, *"podría configurarse la tipología descrita en el literal e) del artículo 10 de la Ley 19.300, desarrollado en el subliteral e.3 del artículo 3 del RSEIA"*, ya que a partir de los hechos verificados concluye que este consistiría en un terminal de camiones al tratarse de un recinto que se destina al estacionamiento de camiones, ya que cuenta con la infraestructura de almacenaje y transferencia de carga, con una capacidad mayor a cincuenta (50) sitios para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados.
5. La conclusión a la que arriba la SMA según la cual determina iniciar su procedimiento indicado, se debe a que estima que a su juicio la constatación de 7.965 vehículos estacionados durante su inspección del 2019, de los cuales indica que 3.088 serían vehículos medianos y 1 pesado, conforme a las categorías establecidas en el D.S.

54/1994 del Ministerio de Transporte, podría corresponder a un estacionamiento de camiones, todo lo cual según demostrará es solo una errada interpretación de lo que corresponde a un terminal de camiones, ya que a efectos del análisis del ingreso del Proyecto al SEIA no guarda relación con la cantidad total de almacenaje de vehículos que se pueda disponer a cielo abierto en el presente Proyecto, lo que, como se verá, no corresponde en este caso que sea analizado en el SEIA.

6. Así, de acuerdo a lo señalado por la SMA en el resuelto primero de la Res. Ex. N° 1102/2023, el Proyecto se enmarcaría o podría considerarse enmarcado en el artículo 3° letra e), sub-literal e.3) del D.S. N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante "RSEIA"), el cual señala que:

*"Artículo 3.- Tipos de proyectos o actividades.*

*Los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, son los siguientes:*

*e) Aeropuertos, **terminales de buses, camiones** y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas.*

*(...)*

*e.3. Se entenderá **por terminales de camiones aquellos recintos que se destinen para el estacionamiento de camiones, que cuenten con infraestructura de almacenaje y transferencia de carga y cuya capacidad sea igual o superior a cincuenta (50) sitios para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados**" (énfasis y subrayado agregado).*

7. Dado lo anterior, la SMA decidió iniciar el presente procedimiento administrativo, tendiente a determinar un eventual requerimiento de ingreso al SEIA del Proyecto, confiriendo traslado a nuestra representada para que, dentro de los 15 días hábiles siguientes contados desde la notificación, junto con la posterior ampliación de 7 días adicionales otorgada, haga valer las observaciones, alegaciones o pruebas que estime pertinentes, las cuales desarrollamos a continuación.

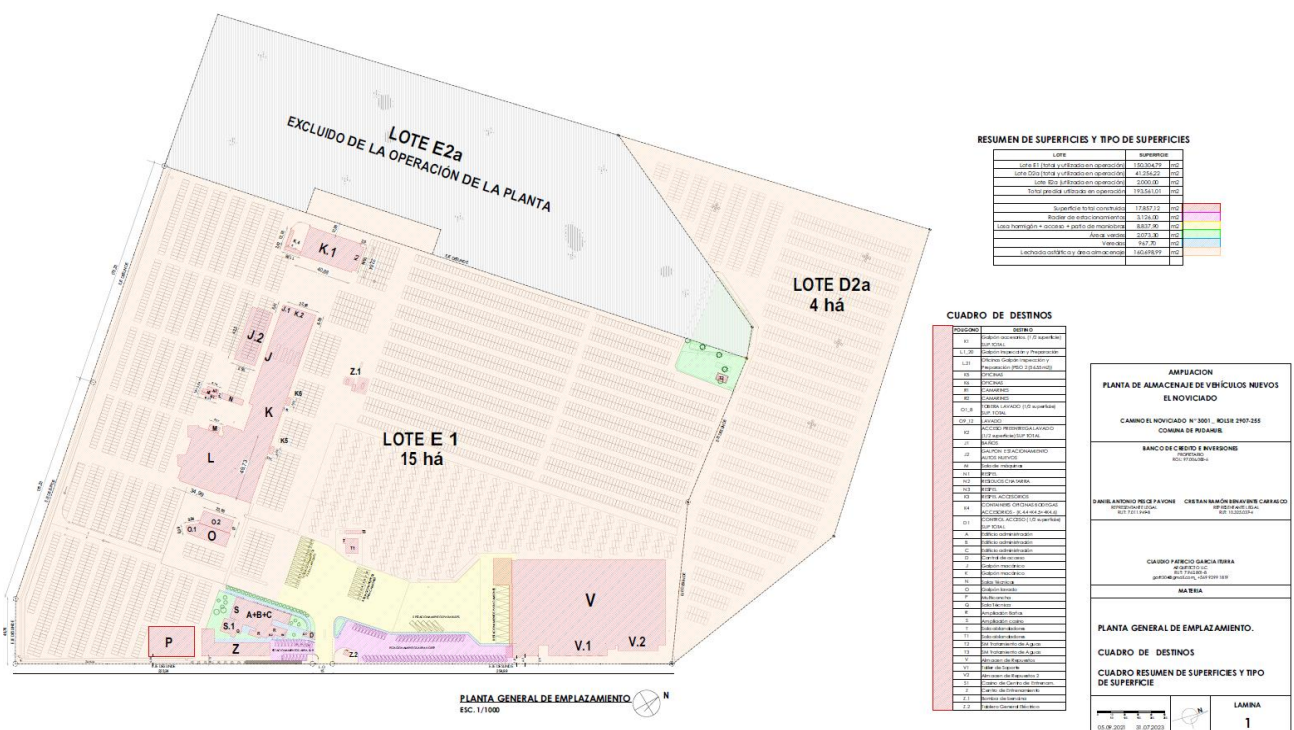
## **II. ANTECEDENTES GENERALES DEL PROYECTO**

8. Astará Logística Chile SpA opera, desde el año 2007 -incluyendo en este intervalo de tiempo las modificaciones societarias ya expuestas previamente a esta SMA- una **planta de**

**almacenamiento y preentrega de automóviles nuevos**, en un terreno de 150.304,79 m<sup>2</sup>. (Lote E1) emplazado en el área rural de la comuna de Pudahuel, que posteriormente fue ampliado con un predio colindante de 41.256,22 m<sup>2</sup>. (Lote D2A) y un terreno contiguo de 2.000 m<sup>2</sup> (parte del lote E2a), completando en su totalidad 193.561,01 m<sup>2</sup>.

9. La función de la planta es abastecer a los distintos concesionarios de vehículos de las diferentes marcas que comercializa el grupo Astara -antes SK Bergé- en el país; una vez desembarcados y desaduanados los vehículos, éstos son inspeccionados, y algunos de ellos son sometidos a la instalación de elementos accesorios, tales como radios, insignias, luces, kits de seguridad, etc., y eventualmente, a trabajos de desabolladura y/o pintura por daños sufridos en el transporte.
10. A continuación, se presenta un *layout* de la planta y sus instalaciones, no obstante, para mejor visualización se adjunta el plano de esta en los anexos de la actual presentación.

Imagen N° 1: *Layout* Planta de Almacenaje



Fuente: *Layout* del Proyecto.

12. Respecto a las instalaciones de la planta, esta contempla, entre otros, galpones de inspección y preparación, galpón de accesorios, galpones mecánicos, oficinas y edificios administrativos, salas técnicas, un sector de pre-entrega, una Planta de Tratamiento de Aguas Servidas, con su correspondiente Resolución de Calificación Ambiental que indicaremos más adelante, un almacén de repuestos con andenes de carga y descarga para que se ubiquen temporalmente 8 camiones, un área de radier de estacionamientos para vehículos livianos de los funcionarios de la planta con capacidad de 82 unidades, un sector de losa de hormigón y

un gran patio de área de almacenaje de vehículos sobre una capa delgada de lechada asfáltica, ambos detallados posteriormente.

13. Por tanto, conforme a las características de la planta de almacenamiento de vehículos, sus superficies pueden desagregarse de la siguiente forma:

Tabla 1: Resumen de superficies y tipo de superficies

<b>Lote</b>	<b>Superficie (m<sup>2</sup>)</b>
Lote E1 (total y utilizada en operación)	150.304,79
Lote D2a (total y utilizada en operación)	41.256,22
Lote E3a (Utilizada en operación)	2.000
<b>Total predial utilizada en operación</b>	<b>193.561,02</b>
Superficie total construida	17.857,12
Radier de estacionamientos	3.126
Losa hormigón + acceso + patio de maniobras	8.837,90
Áreas verdes	2.073,30
Veredas	967,70
Lechada asfáltica y área almacenaje	160.698,99

Fuente: Layout del Proyecto.

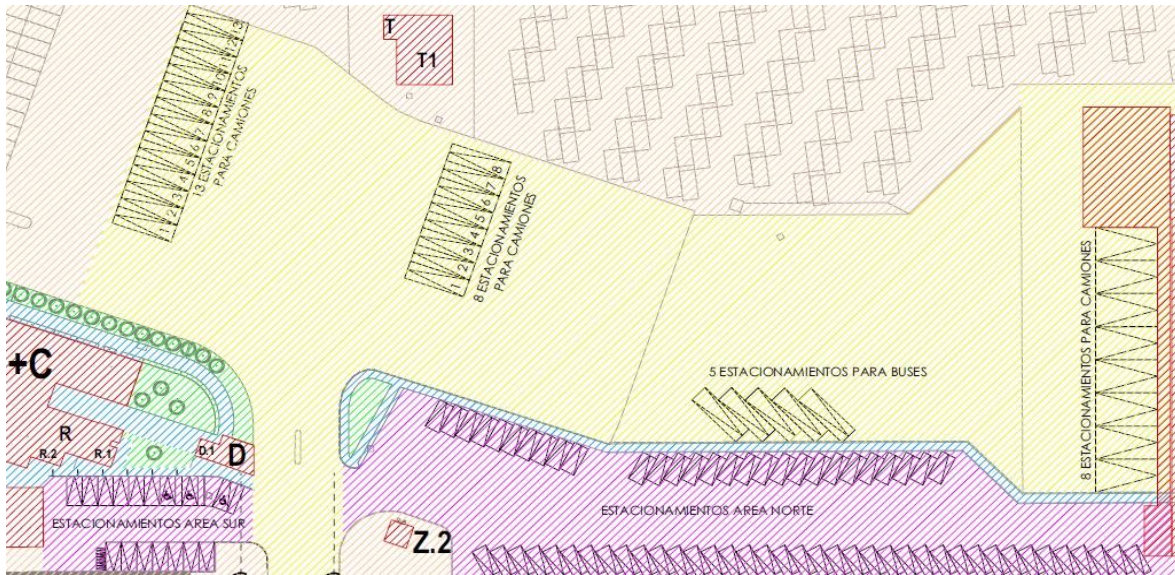
14. En cuanto al proceso desarrollado en la planta, este es conocido como *Pre Delivery Inspection* (PDI), inspección de pre-entrega, y contempla diferentes actividades y tareas para la inspección técnica y física de los vehículos, así como la corrección y/o reparación previa, de acuerdo con los protocolos de cada marca, para garantizar y asegurar la condición de “recién salido de fábrica”, cumpliendo así una correcta y satisfactoria entrega al cliente final.
15. Dentro de estas actividades y tareas, pueden mencionarse: la recepción de puerto; levantamiento mermas y daños; reclamaciones a las compañías de seguros y/o transportistas según proceda; realización de campañas/recall de fábrica; carga de combustible de acuerdo al requerimiento de cada marca; retiro de plásticos cobertores de la carrocería; instalaciones de accesorios según lo establecido por la marca; lavado general de carrocería y motor; inspecciones y/o ajustes mecánicos de acuerdo a cada norma de fábrica; aseo y terminación del interior de la cabina y exterior de la carrocería; reparaciones y correcciones necesarias tanto en la carrocería (Desabolladuría y Pintura) como en la parte técnica (motor, electricidad, frenos, amortiguación, transmisión, etc.); y, pruebas de ruta y controles de calidad de acuerdo a las pautas de cada fabricante.

16. El proceso inicia en los puertos de San Antonio, Valparaíso, Lirquén y Coquimbo, donde las unidades son desembarcadas del barco, internadas y luego embarcadas y trasladadas a nuestras instalaciones mediante la contratación de Camiones “Cigüeñas”, los cuales tienen la capacidad de cargar 7, 8 o 9 vehículos dependiendo de su volumen.
17. Una vez llegan a la planta los camiones ingresan a ella pudiendo **sólo maniobrar sobre una losa de hormigón armado de un espesor de 15 cm., que en conjunto con el acceso - indicados ambos en el sector amarillo de la imagen N° 1 - tienen una superficie total de 8.837,90 m<sup>2</sup>**, en dicho momento se realiza la descarga de los vehículos en la losa, y una vez descargados los vehículos del camión cigüeña, éste se retira de las instalaciones; esta operación no toma más de 15 minutos. Cabe hacer presente, conforme se expondrá posteriormente, que la citada zona de losa de hormigón armado se encuentra delimitada para que puedan ubicarse temporalmente en ella un máximo de 29 camiones, cifra que de todas formas como se indicará, dado el volumen de estos y las maniobras que deben de realizar con carga, es sumamente inferior en la operación diaria de la planta, y no constituye un terminal de camiones.
18. Posterior a la descarga, los vehículos son inspeccionados por si existieran daños y/o piezas faltantes luego de lo cual pasan a emplazarse en la zona de almacenaje dispuesta para tales efectos, que tiene en total una superficie con un tratamiento con una lechada asfáltica de entre 0,6 y 1 cm. de espesor y que abarca un total de 160.698,99 m<sup>2</sup>, correspondiente al color beige de la imagen N° 1.
19. A medida que los clientes (las marcas dueñas de los vehículos) van solicitando la pre-entrega de las unidades, éstas son trasladadas al galpón de accesorios (K.1) donde se instalan radios, parlantes, parachoques, luces de frenos, etc., y en general cualquier tipo de accesorios que el cliente quiera colocar en sus vehículos.
20. Una vez instalados los accesorios, las unidades son trasladadas al galpón de pre-entrega (K), donde se realiza un lavado de carrocería, inspección técnica en pozos, un aseo y terminación de la unidad. Las unidades que se están pre-entregando pudieran tener que corregir algún tipo de falla tanto de mecánica como de detalles de carrocería, en cuyos casos las unidades son derivadas al taller mecánico (J) o bien a la zona de desabolladura y pintura (L) que es un galpón anexo para dicho fin.
21. Una vez que las unidades quedan listas, tanto de pre-entrega como de mecánica y pintura, son trasladadas a un sector de almacenaje transitorio frente al galpón de lavado, compuesto por terreno con lechada asfáltica de entre 0,6 y 1 cm. de espesor, donde las unidades esperan para ser programadas para despachar a los distintos dealers asignados.

22. Apenas se realiza la programación de despacho, se ubica la unidad dentro del sector de almacenaje transitorio y se traslada a los Galpones de lavado y terminación de despacho (O y O.2), quedando disponibles para ser retirados por los camiones pequeños, los cuales tienen una capacidad máxima de carga de 4 vehículos, y pueden posarse hasta 13 camiones en los sitios definidos, o los camiones cigüeña, los cuales tienen una capacidad máxima de carga de 8 vehículos, y pueden posarse hasta 8 camiones en los sitios definidos, cuyo destino son los diferentes distribuidores del país.
23. Para la operación anterior, esto es, el **despacho de unidades, se contratan los camiones pequeños o los cigüeñas, que ingresan temporalmente a nuestras instalaciones, pudiendo maniobrar sólo sobre la losa de hormigón armado de 15 cm. de espesor y cuya superficie es de 2.820,22 m<sup>2</sup>**, teniendo la operación de ingresar, cargar los vehículos y retirarse hacia el distribuidor con el vehículo cargado; esta operación tiene diferentes tiempos, pero como promedio es de 30 minutos.
24. Como primera aproximación entonces al resumen y tipo de superficies de la planta, se debe señalar que existen 160.698,99 m<sup>2</sup> de superficie que cuenta solo con una lechada asfáltica, esto es, una mezcla compuesta por emulsión asfáltica de quiebre lento, agregado fino bien graduado, agua y *filler* mineral si es necesario; eventualmente se pueden incorporar algunos aditivos, si se quiere controlar la velocidad de rotura de un espesor que va de entre los 0,6 cm a 1 cm. Lo relevante de esta **lechada asfáltica que cubre la mayor parte de la superficie del terreno sobre la que opera el Proyecto, es que está destinada al almacenaje de vehículos de menor envergadura que son los almacenados y por donde no se permite el tránsito ni maniobras de camiones por el daño que producirían**, por su peso más su eventual carga que puedan llevar sobre sí; **peso que una lechada asfáltica no puede sostener sin perder su estructura molecular, por lo que terminaría rompiéndose, no siendo dicha área por lo tanto un área que pueda considerarse a efectos de un estacionamiento de camiones**.
25. **Para los camiones que se cargan con los vehículos almacenados, está habilitada la indicada losa de hormigón armado**, esto es, la unión del hormigón con una estructura metálica de hierro para brindar mayor resistencia a la estructura, de 15 cm. de espesor, cuya superficie total entre lo destinado a ingreso y despacho, más los movimientos de entradas y salidas de repuestos del almacén de repuestos (v), suman en total los 8.837,90 m<sup>2</sup> de losa. Considerando los sitios para la detención temporal de los camiones cigüeña (8), y los camiones pequeños (13), así como los andenes de carga y descarga del almacén de repuestos (8), se tendría un total de 29 sitios para este tipo de vehículos. Paralelamente, existen 5 sitios

destinados al estacionamiento de buses de pasajeros, que no aplican para el análisis del literal e.3. del artículo 3 del RSEIA. En la siguiente imagen es posible observar el sector aludido.

Imagen N° 2: Sector losa de hormigón con área de camiones, buses y área de estacionamiento de vehículos para trabajadores (sector morado).



Fuente: *Layout del Proyecto.*

26. En esta línea, sobre la losa de hormigón armado de 15 cm. de espesor, cercano a la entrada de la planta, mantenemos un espacio para estacionar 5 buses de 45 pasajeros, los cuales se utilizan para transportar al personal productivo desde y hacia la planta, y son los únicos vehículos de gran tamaño que se estacionan en el establecimiento en la planta.
27. Cabe señalar también, que dentro de las instalaciones de la planta existe un almacén de repuestos (V) con 8 andenes de carga y descarga, 4 para ingreso y 4 para despacho, esto dado que operan camiones que traen mercadería y repuestos de mantenimiento, reparación mecánica, de colisión y accesorios automotrices desde los distintos puertos, principalmente desde la ciudad Valparaíso.
28. Lo anterior se realiza generalmente mediante la carga de camiones grandes con *containers* de 40 pies por un lado y por el otro, también pueden ingresar camiones chicos a cargar repuestos y llevarlos a los diferentes distribuidores de Santiago. Al igual que con los camiones cigüeña y pequeños para la entrega y retiro de los vehículos almacenados, **todo el flujo de ingreso y salida más sus maniobras respectivas es a través de la losa de hormigón armado de 15 cm. de espesor, dado que, si operaran sobre la lechada asfáltica, ESTA POR SU COMPOSICIÓN SE ROMPERÍA.**
29. De esta forma, cuando llega el requerimiento de un ingreso o despacho, se coordina el ingreso de camiones, para que debidamente indicados, ingresen a la losa destinada a tal efecto, ubicándose temporalmente en ella **para la carga y descarga de mercadería en los lugares**

**previstos exclusivamente, ya sea desde los andenes de carga de las bodegas, o al aire libre para la carga y descarga de vehículos, de lo cual se lleva registro.**

30. Finalmente, la planta cuenta con una zona de estacionamientos para el personal que trabaja en ella, cuya superficie alcanza los 3.126 m<sup>2</sup> y contiene un radier de 2 cm. de espesor de asfalto, esto es, un betún o mezcla de brea, que es un material viscoso, pegajoso y de color plomo con arena o gravilla, que se utiliza para pavimentar caminos y/o como revestimiento impermeabilizante de muros y tejados. Esta zona de estacionamiento puede abarcar unos 82 vehículos menores aproximadamente, más 8 estacionamientos para bicicletas, los cuales se pueden visualizar en el *layout* con un color morado, apenas se ingresa a la planta.
31. En resumen, la planta cuenta con 3 tipos de piso en todo el predio:
- 1) Zona amarilla del *layout* presentado en la imagen N° 1, corresponde a la losa de hormigón armado de 15 cm. de espesor, contiene una superficie de 8.837,90 m<sup>2</sup> en su totalidad y está dividida de acuerdo con el tipo de operación, esto es, para ingreso (2.560,10 m<sup>2</sup>), despacho (2.820,20 m<sup>2</sup>) y movimiento de repuestos (3.457,60 m<sup>2</sup>), sobre la cual podrían ubicarse temporalmente en un escenario de operatividad máxima de operatividad un total de 29 camiones.
  - 2) Zona beige del *layout* presentado en la imagen N° 1, que corresponde a la zona de almacenaje de vehículos livianos, que corresponde a la actividad que la planta desarrolla, y está cubierta con una carpeta de lechada asfáltica de un espesor de entre 0,6 a 1 cm. de espesor y cuya superficie comprende 160,698,99 m<sup>2</sup>, que es separada -virtualmente en el *layout* adjunto- en zona de almacenaje de unidades sin pre-entrega, con 124.261,59 m<sup>2</sup> y zona de almacenaje transitoria para vehículos listos con 36.437,40 m<sup>2</sup>, sobre la cual no pueden transitar camiones.
  - 3) Zona morada del *layout* presentado en la imagen N° 1, que corresponde a la zona de estacionamiento para el personal de la planta, con una capacidad para 82 vehículos aproximadamente y 8 estacionamientos para bicicletas, cuya superficie es de 3.126 m<sup>2</sup> con un radier de asfalto de 2 cm. de espesor.
32. En consideración a lo ya expuesto, puede visualizarse la evidente diferencia en la siguiente imagen expuesta a continuación, respecto a la zona de losa de hormigón de 15 cm. (tono más claro, hacia la zona inferior); única sobre la cual pueden posarse temporalmente los camiones para ser cargados y descargados; en contraposición a la zona con lechada asfáltica (tono más oscuro, hacia la zona superior), en la cual se ubican los vehículos previos a su carga en camiones cigüeñas o pequeños, para su transporte al distribuidor final.

Imagen N°3: Zona de losa en contraposición a lechada asfáltica



Fuente: Foto propia tomada el día 10 de julio de 2023.

33. Por otro lado, el Proyecto cuenta con una serie de pronunciamientos y autorizaciones ambientales respecto a su funcionamiento, las cuales indicamos a continuación.
34. Originalmente, se obtuvo el Informe Favorable para la Construcción en Área Rural, a través del OF. Ord. N°2030 de fecha 27 de julio de 2006, en el cual la Secretaría Regional Metropolitana de Vivienda y Urbanismo de la Región Metropolitana informa favorablemente *“sobre la construcción y habilitación de Planta de Almacenamiento de Vehículos nuevos en parte del predio rural denominado Lote A.-2 de la subdivisión del ex Fundo Las Lilas de Pudahuel, acceso por costado oriente Camino Noviciado.”* En síntesis, el Ord. N°2030 informa favorablemente las construcciones e instalaciones de la planta de entrega y almacenamiento de vehículos nuevos, la que incluye galpones, oficinas, losas y cubiertas.
35. Junto al informe de la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, también se cuenta para las instalaciones en análisis, y en los mismos términos, con el Of. Ord. N°396/2006 de la SEREMI de Agricultura, tal como requerido en el artículo 55 de la Ley General de Urbanismo y Construcción.
36. Asimismo, mediante Oficio Ord N° 535, de fecha 14 de febrero de 2006 la Comisión Nacional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana se pronunció respecto de la pertinencia de ingresar al SEIA del Proyecto *“Almacenamiento y Pre-entrega de automóviles”*, categorizando la actividad de almacenamiento y Preentrega de automóviles como industrial, concluyendo que, de conformidad a lo dispuesto en la letra h.2) del art. 3 del Reglamento del SEIA -sin analizar la cantidad de los vehículos almacenados para efectos

del literal e.3 del mismo artículo-, “es opinión de esta dirección que el proyecto “Almacenamiento y Pre entrega de automóviles” **no se encuentra obligado a ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental**”.

37. En la siguiente imagen se puede observar el emplazamiento de las obras originalmente sometidas a consulta de pertinencia de ingreso al SEIA.

Imagen N° 4: Operación de Planta en Lote E1, año 2009.



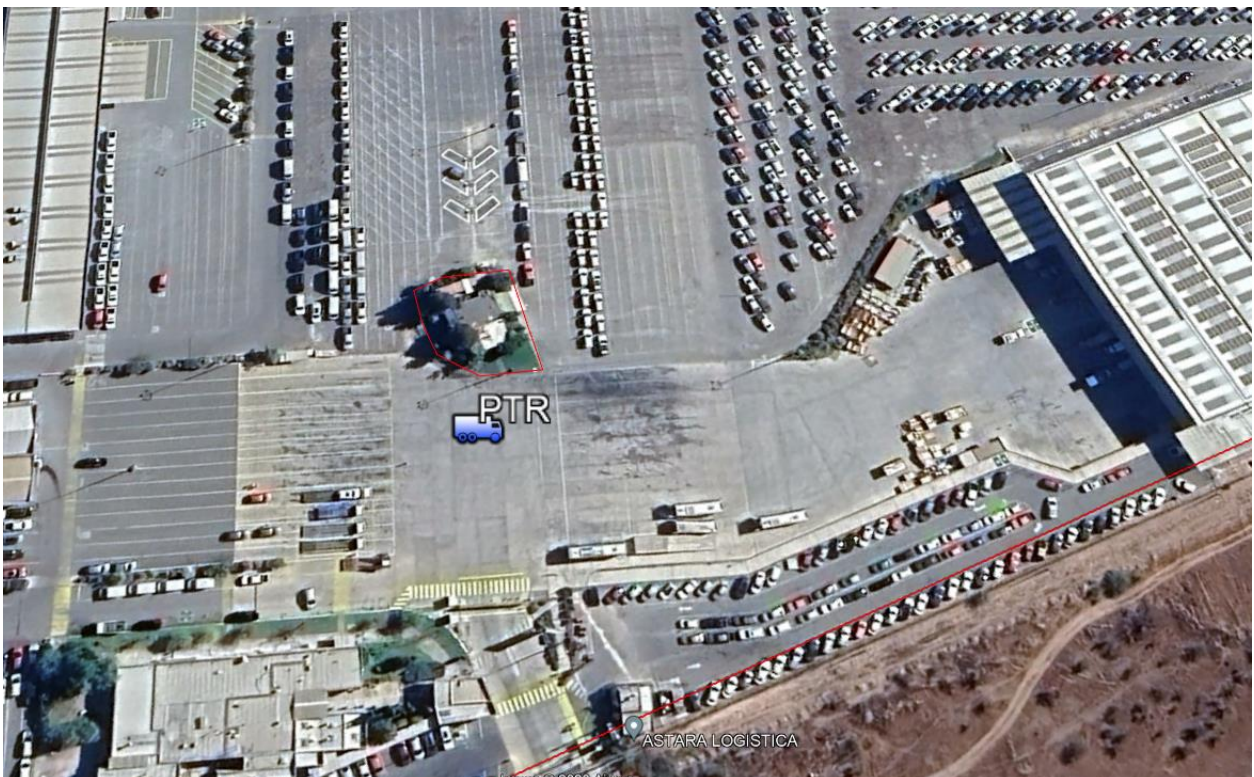
Fuente: Elaboración propia, Google Earth Pro.

38. Posteriormente, el Titular presentó una Declaración de Impacto Ambiental respecto del Proyecto “Planta de Tratamiento de aguas residuales S.K. Bergé Automotriz”<sup>1</sup>, la cual fue calificada ambientalmente favorable mediante la Res. Ex. N° 808/2009 de la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana (“RCA N° 808/2009”).
39. Conforme se indica en la RCA N° 808/2009, el proyecto se emplaza en Camino El Noviciado Km. 3 S/N, comuna de Pudahuel, en un lote (E-1) de 15 há., cuenta con instalaciones habilitadas con las debidas autorizaciones para una planta de pre-entrega de automóviles que requieren lavado; en el sector Lomas de Pudahuel, acceso a la localidad El Noviciado.

<sup>1</sup> Cuyos antecedentes se encuentran disponibles en:  
[https://seia.sea.gob.cl/expediente/expedientesEvaluacion.php?modo=ficha&id\\_expediente=2512046](https://seia.sea.gob.cl/expediente/expedientesEvaluacion.php?modo=ficha&id_expediente=2512046)

40. Asimismo, en su descripción se indica que el proyecto sometido a evaluación consiste en la construcción y operación de una planta de tratamiento de aguas residuales (PTR) prefabricada, semienterrada -en base a lodos activados en aireación extendida y posterior cloración- para las instalaciones de pre-entrega de automóviles de SK-BERGÉ Automotriz S.A. -ahora Astara Chile SpA-, descargando el efluente tratado a un canal de aguas lluvias interno del recinto, el cual es tributario del estero Lampa.
41. Un detalle relevante es que como bien se indica en la descripción del proyecto calificado dentro del SEIA, la PTR se ubica cercano a la entrada del Proyecto general de almacenamiento vehicular, debido a que en la operación de la PTR, cada cierto tiempo deben concurrir camiones tipo aljibe a retirar los lodos estabilizados tratados; además que, y en atención a la configuración de la planta, **los camiones, por su peso, solamente pueden posarse temporalmente sobre la losa destinada para tal efecto y no sobre la lechada asfáltica**, ya que esta no soportaría el camión con su carga, conforme se detallará latamente más adelante. Por ello se indica en la RCA que la fase de operación del proyecto calificado ambientalmente contempla, entre otros, *“La ruta de los camiones con lodos será la misma”* y que *“Se utilizarán camiones aljibes de 40 m<sup>3</sup> de capacidad, estimándose el viaje de un camión cada 6 meses”*, cuestión expresada en el Considerando 5.9 de la N° 808/2009.
42. En la imagen inserta a continuación, es posible observar el emplazamiento de la PTR aprobada por la RCA N° 808/2009.

Imagen N° 5: PTR en relación el resto de la planta



Fuente: Elaboración propia a partir de antecedentes Res. Ex. N° 808/2009 y situación actual.

43. Expuesto lo anterior, queda de manifiesto que el Proyecto cuenta con la autorización

ambiental correspondiente para emplazar su PTR en el Lote E-1, donde actualmente se encuentran las instalaciones de la planta, la zona de losa de hormigón para la entrada, circulación y maniobras de los camiones, y parte del sector con la lechada asfáltica donde se almacenan los vehículos, habiendo sido considerado que contaba con autorizaciones anteriores que no hicieron necesario su ingreso al SEIA respecto del almacenamiento de vehículos que no son considerados como camiones.

44. Asimismo, con fecha 17 de noviembre de 2021, se presentó por parte de SK Bergé Logística SpA (actualmente, Astara Logística Chile SpA), la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA del Proyecto “*Modificación Almacenamiento y Pre Entrega de Automóviles*”, la cual en síntesis, consiste en una extensión del área de almacenamiento de vehículos de la Planta hacia un terreno contiguo de una superficie de **4 ha, denominado Lote D2A, donde no se han levantado edificaciones de ningún tipo** y un área de 0,2 ha (2.000 m<sup>2</sup>) en el lote E2a (vecino al Lote E1), para el almacenamiento de vehículos.
45. Respecto del Lote D2A, si bien no existen edificaciones en este terreno, cuya superficie es de 4 ha, para su funcionamiento como bodegaje abierto de vehículos, casi la totalidad del área ha sido cubierta con **lechada asfáltica, para impedir la dispersión de polvo y tierra, su materialidad no califica como una losa o pavimento propiamente tal.**
46. Los límites exteriores del Lote D2A se encuentran cercados con una valla de postes y malla de acero galvanizado, no obstante, los límites internos de éste con el terreno E1 se encuentran sin división alguna, para facilitar el movimiento de los vehículos almacenados. Para la ejecución de la lechada e instalación del cerco y luminarias, el terreno fue objeto de faenas de emparejamiento y trazado de zanjas para la instalación de ductos eléctricos.
47. La totalidad de la superficie del Lote D2A, corresponde al área de extensión urbana, de acuerdo con la última modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, que corresponde a la Res. N°4/2018 del Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, publicada en el Diario Oficial de fecha 07 de marzo de 2018.
48. Conforme a lo indicado precedentemente, la configuración del área comprendida actualmente en la operación del proyecto correspondiente a los Lotes E1, D2A y el retazo del E2A, sería de la siguiente forma:

Imagen N° 6: Área de operación actual de Proyecto.



Fuente: Figura 2, de la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA “*Modificación Almacenamiento y Pre Entrega de Automóviles*”, página 12.

49. En relación con el retazo de 2.000 m<sup>2</sup> del Lote E2A, conforme se indicó precedentemente, este se encuentra también con una capa de lechada asfáltica y cercado respecto a la superficie que se utiliza para almacenar de vehículos previo a su ingreso hacia el taller, ya que dada su ubicación se encuentra frente a este. Cabe indicar que esta es la única zona del Lote E2A que se destina a tal uso, ya que anteriormente, por un periodo acotado de tiempo, dado los requerimientos de almacenamiento se utilizó una superficie adicional dentro del Lote E2A, lo cual -por razones logísticas en la operación de la planta- en la actualidad no ocurre, ya que como bien se indicó, se ajustó la superficie del Lote E2A máxima a utilizar cubierta con la lechada asfáltica - el retazo de 2.000 m<sup>2</sup>-, retirándose dicho material en la parte a no utilizar, cercándose el sector para diferenciar y resguardar la integridad de la planta.
50. En la siguiente imagen es posible observar el sector aludido, correspondiente a la intersección de los Lotes E1 y el retazo del Lote E2A utilizado.

Imagen N° 7: Intersección Lotes E1 y parte de E2A.



Fuente: Foto propia tomada el día 10 de julio de 2023.

51. Concordante con lo expuesto, las diferencias entre el proyecto original calificado mediante la RCA N°808/09 de la COREMA de la Región Metropolitana, comparado con el Proyecto consultado a pertinencia de ingreso al SEIA en el año 2021, se pueden resumir en:

<b>Proyecto Original RCA N° 808/09</b>	<b>Cambios de Proyecto Consulta de pertinencia ingreso al SEIA del año 2021</b>
Superficie del terreno de emplazamiento del proyecto: 15 ha.	Superficie total de emplazamiento del Proyecto: <b>19,2 ha.</b> Extensión del terreno de emplazamiento del Proyecto (sometida a consulta): <b>4,2 ha.</b>
Potencia instalada: 1.562 KVA.	<b>No hay cambios</b> en la potencia instalada.
Almacenamiento de sustancias peligrosas almacenadas según tabla N°2 de esta Resolución.	<b>No se indican cambios</b> en el almacenamiento de sustancias peligrosas.
Estacionamientos de vehículos para funcionarios de la planta: 66; estacionamientos de camiones: 5; y, 8 bicicleteros.	<b>No se señalan cambios en la cantidad de estacionamientos para camiones</b> ni para los bicicleteros. Sin embargo, para los estacionamientos vehiculares para los trabajadores de la planta hay

	<p>un aumento de <u>16 estacionamientos</u>  <u>para un total de 82 estacionamientos</u>  <u>vehiculares.</u></p>
--	---

Fuente: Tabla 3 de la Res. Ex. 202213101100, de fecha 10 de febrero de 2022.

52. Se hace presente que, en cuanto a los cambios consultados, **no existe un aumento de los sitios para camiones respecto a lo ya indicado**, existiendo un aumento de estacionamiento de vehículos particulares de los trabajadores de la Planta, los cuales conforme expondremos más adelante, no son objeto de análisis para determinar la configuración de la tipología del literal e.3 del artículo 3 del RSEIA.
53. En razón de los cambios informados, el Servicio de Evaluación Ambiental (“SEA”) de la Región Metropolitana mediante su Res. Ex. 202213101100, de fecha 10 de febrero de 2022, determina que el Proyecto “Modificación Almacenamiento y Preentrega de automóviles” no debe ingresar al SEIA, por no constituir un cambio de consideración en relación con el artículo 2, letra g), en concordancia con el artículo 3, ambos del RSEIA.
54. Es importante destacar, que dentro del análisis que realiza el SEA RM en su Res. Ex. 202213101100, señala que, para efectos de determinar si la modificación del Proyecto debía ingresar al SEIA, se tuvo a la vista el literal h.2 del artículo 3 del RSEIA, lo cual resulta ajustado a derecho, sin pronunciarse respecto al sub-literal e.3, el cual estimaría aplicable la SMA, toda vez, que **a efectos del análisis del concepto “Terminal de Camiones”, no es relevante el almacenamiento de vehículos menores como camionetas o automóviles.**

### III. CONSIDERACIONES RESPECTO DE LA NO CONFIGURACIÓN DE LA TIPOLOGÍA DE ‘TERMINAL DE CAMIONES’ Y SU DESARROLLO.

55. Siendo la tipología que la SMA consideró aplicable para iniciar este procedimiento, cabe resaltar desde ya que la tipología “terminales de camiones” no resulta aplicable en el caso de marras, según lo que se desarrolla a continuación.
56. De la lectura del citado sub-literal e.3 del artículo 3 del RSEIA, se desprende que los requisitos **copulativos esenciales** para que se configure la tipología de **terminal de camiones** son (i) ser un **recinto destinado al estacionamiento de camiones**, (ii) que **cuenten con infraestructura de almacenaje y transferencia de carga "y"** (ii) cuya **capacidad sea igual o superior a cincuenta (50) sitios para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados; los cuales deben concurrir todos conjuntamente para que aplique la norma.**

57. En primer término, y dada la confusión conceptual que se realizó en la denuncia, formalizada posteriormente en la Res. Ex. 1102, es menester realizar precisiones respecto a lo que implica un camión, en contraposición a camionetas o vehículos menores, indistintamente de su peso.
58. Los términos “camiones” y “estacionamiento” no se encuentran definidos por el legislador, por tanto, es necesario recurrir al uso general del mismo, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 20 del Código Civil, que al efecto dispone; *“Las palabras de la ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras; pero cuando el legislador las haya definido expresamente para ciertas materias, se les dará en éstas su significado legal”*.
59. Respecto al término camión, una primera aproximación conceptual la podemos tener según la Real Academia Española (“RAE”) de la Lengua, en cuyo diccionario general se define como *“Vehículo de cuatro o más ruedas que se **usa para transportar grandes cargas**”*<sup>2</sup> (énfasis agregado).
60. Como complemento de la antedicha definición, siendo más específico aún, el Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, de la citada RAE, define camión como *“Automóvil con cuatro o más ruedas, **concebido y construido para el transporte de mercancías**, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y que tiene un máximo de nueve plazas incluido el conductor”*<sup>3</sup> (énfasis agregado).
61. De las definiciones anteriores, se conciben ciertas características de los camiones. Primero estos son por esencia destinados al transporte de cargas, entendiéndose que estas cargas **no son menores**, sino que dada la envergadura de los camiones, se destina para **grandes cargas**, lo que permite que obviamente puedan ocurrir situaciones como en el caso fiscalizado, que se requiere de camiones estacionados temporalmente, para el transporte de vehículos que no son camiones propiamente tal, sino que la carga a transportar.
62. Por otra parte, según la definición que nos otorga la RAE, camioneta consiste en: *“Vehículo automóvil, normalmente con caja abierta, **menor que el camión** y que sirve para el transporte de mercancías”*<sup>4</sup> (énfasis agregado). De la definición dada queda de manifiesto como una verdad de perogrullo que existen diferencias estructurales naturales entre camión y otros vehículos que puedan cumplir funciones análogas de transporte, como las camionetas, respecto de las cuales el transporte de carga no es su función esencial, sin que proceda que sean consideradas para efectos de lo que aplica como un

---

<sup>2</sup> Disponible en: <https://dle.rae.es/cami%C3%B3n?m=form>

<sup>3</sup> Disponible en: <https://dpej.rae.es/lema/cami%C3%B3n>

<sup>4</sup> Disponible en: <https://dle.rae.es/camioneta>

camión en razón de lo dispuesto en el artículo 3, literal e.3 del RSEIA, en tanto señala como primer requisito copulativo para tener por configurada la tipología en comento, que debe tratarse de “*recintos que se destinan para el estacionamiento de camiones*”, cuestión que no aplica para las camionetas.

63. En esta línea, por ser un tema eminentemente estructural, **se descarta desde ya que para efectos del análisis del literal e.3 del artículo 3 del RSEIA, pueda considerarse al sector del Proyecto que se encuentra cubierto con una lechada asfáltica**, puesto que, por sus propias características, no puede ser considerado un “*recinto que se destina para el estacionamiento de camiones*”, toda vez que en esta área no pueden posarse camiones dado que, como se indicó precedentemente, por su composición se rompería por lo que solo pueden emplazarse vehículos de menor envergadura.
64. Ahora bien, la Res. Ex. N° 1102 al momento de iniciar el procedimiento tendiente a determinar un eventual ingreso al SEIA comete un error en la comprensión de cuales son los sectores y vehículos que deben considerarse para el análisis del literal e.3 del artículo 3 del RSEIA. Lo anterior ya que inicia el procedimiento administrativo en razón de lo que indica en los puntos (xi) a (xiii) de los hechos constatados, los cuales indican:

*“(xi) Se constataron 7.965 vehículos estacionados durante la inspección del 8 de mayo de 2019; valor que se refiere a la totalidad de vehículos, ya sea livianos, medianos o pesados.*

*(xii) El Proyecto tiene una capacidad de almacenamiento para más de 7.000 vehículos en total.*

*(xiii) Del total de capacidad de almacenamiento de vehículos del Proyecto, este almacena 3.088 vehículos medianos y 1 pesado, según las categorías de vehículos establecidas en el D.S. N°54, de 3 de mayo de 1994, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Lo anterior, según el inventario de vehículos presentado por el Titular con fecha 6 de diciembre de 2021” (énfasis agregado).*

65. Considerando lo anterior, la SMA concluye en su Considerando N° 9 de la R.E. N° 1.102 que “*este consistiría en un terminal de camiones al tratarse de un recinto que se destina al estacionamiento de camiones, ya que cuenta con la infraestructura de almacenaje y transferencia de carga, con una capacidad mayor a cincuenta (50) sitios para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados*”.
66. Para llegar a la mentada conclusión a partir de la cual la SMA da pie al procedimiento presente, tal como indica en su hecho constatado (xiii), la SMA interpreta -erróneamente- que la parte final del artículo 3 literal e.3, referida a vehículos medianos y/o pesados, es

independiente del requerimiento inicial de la norma, la cual en su hipótesis implica que aplica a **“recintos destinados al estacionamiento de camiones”**, confundiendo así los sectores de operación del Proyecto, los cuales conforme se expresó anteriormente son claramente diferenciados.

67. En efecto, desatendiendo lo informado por la Titular, la SMA estima que la totalidad de la planta constituye un recinto destinado al estacionamiento de camiones, **omitiendo cualquier consideración en relación con las características de la lechada asfáltica -donde se almacenan los vehículos, no siendo apta para el tránsito de camiones- y las características del sector de losa de hormigón -único apto para la circulación de camiones-**; obviando aquello, la SMA entra a analizar el tipo de vehículos almacenados para considerar que se supera el umbral establecido en el RSEIA, respecto de los sitios de estacionamiento.

68. En tal sentido, conforme lo indica la SMA en su Res. Ex., a efectos de su interpretación, consideró lo dispuesto en el D.S. N° 54/1994 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que *“Establece Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Medianos que indica”*, la que en su artículo 1 señala:

*“Artículo 1°.- **Para los fines del presente decreto, las frases que se indican a continuación, tendrán el significado que en cada caso se indica:***

*b) Vehículo motorizado mediano: vehículo motorizado destinado al transporte de personas o carga, por calles y caminos, que tiene un peso bruto vehicular igual o superior a 2.700 e inferior a 3.860 kilogramos. Los vehículos motorizados medianos se clasifican en dos tipos: vehículos motorizados medianos tipo 1 y vehículos motorizados medianos tipo 2”* (énfasis agregado).

69. En la misma línea, si bien no es indicado por la SMA, el D.S. N° 55/1994 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que *“Establece Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Pesados que indica”*, en su artículo 1 establece que:

*“Artículo 1°.- **Para los fines del presente decreto, las frases que se indican a continuación, tendrán el significado que en cada caso se indica:***

*b) Vehículo motorizado pesado: vehículo motorizado destinado al transporte de personas o carga, por calles y caminos, y que tiene un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos”*(énfasis agregado).

70. Finalmente, si bien tampoco es indicado por la SMA, el Decreto N° 211/1991 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que indica “*Normas sobre Emisiones de Vehículos Motorizados Livianos*”, en su artículo 1 establece que:

*Artículo 1°: Para los fines del presente decreto, los conceptos que siguen a continuación, tendrán los significados que se indican:*

*(...)*

*Vehículos motorizados livianos: Son todos aquellos **vehículos con un peso bruto de menos de 2.700 kg.** excluidos los de tres o menos ruedas. Los vehículos livianos, se califican en vehículos de pasajeros y comerciales” (énfasis agregado).*

71. De lo anterior, queda claramente expresado que las disposiciones indicadas tienen un ámbito de aplicación específico, el cual se ciñe a las Normas de Emisión de los vehículos motorizados, conforme lo dispuso el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones al momento de emitir los Decretos indicados, circunscritos como bien se indica a la determinada materia, pudiendo servir al resto de cuerpos normativos a modo ilustrativo, más no como base para una interpretación errónea como es la que realizó la SMA, confundiendo así a éstos con los camiones, comprendiéndolos en el análisis de lo que sería un recinto que se destina para el estacionamiento de camiones, no existiendo norma alguna tanto en la Ley 19.300, como en el RSEIA que le permitiera determinar dicha aplicación, además que por las características propias del proyecto no corresponde **contar a los vehículos medianos y pesados como camiones, toda vez que se encuentran claramente diferenciados.**
72. Expuestas las normas indicadas, aplicables a otra rama, con otro objeto distinto, de todas formas, puede realizarse una aproximación para distinguir entre tipos de vehículos, así podemos indicar que, los vehículos livianos son aquellos con un peso bruto menor a 2.700 kg., los vehículos medianos son aquellos entre 2.700 kg e inferior a 3.860 kg. inclusive, y los vehículos pesados aquellos iguales o superiores a 3.860 kg.
73. Ahora bien, expuesto que es un camión y sus características principales, es dable señalar que existe por tanto en el proyecto una diferencia entre almacenamiento y estacionamiento, habiendo zonas definidas para cada área, respecto de las cuales los camiones no pueden ubicarse en la zona de almacenamiento, por lo cual, dada la naturaleza de la planta, tampoco es cierto que en ésta se almacenen camiones y que, por ello lo almacenado no corresponde a camiones en el sentido de lo que indica el literal e.3 del artículo 3 del RSEIA, sino que a vehículos de menor envergadura.

74. Adicionalmente, conforme expondremos, los camiones que ingresan no aplican respecto al conteo de éstos en el SEIA y en el caso de nuestro proyecto sin constituir un terminal de camiones, o un estacionamiento de éstos, en los términos que fue redactado el literal e.3 del artículo 3 del RSEIA, conforme también será expresado de acuerdo **al criterio que tiene la CGR y el SEA respecto a los almacenajes de vehículos.**
75. Indicadas las consideraciones anteriores, queda de manifiesto que la definición “camión” quedó reservada en nuestra legislación a determinados vehículos de gran tamaño, los cuales difieren evidentemente de los vehículos que se encuentran almacenados en las dependencias del Titular, correspondiendo por tanto referirse al vocablo “estacionamiento”, respecto de las dependencias de nuestra planta en la que se ubican camiones, a efectos de determinar si se constituye un estacionamiento de camiones.
76. Así, la Real Academia de la Lengua Española define estacionamiento como un *"lugar o recinto destinado a estacionar un vehículo"*<sup>5</sup>, mientras que la acción estacionar corresponde a *"dejar un vehículo detenido, y normalmente desocupado en algún lugar"*<sup>6</sup>.
77. Lo anterior, da cuenta de la cualidad de permanencia en la detención de un vehículo, a diferencia de los sitios destinados a la detención de vehículos frente a las compuertas de transferencia de carga, o andenes, utilizados en los proyectos de almacenamiento o bodegaje, en los que, si bien son destinados a la detención de vehículos, ésta es de **carácter temporal, mientras se desarrolla la actividad de carga y descarga**, por cuanto corresponden a estructuras de almacenaje y transferencia de carga, que se almacena y se distribuye en un proceso logístico.
78. En tal sentido, el Proyecto fiscalizado corresponde a uno de éstos últimos, ya que como latamente se explicó, los camiones solamente pueden ubicarse en un área definida correspondiente a la losa de camiones, en los cuales se detienen temporalmente ya sea para cargar o descargar autos, ya sea en los 13 sitios de camiones pequeños, los 8 sitios para camiones cigüeña, o productos frente a alguno de los 8 andenes existentes, y no en la lechada asfáltica, donde se almacenan los vehículos conforme se visualizó en la imagen N° 3 del presente escrito.
79. Por ello, el Proyecto fiscalizado no se destina para el almacenamiento de camiones, y aún así de estimar una interpretación contraria a la Ley y los dictámenes de la CGR que posteriormente detallaremos, la suma de los espacios para que se **ubiquen temporalmente** los camiones correspondería a 29 unidades, que es el espacio físico habilitado para que se

---

<sup>5</sup> Disponible en: <https://dle.rae.es/estacionamiento>

<sup>6</sup> Disponible en: <https://dle.rae.es/estacionar?m=form>

carguen o descarguen los camiones grandes y chicos, o se ubiquen temporalmente en los almacenes de repuestos, toda vez que no pueden emplazarse en el resto del predio destinado a almacenaje y pre-entrega, ya que por su peso romperían la lechada asfáltica, pudiendo ubicarse solo temporalmente en la losa definida al inicio del Proyecto.

80. A mayor abundamiento, la normativa urbanística establece las exigencias de estacionamientos para vehículos, para cada uno de los usos permitidos o zonas o subzonas del Instrumento de Planificación Territorial (IPT). En efecto, es el artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcción el que establece esta exigencia particular, relativa a la cantidad, de acuerdo con los destinos que corresponda. Por su parte, el artículo 2.4.1 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción establece que todo edificio que se construya deberá proyectarse con una dotación mínima de estacionamientos de acuerdo con el IPT respectivo. De acuerdo con lo anterior, estas exigencias no se refieren al número de sitios destinados a la detención de vehículos frente a las compuertas de transferencia de carga, o andenes.
81. De acuerdo con lo que se ha señalado, lo fundamental consiste en que **los andenes de carga y descarga corresponden a sitios en los que los vehículos se posicionan para cumplir con dicha función, al igual que los sitios en los cuales se ubican los camiones pequeños y los camiones cigüeña y NO CONSTITUYEN ESTACIONAMIENTOS** en los términos exigidos en el literal e.3. Por tanto, no deben ser considerados en la determinación de la capacidad, igual o superior a cincuenta (50) sitios para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados, establecida en la tipología, y aún si fuesen considerados, no se superaría el umbral máximo, ya que se tendría la cifra de 29 estacionamientos para camiones, cuestión que indicaremos, no aplica en el caso.
82. En relación con el desarrollo de la tipología, es la propia Contraloría General de la República (“CGR”) la que ha resuelto la interpretación respecto a lo que debe entenderse como “Terminal de camiones” a efectos del análisis del sub-literal e.3 del artículo 3 del RSEIA. En tal sentido, la CGR **ya ha resuelto dos veces el tema pretendido en el actual procedimiento administrativo, AMBOS A PARTIR DE REQUERIMIENTOS REALIZADOS POR LA DENUNCIANTE.**
83. En primer término, mediante Dictamen E126152 de fecha 02 de agosto de 2021, la CGR se pronunció respecto a que no se advierte irregularidad en el criterio sustentado por la autoridad competente, respecto de la **contabilización de estacionamientos, en relación con proyectos de terminales de camiones,** para efectos de determinar el ingreso al sistema de evaluación de impacto ambiental.

84. En lo principal, la denunciante solicita un pronunciamiento acerca del criterio que estarían aplicando el SEA y la SMA, en relación con la forma en que deben contabilizarse los estacionamientos en aquellos establecimientos de bodegaje que efectúan carga y descarga desde y hacia vehículos, para efectos de determinar su ingreso al SEIA, citando a modo de ejemplo al proyecto denominado “Centro de Bodegaje Pudahuel”, proyecto de otro titular, colindante al nuestro, respecto del cual habría reclamado a la SMA, la que habría desestimado su reclamo.
85. Se indica que requerido de informe al SEA, este manifestó, en síntesis, que **los andenes de carga y descarga no constituyen estacionamientos** en los términos exigidos en el literal e.3 del artículo 3° del RSEIA, dado que **los vehículos que allí se posicionan para cumplir con dicha función no cumplen con las cualidades de permanencia en la detención** para considerarlos como tales, por lo que no deben ser contabilizados en el umbral del ingreso al SEIA.
86. En lo medular de su pronunciamiento, la CGR indica que en concordancia con lo manifestado por el SEA y la jurisprudencia de esta Entidad de Control contenida en el dictamen N° 16.061, de 2017, debe tenerse en consideración la acepción pertinente del Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia, donde el término “estacionar” se define como “*Dejar un vehículo detenido y, normalmente, desocupado, en algún lugar*”. Así, la acción de estacionar no es equivalente a la destinada a posicionar vehículos temporalmente frente a compuertas con el único objeto de efectuar labores de carga y descarga.
87. En este contexto, la CGR concluye que no se advierte irregularidad en el criterio general adoptado por el SEA, en orden a **no contabilizar como estacionamientos los espacios destinados exclusivamente a las labores de carga y descarga para efectos del ingreso de un proyecto al SEIA,** por la tipología prevista en artículo 3°, literal e.3 del reglamento del SEIA.
88. Posteriormente, mediante Dictamen E337337 de fecha 25 de abril de 2023, la CGR se pronuncia respecto a una solicitud de reconsideración hecha por la denunciante respecto al Dictamen E126152 de 2021 previamente expuesto, desechando dicha solicitud y confirmando que el criterio sobre la forma de contabilizar estacionamientos en los terminales de camiones para efectos de su ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental se ajusta a derecho.
89. En lo medular, reitera que el **acto de posicionar camiones temporalmente para la carga y descarga de mercadería en los lugares previstos exclusivamente para ello, no resulta equivalente a la acción de estacionarlos,** por cuanto aquel posicionamiento tiene por objeto,

precisamente, desarrollar la actividad descrita y no simplemente dejar el camión en un lugar, con lo cual no deberían contabilizarse a efectos del literal de ingreso.

90. Adicionalmente, la denunciante indica que se está dando a los estacionamientos el tratamiento de depósitos de vehículos, lo que no es ajustado a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción. Respecto a este punto, la CGR indica que el artículo 1.1.2. de la mencionada ordenanza define “Depósito de vehículos” como el “*inmueble destinado a guardar los vehículos de locomoción colectiva urbana una vez que han concluido sus servicios*”, de manera que la regulación a que alude ese ordenamiento dice relación solo con ese tipo de vehículos.
91. Asimismo, indica la CGR que no podría aplicar a la situación de los terminales de camiones la regulación de esa ordenanza respecto de los “terminales de vehículos”, pues también se encuentra circunscrita al estacionamiento de vehículos de locomoción colectiva urbana, conforme con su artículo 4.13.1 de la OGUC.
92. Expuesto lo anterior, debe tenerse presente que existe consenso en la literatura que los dictámenes del organismo contralor son obligatorios para los empleados públicos, y que el desconocimiento de los mismos por un Jefe de Servicio que resuelva contra lo informado por ésta, acarreará la responsabilidad de ese funcionario, sea en vía civil, administrativa o penal, según corresponda<sup>7</sup>.
93. En efecto, prescribe la ley, en relación con los dictámenes, que son obligatorios para los órganos y funcionarios sometidos a control, que deben ser especialmente observados por los “abogados, fiscales o asesores jurídicos de las distintas oficinas de la Administración Pública”, y que son los “únicos medios” que se pueden hacer valer como constitutivos de la jurisprudencia administrativa en las materias del órgano contralor<sup>8</sup>.
94. Conforme a dichos argumentos y disposiciones, la jurisprudencia administrativa<sup>9</sup> ha señalado que los dictámenes de la Contraloría General no sólo tienen el carácter de obligatorios para el caso concreto a que se refieren, sino que también respecto de todas aquellas situaciones

---

<sup>7</sup> Silva Cimma, E., Derecho Administrativo Chileno y Comparado. El control público, Edit., Jurídica de Chile, 1994, p. 77 y p. 171; Aylwin Azócar, P., - Azócar Brunner, E., Derecho Administrativo, Universidad Andrés Bello, 1996, p. 123.

<sup>8</sup> Arts. 6. Inc. IV y 19, Ley Orgánica Constitucional de la Contraloría General de la República.

Art. 6. Inc IV. *De acuerdo con lo anterior, sólo las decisiones y dictámenes de la Contraloría General de la República serán los medios que podrán hacerse valer como constitutivos de la jurisprudencia administrativa en las materias a que se refiere el artículo 1°.*

Art. 19. *Los abogados, fiscales o asesores jurídicos de las distintas oficinas de la Administración Pública o instituciones sometidas al control de la Contraloría que no tienen o no tengan a su cargo defensa judicial, quedarán sujetos a la dependencia técnica de la Contraloría, cuya jurisprudencia y resoluciones deberán ser observadas por esos funcionarios. El Contralor dictará las normas del servicio necesarias para hacer expedita esta disposición.*

<sup>9</sup> Dictamen N° 5.698, de 2005. Con igual criterio Dictamen N° 34.053, de 1999.

que se encuadren dentro del contexto del dictamen de que se trate, por lo que, como se evidencia, son de aplicación general.

95. Por tanto, del efecto obligatorio, se construye para la jurisprudencia administrativa la característica de precedente vinculante de ella, siendo este quizá la consecuencia más gravitante. En efecto, la aplicación constante, reiterada y uniforme de sus criterios jurisprudenciales es uno de los pilares en que se fundamenta la obligatoriedad y el carácter vinculante de la jurisprudencia administrativa<sup>10</sup>.
96. Aún así, a modo ejemplificador, y si **estimase tener una interpretación contraria a lo dispuesto por la CGR en los dictámenes citados**, en los cuales ya se desestimó el reclamo de la denunciante respecto a proyectos de similar naturaleza, si considerase los espacios destinados para los camiones que se ubican temporalmente al ingreso de la planta, **no se superaría el umbral dispuesto de 50 de éstos**, según señalaremos.
97. En la zona de ingresos, maniobras y salidas de camiones de repuestos desde y hacia el almacén de repuestos, pueden ubicarse **hasta 8 camiones** en los andenes de carga y descarga, según se observa en las siguientes imágenes:

Imagen N° 8: Tránsito hacia zona de andenes carga y descarga



Fuente: Elaboración propia mediante programa Google Earth, 2023.

<sup>10</sup> Astorquiza, G., 'A propósito de la jurisprudencia de la Contraloría General de la República y de su quehacer interpretativo del ordenamiento jurídico. Fundamento. Condiciones. Criterios.', La Contraloría General de la República y el Estado de Derecho. Conmemoración por su 75° Aniversario de vida institucional, Imprenta Contraloría, 2002, p. 169

Imagen N° 9: Visualización almacén de carga y descarga desde zona de camiones chicos



Fuente: Foto propia tomada el 10 de julio de 2023.

98. Respecto a los camiones chicos o grúas, estos como se indicó tienen capacidad de cargar hasta 4 vehículos simultáneamente, y tienen dispuesta una zona de carga y descarga temporal sobre la losa de 15 cm, para 13 camiones, no obstante, conforme se indicará posteriormente, su ingreso y salida de la planta es mucho menor. En la siguiente imagen se observa el sector de la planta donde se ubican dichos sitios:

Imagen N° 10: Zona de carga y descarga de camiones chicos



Fuente: Elaboración propia mediante programa Google Earth, julio de 2023.

99. En cuanto a camiones cigüeña, que son los de mayor tamaño que ingresan a la planta, estos tienen una capacidad de carga de 8 vehículos sobre ellos, existiendo una zona de ingreso con

capacidad máxima simultánea de 5 camiones, no obstante, también conforme se indicará posteriormente, su ingreso y salida de la planta es mucho menor. En la siguiente imagen se destina el sector de la planta aludida.

Imagen N° 11: Zona de carga y descarga de camiones cigüeña



Fuente: Elaboración propia mediante programa Google Earth, julio de 2023.

100. Por tanto, expuestos los antecedentes anteriores, teniendo presente la disposición de la planta considerando la zona de losa donde se posicionan los camiones, si estuviesen todas las zonas definidas a tal efecto en uso, se podría tener **simultáneamente hasta 29 camiones**, cifra que en la práctica es imposible de operar, dado el espacio que necesitan estos para realizar sus maniobras de viraje estando cargados; y de todas formas no supera el umbral de ingreso establecido en el literal, que corresponde a 50 estacionamientos de camiones, cuestión que como ya explicamos, **conforme a la interpretación de la CGR, no aplicaría a los andenes de carga temporal**, como es el caso de la carga y descarga de vehículos menores y repuestos en la losa destinada a tal efecto.
  
101. En el mismo sentido, conforme se señaló, si bien en teoría los sitios dispuestos en un escenario imposible de operatividad corresponden a 29 camiones, según puede visualizar en el archivo de registro interno de ingreso de camiones año 2023, que se adjunta a esta presentación, por ellos se tiene que el promedio de ingresos y salidas de camiones cigüeñas es de 9 camiones diarios en promedio, en tanto que el promedio de ingresos y salidas de camiones pequeños o grúas es de 31 camiones diarios en promedio, lo que da un estimado de **4 a 5 camiones operando por hora simultáneamente**, cifra notoriamente inferior al umbral de ingreso al SEIA.

102. Como conclusión de los mentados dictámenes, en relación con el Proyecto actual y sus características de operatividad, es evidente y queda fehacientemente demostrado que este **no corresponde a un terminal de camiones**, dado que por sus características los camiones que ingresar al área reducida y especialmente diseñada para ello, **solo se detienen temporalmente allí a efectos de que se carguen o descarguen los vehículos almacenados, o los productos que se encuentran en la bodega de repuestos**, no calificando como tal de acuerdo a la interpretación que informó el SEA, que detallaremos con ejemplos de proyectos más adelante; así como la SMA<sup>11</sup> y la CGR, respecto a los terminales de camiones; sin que a su vez el resto de vehículos almacenados pueda ser definido como un depósito de vehículos en los términos indicados, toda vez que **no corresponden a vehículos de locomoción colectiva urbana en operación**, sino que corresponden a productos de almacenaje temporal, **que se ubican en una zona en la cual no pueden ubicarse camiones**, por tanto, no siendo catalogados de dicha forma, tampoco corresponden a terminales de vehículos, siendo por su naturaleza un almacenaje a cielo abierto, se concluye inconcusamente que el Proyecto no constituye un terminal de camiones en los términos establecidos en el sub-literal e.3 del artículo e.3 del RSEIA.

103. Adicionalmente, conforme se indicó en la descripción del Proyecto y en la R.E. N° 202213101100/2023, se consideró un aumento de 66 a 82 estacionamientos, pero estos consisten en **estacionamientos vehiculares menores para funcionarios de la planta, es decir vehículos menores que no son camiones, no siendo por tanto contables a efectos del literal e.3 del artículo 3 del RSEIA**, tal como se consideró en su momento; tanto es así, que **dicha zona contempla 8 sitios para el estacionamiento de bicicletas, a ser usado por los funcionarios de la planta. Este espacio también se encuentra cubierto por una lechada asfáltica de 2 cm. de espesor**, por lo cual es materialmente imposible que se posen camiones sobre ellos. En las siguientes imágenes es posible observar el sector aludido:

Imagen N° 12: Zona de estacionamiento del personal



Fuente: Elaboración propia mediante programa Google Earth, julio de 2023.

<sup>11</sup> Por ejemplo, al resolver el procedimiento REQ-019-2019, proyecto “Centro de Bodegaje Pudahuel”, en la cual desestima la denuncia realizada por la Sra. Vila. Mayores antecedentes en: <https://snifa.sma.gob.cl/RequerimientoIngreso/Ficha/51>

Imagen N° 13: Zona de estacionamientos, situación actual



Fuente: Foto propia, tomada el 10 de julio de 2023.

104. Por otra parte, como se indicó en la descripción del Proyecto y se visualiza en la imagen posterior, se considera un espacio en la losa de 15 cm para **estacionar de forma permanente 5 buses de 45 pasajeros**; al igual que los camiones, estos no pueden posarse sobre la lechada asfáltica por el peso que implicaría el vehículo sobre dicha superficie temporal.

Imagen N° 14: Zona de estacionamiento de buses



Fuente: Foto propia, tomada el 10 de julio de 2023.

105. De tal forma, y de manera separada a lo que son los camiones que realizan labores de carga y descarga temporal en la planta, pudiese indicarse que corresponde analizar el literal e.2 del artículo 3 del RSEIA, que dispone:

*“e) Aeropuertos, **terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas.***

*(...)*

*e.2. Se entenderá por **terminales de buses** aquellos recintos que se destinen para la llegada y salida de buses que prestan servicios de transporte de pasajeros y cuya **capacidad sea igual o superior a cincuenta (50) sitios para el estacionamiento de dichos vehículos**” (énfasis agregado).*

106. De las circunstancias expuestas, queda de manifiesto que la zona destinada a estacionamiento de buses, los cuales se ubican de forma permanente durante la jornada, que solamente son utilizadas para el transporte hacia y desde la planta, al iniciar y concluir la jornada laboral, no supera el umbral establecido en el sub-literal e.2 del artículo 3 del RSEIA, ya que solamente corresponde a un espacio para 5 buses, cifra no superior a 50 unidades de éstos.

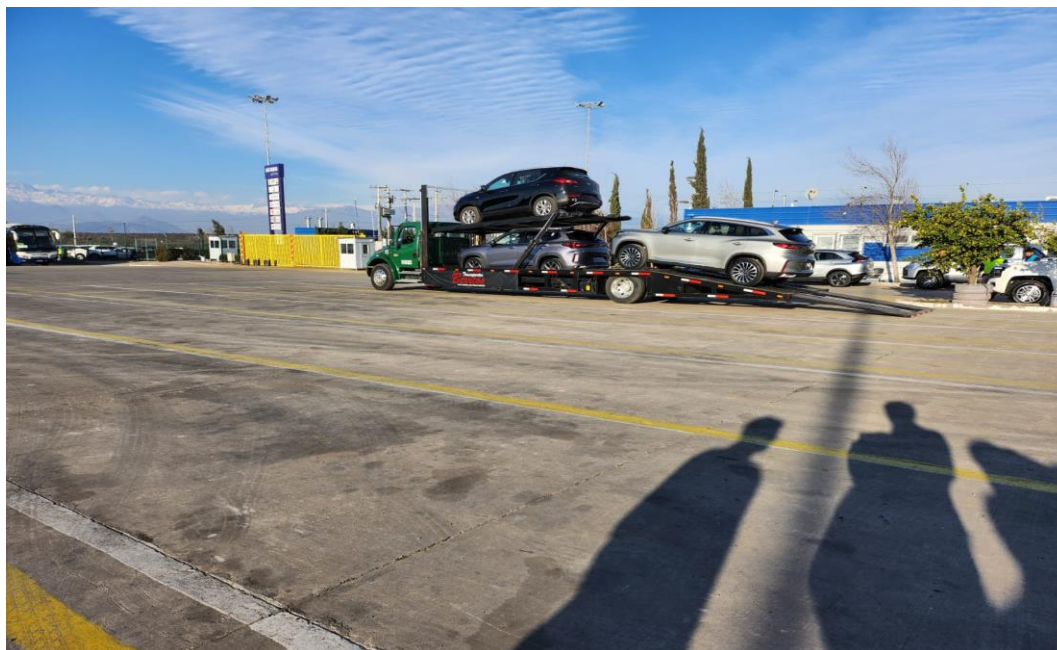
107. Por su parte, sin perjuicio de lo tratado supra, en cuanto a la imposibilidad de considerar el sector con lechada asfáltica como un “*recinto destinado al estacionamiento de camiones*”, y a mayor abundamiento, con el objeto de distinguir que los vehículos almacenados no corresponden a camiones, indicamos la existencia de normativa específica de nuestro ordenamiento jurídico, la cual centra su objeto, entre otros, a camiones y otros vehículos de mayor envergadura, entendiendo a éstos en concordancia con nuestra definición inicial dada, en contraposición a vehículos menores, como son los almacenados en nuestras instalaciones.

108. En este sentido, cabe mencionar la Resolución N° 1, de fecha 21 de enero de 1995, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que “*Establece Dimensiones Máximas a Vehículos que Indica*”. En ella en su artículo 1, letra b) se dispone el alto máximo para los camiones, remolques y semirremolques especiales para el transporte de vehículos, indicando un máximo de 4,30 m. Asimismo, en el mismo artículo, letra c) dispone el largo máximo para una serie de vehículos, entre ellos, camiones, camión con remolque especial para el transporte de vehículos, entre otros.

109. Con lo anterior queda de manifiesta la diferencia de los vehículos menores, en contraposición a los camiones que temporalmente ingresen a la planta para su carga y descarga, los cuales también tienen su propia regulación. A modo de ejemplo, se expone en la siguiente imagen

a un camión ingresado el día 10 de julio, el cual, ubicándose temporalmente en la losa destinada a tal efecto, es decir, sin constituir un estacionamiento en los términos del literal e.3, fue cargado con 3 vehículos para su posterior retiro de la Planta; dicha acción en los términos entendidos tanto por el SEA como la CGR no constituye a una acción contable a efecto de los 50 estacionamientos de camiones que requiere la configuración de la tipología.

Imagen N° 15: Camión ubicado en losa de planta para su carga



Fuente: Foto propia tomada el día 10 de julio de 2023.

110. Finalmente es de suma relevancia desarrollar y tener presente, que **es el propio SEA**, quien resolviendo solicitudes de consultas de pertinencia de ingreso al SEIA respecto de proyectos análogos al fiscalizado, es decir **centros de bodegaje de vehículos, ha determinado que éstos no deben ingresar al SEIA**, y que a efectos del análisis del sub-literal e.3 del artículo 3 del RSEIA **no deben ser contabilizados los vehículos almacenados como parte de la expresión “capacidad sea igual o superior a cincuenta (50) sitios para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados”**.
111. Como primer ejemplo, el SEA de la Región Metropolitana determinó el no ingreso del Proyecto “Actividad Productiva de bodegaje de vehículos Nuevos Lotes A y B”<sup>1213</sup>, el cual **también se ubica en la comuna de Pudahuel**, y según su descripción consiste en la

<sup>12</sup> Para mayores antecedentes, su expediente de antecedentes se encuentra disponible en el siguiente enlace del sistema e-pertinencias: <https://pertinencia.sea.gob.cl/api/public/expediente/PERTI-2020-7052#/>

<sup>13</sup> Conforme se indica en su descripción, éste consiste en términos idénticos al proyecto nuestro, en: “*resguardar los vehículos nuevos que se internan al país actuando como una empresa de Logística que proporciona a los dueños de la mercancía o vehículos la importación y exportación. **El proceso consiste en cargar o descargar los vehículos, seleccionar, etiquetar y controlar todos los vehículos por un poco tiempo mientras llega el medio de transporte en que tienen que ser cargados.** En general es un servicio Logística que se realiza a la mediana empresa que importando o exportando vehículos, y que éstos, deben ser operados mediante personal y maquinaria especializada que permita procesar su carga para posteriormente entregarla tanto a destino nacional como extranjero”.*

construcción y operación de un centro logístico de intercambio de vehículos nuevos entre los puertos de Valparaíso, San Antonio, Aeropuerto Arturo Merino Benítez con los distintos actores comerciales y operacionales de la Región Metropolitana, que contempla **la permanencia de hasta 5.000 vehículos nuevos, y su distribución hacia los clientes** en toda la Región Metropolitana, alcanza un nivel **de entrega de 800 unidades por día. Para ello, cuenta con 4 estacionamientos para camiones.** Así, mediante su Res. Ex. N° 20201310195, de fecha 07 de agosto de 2020, el SEA de la Región Metropolitana (“RM”) determinó el no ingreso del Proyecto al SEIA de forma previa a su ejecución.

112. Como segundo ejemplo, el SEA de la RM conoció del Proyecto “*Actividad productiva de Bodegaje de vehículos nuevos Lote C*”<sup>1415</sup>, el cual está ubicado en Pudahuel y es idéntico al proyecto anterior, en cuanto a proponente, características, capacidad de almacenaje y estacionamientos para camiones. En este, el SEA de la RM mediante su Res. Ex. N° 20201310196, de fecha 07 de agosto de 2020, determinó el no ingreso del Proyecto al SEIA de forma previa a su ejecución.
113. Como tercer ejemplo, el SEA de la RM conoció del Proyecto “*Infraestructura de Transporte Terrestre Schiappacasse PC 65 LT 2A*”<sup>16</sup>, el que también se ubica en la comuna de Pudahuel, y consiste según su descripción en “*un centro logístico terrestre que actúa como una antesala al ingreso de productos (vehículos) de exportación-importación en tránsito, al interior de la ciudad, cuyo objetivo es descongestionar el tráfico de carga pesada entre los puertos marítimos y la ciudad de Santiago*” (énfasis agregado).
114. El proyecto referido también se analiza, entre otros, a la luz del sub-literal e.3 del artículo 3 del RSEIA, indicándose que éste considera una capacidad de 7 estacionamientos para camiones, indicando además que el Proponente cuenta en propiedad con 10 camiones para una tasa de evacuación de 70 automóviles diarios. Es decir, a efectos del análisis de la tipología **solo consideró los estacionamientos para camiones, mas no los vehículos almacenados**, reiterando el criterio expuesto previamente. Finalmente, mediante Res. Ex. 0027, de fecha 15 de enero de 2020 el SEA de la RM determinó el no ingreso del Proyecto de forma previa su ejecución.

---

<sup>14</sup> Para mayores antecedentes, su expediente de antecedentes se encuentra disponible en el siguiente enlace del sistema e-pertinencias: <https://pertinencia.sea.gob.cl/api/public/expediente/PERTI-2020-7054>

<sup>15</sup> Conforme se indica en su descripción, al igual que el proyecto anterior citado, este tiene similitudes con el nuestro al consistir en: “*Resguardar los vehículos nuevos que se internan al país actuando como una empresa de Logística que proporciona a los dueños de la mercancía o vehículos la importación y exportación. **El proceso consiste en cargar o descargar los vehículos, seleccionar, etiquetar y controlar todos los vehículos por un poco tiempo mientras llega el medio de transporte en que tienen que ser cargados***”.

<sup>16</sup> Para mayores antecedentes, su expediente de antecedentes se encuentra disponible en el siguiente enlace del sistema e-pertinencias: <https://pertinencia.sea.gob.cl/proceso/pertinencias/obtener/PERTI-2019-1869>

115. Un cuarto ejemplo respecto a almacenaje de vehículos lo tenemos en el Proyecto “*Centro de Almacenamiento de Vehículos de Curacaví*”<sup>17</sup>. Según sus características, este proyecto consistió en la construcción, habilitación y operación de instalaciones necesarias para desarrollar almacenamiento, preparación y distribución de vehículos nuevos, emplazado en un terreno de 72 hectáreas, contemplando el almacenamiento de **33.000 vehículos y 30 estacionamientos para camiones**. Respecto a este proyecto hacemos la prevención que se determinó su ingreso mediante la Res. Ex. 122 de fecha 28 de febrero de 2020 por el SEA de la RM, pero por un literal distinto, correspondiente al h.2 del artículo 3 del RSEIA, habiendo analizado y **descartado la tipología del literal e.3** del citado artículo del RSEIA, **considerando a tal efecto solo los camiones que serían cargados o descargados con vehículos, mas no los vehículos almacenados**.
116. Finalmente, un último ejemplo lo tenemos en el Proyecto “*Centro de Distribución Puerto Pudahuel 2*”. En síntesis, este corresponde a un centro logístico ubicado también en la comuna de Pudahuel, que considera la distribución de azúcar y productos de origen vegetal, y contempla **124 estacionamientos, de los cuales 5 son para camiones, 116 para automóviles y 3 para vehículos de personas en situación de discapacidad**. Se analizó, entre otros, el subliteral e.3 del artículo 3 del RSEIA, **considerando a dicho efecto solo los 5 camiones que indica y no el resto de vehículos**, determinando así mediante el SEA de la RM mediante su Res. Ex. 202313101156, de fecha 02 de marzo de 2023, que el proyecto no debía ingresar al SEIA de forma previa a su ejecución
117. Como conclusión de la gran cantidad de casos previamente expuestos, queda de manifiesto un criterio uniforme por el SEA a efectos del análisis de la tipología indicada en el sub-literal e.3 del art. 3 del RSEIA, **es indiferente la existencia de vehículos almacenados y la distinción sobre el peso bruto que puedan tener**, ya que el foco se centra en el tipo de vehículos, es decir, **automóviles en contraposición a camiones, determinando que estos últimos en este caso puedan constituir un terminal de ellos, lo cual fue refrendado además por el SEA cuando resolvió respecto a nuestro Proyecto sometido a consulta mediante su R.E. N° 202213101100/2023, conforme ya expusimos previamente**.
118. Por ello, carece así de relevancia la distinción realizada en el D.S. 54/1997, que se realizó en el IFA y en la Res. Ex N°1102/2023, a partir de la cual consideró los vehículos motorizados “medianos” almacenados para estimar que estos se sumarían y se podría determinar el ingreso del Proyecto al SEIA, indicando inclusive que se almacenarían 3.088 vehículos medianos y 1 pesado, cuando **en realidad estos no deben ser contabilizados, sino que únicamente se debe referir a los camiones que cuentan con un sitio de uso permanente donde se**

---

<sup>17</sup> Para mayores antecedentes, su expediente de antecedentes se encuentra disponible en el siguiente enlace del sistema e-pertinencias: <https://pertinencia.sea.gob.cl/proceso/pertinencias/obtener/PERTI-2019-4302>

**estacionen éstos, y no a labores transitorias desarrolladas en la única zona apta para la circulación de camiones.**

119. Adicionalmente, y si bien dicho análisis no fue realizado con mayor detalle por el SEA en sus resoluciones, como se indicó previamente, **conforme a la interpretación de la CGR, los camiones que son cargados o descargados en el área del Proyecto no deben aplicar para el análisis del sub-literal e.3 ya que no hay un ánimo de permanencia en ellos**, y no constituyen un terminal de camiones, por lo que resulta evidente que nuestro proyecto no debe ingresar al SEIA, ya que no contempla sitios de estacionamiento permanente para más de 50 camiones, debido a que en la peor condición, de acuerdo al espacio especialmente diseñado para la circulación y maniobra de camiones, se pudiese tener capacidad máxima en la losa de **29 camiones, para carga y descarga -los que de todas formas no debiesen ser contabilizados-**, sin superar el umbral establecido en la norma en cuestión, por lo cual **el proyecto no cumple con las condiciones que establecen el ingreso al SEIA en base a la tipología considerada por la SMA al momento de iniciar el presente procedimiento administrativo.**

## **I. CONCLUSIONES**

De lo expuesto en esta presentación, es posible extraer las siguientes conclusiones:

1. El Proyecto solo comprende una planta de almacenamiento y preentrega de automóviles nuevos, en una superficie predial de 19,2 ha, respecto de la cual las edificaciones se ubican en un lote principal, encontrándose el resto sin construcciones en ellas.
2. El Proyecto considera una zona con lechada asfáltica y un área de almacenaje para los vehículos, a cielo abierto, la cual por sus características cuenta con un espesor delgado de 0.6 a 1 cm, por lo cual está destinada al almacenaje de vehículos livianos y por donde no se permite el tránsito ni maniobras de camiones por el daño que producirían, ya que rompería la lechada asfáltica por su peso. En este sentido, la zona con lechada asfáltica no puede, bajo ningún respecto, ser considerada como un “recinto destinado al estacionamiento de camiones”.
3. Así, si bien es cierto que se almacenan más de 7.000 vehículos promedio en la planta, no es efectivo que estos puedan constituirse en camiones a efectos del SEIA, ya que son vehículos menores que son descargados y almacenados a cielo abierto en una zona específica de la Planta que contiene una lechada asfáltica no apta para la circulación de camiones.
4. En tal sentido, los camiones solamente pueden ubicarse temporalmente en la zona de la losa de hormigón armado de 15 cm. de espesor donde son cargados y descargados; zona que comprende el sector de acceso a la planta, el sector de carga y descarga de los vehículos

almacenados, y el patio de maniobras con el almacén de repuestos, ya que es la única superficie que soporta el paso de camiones.

5. Respecto a la operatividad de camiones, estos solo ingresan temporalmente a la planta, a efectos de cargar o descargar vehículos o repuestos, no constituyendo por las características de la zona un terminal de camiones, porque no está destinada al estacionamiento - propiamente tal- de camiones.
6. Al efecto, la CGR ya se pronunció respecto a esta materia dos veces, a partir de requerimientos de la misma denunciante, estableciendo en sus dictámenes el sentido y alcance que tiene el concepto “terminal de camiones”, indicando que el acto de posicionar camiones temporalmente para la carga y descarga de mercadería en los lugares previstos exclusivamente para ello, no resulta equivalente a la acción de estacionarlos.
7. Asimismo, el SEA ha resuelto una serie de consultas de pertinencia respecto a plantas de almacenamiento y bodegaje de vehículos, no considerando a éstos en su análisis del sub-literal e.3 del RSEIA, refiriéndose solamente a los sitios para el estacionamiento de camiones que se ubican permanentemente en las instalaciones, tal como informó a la CGR en el Dictamen E126152 de fecha 02 de agosto de 2021.
8. Sin perjuicio de ello, aun cuando se estimara, de forma contraria a lo que ha dispuesto la CGR en sus pronunciamientos sobre la materia, que los sitios para la detención de los camiones que ingresan temporalmente a la Planta deben ser contabilizados a efectos del análisis del literal, estos no superarían el umbral dispuesto en él, ya que existe una capacidad máxima que nunca ha sido utilizada conforme al registro de ingreso, que corresponde a 29 espacios disponibles para camiones en la losa de hormigón armado de 15 cm, cantidad inferior a los 50 que dispone la norma que estima aplicable la SMA.
9. Paralelamente, la Planta dispone de un espacio definido para 5 buses que se ubican permanentemente en la zona de la losa, a efectos del traslado de los trabajadores, cifra que es inferior al umbral establecido en el sub-literal e.2 del artículo 3 del RSEIA.
10. En suma, resulta inconcuso que el Proyecto no requirió ni ha requerido someterse obligatoriamente al SEIA de forma previa a su ejecución, siendo procedente en consecuencia, que esta Superintendencia ponga término al presente procedimiento, corroborando lo anterior, asentando que Astara Logística Chile SpA no ha cometido ninguna infracción que diga relación con una inexistente elusión al SEIA.

#### **POR TANTO,**

**A la señora Superintendente del Medio Ambiente respetuosamente pedimos,** tener por evacuado, dentro de plazo, el traslado conferido, teniendo presente lo aquí expuesto y en virtud de ello, y de los demás antecedentes que obran en el proceso, determine concluir este procedimiento resolviendo expresamente que el Proyecto “Almacenamiento y Pre Entrega de Automóviles”, de Astara Logística Chile SpA, **no requiere -ni requirió- evaluarse**

**obligatoriamente dentro del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, consignándolo así en la resolución que ponga término al presente procedimiento.**

**PRIMER OTROSÍ:** En relación con lo tratado en lo principal de esta presentación, solicitamos a esta Superintendente del Medio Ambiente tener por acompañados a esta presentación, los documentos que a continuación se singularizan:

1. Resolución de Calificación Ambiental N° 808/2009 de la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana, que calificó ambientalmente favorable la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto “*Planta de Tratamiento de aguas residuales S.K. Bergé Automotriz*”.
2. Oficio Ord N° 535, de fecha 14 de febrero de 2006, de la Comisión Nacional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana, que se pronunció respecto de la pertinencia de ingresar al SEIA del Proyecto “*Almacenamiento y Pre-entrega de automóviles*”.
3. Res. Ex. N° 202213101100, de fecha 10 de febrero de 2022, del SEA de la Región Metropolitana, que resuelve la Consulta de Pertinencia de Ingreso al SEIA del Proyecto “*Modificación Almacenamiento y Preentrega de automóviles*”.
4. Dictamen E126152 de fecha 02 de agosto de 2021, de la Contraloría General de la República.
5. Dictamen E337337 de fecha 25 de abril de 2023, de la Contraloría General de la República.
6. Plano Layout de las instalaciones de la planta “*Almacenamiento y Pre Entrega de Automóviles*”, del Titular Astara Logística Chile SpA.
7. Archivo de registro con ingresos y salidas de camiones de enero a junio de 2023.
8. Res. Ex. N° 20201310195, de fecha 07 de agosto de 2020, del SEA de la Región Metropolitana.
9. Res. Ex. N° 20201310196, de fecha 07 de agosto de 2020, del SEA de la Región Metropolitana.
10. Res. Ex. 0027, de fecha 15 de enero de 2020, del SEA de la Región Metropolitana.
11. Res. Ex. 122 de fecha 28 de febrero de 2020, del SEA de la Región Metropolitana.
12. Res. Ex. 202313101156, de fecha 02 de marzo de 2023, del SEA de la Región Metropolitana.

Considerando el tamaño de los archivos acompañados, lo cual hace imposible enviarlos conjuntamente por correo electrónico, se hace presente en atención a lo indicado en el resuelvo segundo de su R.E. N° 1.102/2023, que éstos se encuentran disponibles para su acceso en el siguiente enlace de la plataforma WeTransfer: <https://we.tl/t-Q07ndbbKND>

En caso de cualquier eventualidad en la descarga de los documentos acompañados, favor escribir a:

Víctor Collao Manríquez  
+562 2583 0370, Anexo 114  
[vcollao@cubillosabogados.cl](mailto:vcollao@cubillosabogados.cl)

**POR TANTO,**

**A la señora Superintendente del Medio Ambiente respetuosamente pedimos,** tener por acompañados los documentos singularizados en este otrosí, los cuales se encuentran disponibles para su descarga en el enlace indicado.

**SEGUNDO OTROSÍ:** Sin perjuicio de lo que ya se hubiere pedido anteriormente, solicitamos tener presente que la personería de los suscritos para representar a Astara Logística Chile SpA consta en escrito presentado a esta Superintendencia del Medio Ambiente con fecha 21 de julio de 2023, el cual fue suscrito ante Notario Público, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley N°19.880, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado.

**POR TANTO,**

**A la señora Superintendente del Medio Ambiente respetuosamente pedimos,** tener presente la personería de los suscritos para actuar en representación de Astara Logística Chile SpA.

---

**Gonzalo Cubillos Prieto**  
C.I.: 7.659.525-9  
p.p.: **Astara Logística Chile SpA**  
RUT.: 76.040.171-4

---

**Otman Soza Poquet**  
C.I. 13.601.918-K  
p.p.: **Astara Logística Chile SpA**  
RUT.: 76.040.171-4

---

**Isaac Vidal Tapia**  
C.I. 18.397.138-7  
p.p.: **Astara Logística Chile SpA**  
RUT.: 76.040.171-4

---

**Víctor Collao Manríquez**  
C.I. 18.298.609-7  
p.p.: **Astara Logística Chile SpA**  
RUT.: 76.040.171-4