

**EN LO PRINCIPAL: Deduce recurso de reposición. OTROSÍ: Acompaña documentos**

**SRA. MARIE CLAUDE PLUMER  
SUPERINTENDENTA DEL MEDIO AMBIENTE**

**Ricardo González Novoa**, en representación de **CENCOSUD Retail S.A.** (“Cencosud”, “compañía” o “empresa”, indistintamente), en el marco del procedimiento administrativo de requerimiento de ingreso **REQ – 021 – 2020**, instruido mediante la Resolución Exenta N° 910, de 1° de junio de 2020, de la Superintendencia del Medio Ambiente (“SMA” o “Superintendencia”, indistintamente), vengo en interponer recurso de reposición en contra de la Resolución Exenta N° 1.253, de 26 de julio de 2024, de la SMA (“Resolución N° 1253” o “resolución impugnada”) y que requiere a mi representada el ingreso del Centro de Distribución Cencosud (“CDC”, “CDN” o “Centro de Distribución”, indistintamente) al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“SEIA”).

Lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley N° 19.880, de bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado, (“Ley de Bases”), acorde a los antecedentes de hecho y derecho que paso a exponer.

**I. RESUMEN**

En síntesis, se solicita que se deje sin efecto la resolución impugnada sobre la base de las siguientes argumentaciones:

1. Existe un incorrecto entendimiento las instalaciones, disposición de las áreas y operación del CDC.
2. La decisión se sustenta en errores de hecho, en base a los cuales se intenta fundamentar la decisión administrativa, y suponen una incorrecta interpretación del Centro de Distribución Noviciado y a la operación del mismo.
3. No se configuran los requisitos establecidos en la tipología de ingreso al SEIA invocada por la Resolución recurrida, particularmente la destinación del recinto y el número de estacionamientos.
4. El CDC comenzó su ejecución de forma anterior a la vigencia del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, motivo por el cual no le aplican sus disposiciones.

5. Cencosud, en el contexto de la categoría de infraestructura crítica del CDC, actualizó los instrumentos que regulan su operación de manera de reflejar adecuadamente sus instalaciones y actividades.
6. En el contexto anterior, el extenso e injustificado período de tiempo que ha transcurrido desde la última gestión efectuada en el procedimiento administrativo ha generado la imposibilidad de su continuación.

Atendido ello, a juicio de esta parte corresponde dejar sin efecto la Resolución impugnada, disponiendo que el CDC no requiere el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental toda vez, que tanto a sus operaciones, destinación de áreas y fecha de ejecución, no le corresponde dicho tramites, más aún cuando cuenta con todos los permisos y autorizaciones que le resultan aplicables.

## **II. PROCEDENCIA DE LA IMPUGNACIÓN**

Según lo indica el resuelvo noveno de la Resolución N° 1253, a efectos de impugnar la decisión adoptada corresponde la presentación de un recurso de reposición, establecido en el artículo 59 la Ley N° 19.880.

Tal como se indica en la antedicha reposición, el recurso debe ser interpuesto dentro del plazo de 5 días hábiles administrativos a partir de la notificación de la mencionada Resolución.

En ese contexto, tal como consta en el expediente administrativo respectivo, la certificación en que consta que la notificación fue efectuada correo electrónico de 29 de julio de 2024.

Atendido lo anterior, el presente recurso de reposición se presenta dentro de plazo y ante la autoridad que dictó la Resolución N° 1253.

## **III. ANTECEDENTES DEL CENTRO DE DISTRIBUCIÓN CENCOSUD Y LA CATEGORÍA DE ESENCIAL DE SUS ACTIVIDADES.**

Cencosud Retail S.A cuenta con hipermercados, supermercados, tiendas por departamento, mejoramiento del hogar y construcción, centros comerciales y servicios financieros en nuestro país. Además, y en particular respecto a la provisión de mercaderías esenciales para las personas, y bienes relacionados con lo mismo, cuenta con Centros Logísticos de Distribución, cuya operación adecuada es crítica y esencial para asegurar la provisión de esos productos en los centros urbanos de nuestro país.

En el contexto de su giro y las actividades mencionadas, opera el Centro de Distribución Cencosud Noviciado, centro logístico que coordina y habilita la distribución de mercaderías y otros elementos esenciales para el abastecimiento de la población de la Región Metropolitana.

El objeto único y exclusivo del CDC es la recepción y carga de productos para la entrega al comercio destinado a los consumidores finales, y por tanto sus actividades corresponden a la administración de bodega, conservación y distribución de abarrotes, alimentos perecibles, licores, vinos, cera y otros artículos similares. Para ello, cuenta con las instalaciones de apoyo complementarias, dentro de las cuales se encuentran los andenes de carga y descarga de camiones, y cuarenta y cinco sectores de espera previos a esa actividad.

El inicio del desarrollo de este CDC se remonta a julio de 1995, ya que a esa fecha se obtiene el permiso de edificación N° 340, otorgado por la Dirección de Obras Municipales (DOM) de la Ilustre Municipalidad de Pudahuel, como resultado de los antecedentes presentados en el marco del procedimiento administrativo respectivo.

Cabe señalar que las obras e instalaciones actuales del CDC responden a aquellas que fueron recepcionadas por la Dirección de Obras Municipales (“DOM”) de la I. Municipalidad de Pudahuel el año 2000. Su ejecución inmaterial se inició con anterioridad a la vigencia del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“RSEIA”), mientras que la realización material concluyó el año 2000

Como es de su conocimiento, a la fecha de la solicitud y obtención del permiso de edificación mencionado no se encontraba en vigencia el SEIA, y mucho menos la obligación de determinar un hito de inicio de ejecución de un proyecto, lo cual, a nuestro juicio, no puede ser una omisión normativa que signifique una carga excesiva de prueba para el dueño y operador de una actividad.

Adicionalmente, y atendidos los Resueltos de la resolución recurrida, es esencia hacer presente que el CDC, y evidentemente su operación, se encuentra dentro de las actividades esenciales que permiten el abastecimiento de una gran parte de la Región Metropolitana, representando un 30% de la capacidad instalada de almacenamiento y distribución relacionada a los productos alimenticios dirigidos a consumidores finales, objeto de sus actividades.

En efecto, de acuerdo con el Instructivo del Ministerio de Salud dictado en el marco de la emergencia sanitaria por COVID-19, se establece que los centros de distribución y abastecimiento se

encuentran dentro de la categoría de alimentos y comercio esencial, toda vez que constituye una instalación de distribución de bienes esenciales para el hogar.

#### IV. DE LA RESOLUCIÓN N° 1253 QUE REQUIERE EL INGRESO AL SEIA

La resolución reclamada descarta los argumentos y antecedentes presentados durante el procedimiento administrativo, ya que a su juicio no lograrían establecer que al CDC no le corresponde contar con una autorización ambiental.

A continuación, se ha considerado necesario relevar los fundamentos de la resolución impugnada, toda vez que contiene consideraciones y aseveraciones que no se condicen con los cuerpos regulatorios atingentes ni con los antecedentes que obran en el expediente administrativo, siendo, por tanto, un acto administrativo que adolece de vicios que deben ser enmendados en el marco de este recurso de reposición, tal como se expondrá en esta presentación.

1. Sobre el inicio de la ejecución de CDC, la Resolución recurrida expone que, para determinar la normativa aplicable, solo es posible considerar cuando dicha ejecución sea de carácter material, motivo por el cual a su juicio no podría sostenerse que el CDC comenzó su ejecución material en 1995 con la obtención del permiso de edificación.

Como se analizará ello contradice múltiples criterios y precedentes de la autoridad ambiental.

2. De igual forma, descartó la aplicación de las nociones de “ejecución material” y “ejecución inmaterial” al presente caso, pues la normativa las trataría exclusivamente en el marco de la caducidad de las resoluciones de calificación ambiental.

Como se analizará ello supone un aplicar criterios distintos y arbitrario al concepto de “ejecución de una actividad” en la medida que cuente o no con una resolución de calificación ambiental, discriminación no contenida en nuestra legislación.

3. Sobre la tipología de ingreso contenida en el artículo 10 de la ley N° 19.300, la Resolución recurrida expone que, según se indica en el literal e) de esa disposición, *“requieren de evaluación ambiental previa los proyectos o actividades que impliquen la construcción u operación de “Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas”*. En ese sentido, estimó que el CDC comenzó su construcción

después de la entrada en vigor del RSEIA y la finalizó el 2000, oportunidad en que ya existía una tipología de ingreso de iguales términos a la transcrita.

Como se analizará, lo anterior no se condice con el desarrollo temporal del CDC.

4. Enseguida, expuso que:

- a) El CDC se trataría de un recinto destinado al estacionamiento de camiones. Lo anterior sería así pues habría constatado que cuenta con dos sectores separados, demarcados y destinados “permanentemente” al estacionamiento de camiones por un tiempo indeterminado. Esta circunstancia, sostuvo, cumpliría el primer presupuesto de la tipología del literal e.3), lo que como se analizará en esta presentación es del todo distinto a la operación y objetivo del CDC.
- b) El CDC cuenta con infraestructura de almacenaje y transferencia de carga, dentro de las que indicó un centro de almacenaje, una sala de refrigeración, control y generación eléctrica, e instalaciones como muelles, ramplas y racks, entre otras. Es su parecer que ello “constituye el equipamiento propio de los centros de distribución que trata el subliteral e.3) del artículo 3º del RSEIA”. Como se analizará, la disposición citada no se refiere a los centros de distribución.
- c) El CDC contaría con sitios aptos para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados en una cantidad superior a 50 sitios. Esto, de acuerdo con una imagen satelital de 5 de agosto de 2019 acompañada en el informe técnico de fiscalización ambiental DFZ-2020-302-XIII-SRCA (“informe de fiscalización” o “IFA”), de marzo de 2020, y que es recogida en el cuerpo de la resolución, en la que se identificaría la existencia de 65 sitios de estacionamientos.

Es del caso destacar que en el informe de fiscalización la autoridad determinó que el CDC debía ingresar al SEIA por la tipología de ingreso de los literales e.3 y h.2, esta última referida a proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas, entendiendo por proyectos industriales *“aquellas urbanizaciones y/o loteos con destino industrial de una superficie igual o mayor a veinte hectáreas (20 ha); o aquellas instalaciones industriales que generen una emisión diaria esperada de algún contaminante causante de la saturación o latencia de la zona, producido o generado por alguna(s) fuente(s) del proyecto o actividad, igual o superior al cinco por ciento (5%) de la emisión diaria total estimada de ese contaminante en la zona declarada latente o saturada, para ese tipo de fuente(s).”*

No obstante lo anterior, la autoridad consideró parcialmente esta parte del informe y continuó la tramitación del procedimiento hasta su resolución, reclamada en este acto, solo teniendo a la vista la hipótesis de ingreso del literal e.3.

Ello, como se verá es relevante para efectos de comprender por qué es erróneo el entendimiento de que el CDC es un terminal de estacionamiento de camiones.

Habiendo expuesto sumariamente el contenido esencial de la resolución impugnada, a continuación, se desarrollarán los argumentos conforme a los cuales ella debe ser dejada sin efecto.

## **V. ANTECEDENTES QUE PERMITEN CONCLUIR QUE EL REQUERIMIENTO ES IMPROCEDENTE**

A continuación, se presentan los antecedentes de hecho y de derecho que a juicio de esta parte resultan suficientes para acreditar que el CDC no requiere de evaluación ambiental. Ello, sin perjuicio que en esta oportunidad se reiteran los antecedentes y fundamentos entregados a la SMA durante el procedimiento de requerimiento de ingreso respectivo.

### **5.1. Erróneo entendimiento del CDC, sus instalaciones y operación.**

El CDC consiste en un centro de distribución y abastecimiento que supone la recepción y envío de mercadería, cuyo principal objeto es reducir la cantidad de rutas que existen entre los proveedores y las tiendas. Las actividades en el Centro de Distribución corresponden a la administración de bodega, conservación y distribución de abarrotes, alimentos perecibles, licores, vinos, cera y artículos de aerosol.

En ese contexto, y atendida sus funciones, el CDC se encuentra dentro de las actividades esenciales que permiten el abastecimiento de una gran parte de la Región Metropolitana. En efecto, uno de los reconocimientos de dicha calidad se otorgó mediante el Instructivo<sup>1</sup> del Ministerio de Salud en el marco de la emergencia sanitaria por COVID-19, se establece que los centros de distribución y abastecimiento se encuentran dentro de la categoría de alimentos y comercio esencial, toda vez que constituye una instalación de distribución de bienes esenciales para el hogar.

---

<sup>1</sup> Instructivo para permisos de Desplazamiento, cuya última versión es de 19 de junio de 2020.

Para insistir en el correcto entendimiento del alcance y operación del CDC, se hace presente que sus actividades se resumen a continuación, las cuales son coherentes con las instalaciones y áreas que contiene. El CDC no considera que existan camiones estacionados a la espera de que se les asigne una próxima actividad incierta, sino que su presencia es temporal lo que a su vez es esencial en la lógica de la distribución necesaria y oportuna de la mercadería y bienes a los puntos de venta para los consumidores finales, tal como se muestra a continuación:

a. Recepción y descarga de mercadería desde vehículos

Los vehículos que transportan la mercadería al centro ingresan en fechas y horarios previamente agendados. Esta calendarización se efectúa para compatibilizar adecuadamente las necesidades de abastecimiento que se hubieran identificado y el adecuado uso de la infraestructura disponible en el centro.

Al momento de su ingreso, los vehículos acceden al recinto a través de la portería de camiones, lugar donde se efectúa un registro de esa entrada y se les asigna un estacionamiento. Eventualmente se les puede asignar, previamente y en caso de una llegada anticipada, un área de estacionamiento interior o espera a la que pueden dirigirse, y en caso de que no existiera disponibilidad se les solicita que vuelvan donde su respectivo proveedor o que se estacione en el Centro de Distribución Vespucio.

Una vez en el interior del CDC, se les asigna un andén al que deben dirigirse. Esto es así pues debido a que la llegada de los camiones está agendada, a cada uno se le asigna un espacio determinado en el que esperan trabajadores del CDN para efectuar la descarga y/o carga de la mercancía transportada, según corresponda.

Finalizado lo anterior, se levanta registro de las actividades efectuadas, el que es suscrito y almacenado en las oficinas de administración/sistema digital del CDC.

Por último, el camión abandona el recinto, siempre dentro del período de tiempo asignado y previo registro de su salida.

b. Traslado a espacios de almacenamiento.

Luego de descargada la mercadería, los trabajadores que participaron en dicha actividad la trasladan a una zona de recepción ubicada al interior del centro de almacenamiento, lugar en que es recibida por otros funcionarios que se encargan de revisar su estado, clasificarla y registrarla en los

sistemas de control e inventarios internos. Por su parte, los trabajadores que recibieron la carga desde el vehículo regresan al sector de descarga, para levantar el registro de recepción y luego se dirigen a otros sectores en los que se requiera descargar nuevos vehículos, según corresponda de acuerdo con la planificación efectuada.

Una vez efectuados los procedimientos de revisión, clasificación y registro de mercadería, ella es trasladada a través de montacargas a la zona específica en que deben ser almacenadas.

c. Carga de vehículos para el traslado de la mercadería a terceros lugares.

Según disponga la calendarización de distribución de mercadería a terceros lugares para su entrega al consumidor final - la que es definida de acuerdo a los requerimientos planificados o intempestivos que efectúen los clientes a quienes el CDN distribuye y sus obligaciones contractuales - a través de montacargas los trabajadores del centro se dirigen a las estanterías de almacenamiento, retiran las mercaderías que correspondan y se trasladan a la zona de recepción para hacer entrega de ella a los funcionarios encargados de transportarla al andén/sitio/estacionamiento correspondiente, quienes previo registro de la recepción de los productos proceden a cargar los vehículos.

Una vez cargados, se levanta registro de la entrega de la mercadería a los vehículos, los que dentro del horario asignado proceden a abandonar el recinto del CDC a través de la salida, lugar en que queda constancia de la hora en que ello ocurre.

Respecto al objeto y operación del CDN, y como se ha señalado, en la resolución impugnada se expone que, según se indica en el literal e) de esa disposición, *“requieren de evaluación ambiental previa los proyectos o actividades que impliquen la construcción u operación de “Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas”*. (Lo destacada es nuestro).

Sin embargo, lo indicado no es del todo correcto. La norma no determina que un proyecto o actividad debe ingresar a evaluación ambiental en función de si implica la construcción u operación de determinadas obras indicadas en sus literales, sino que más bien dispone que este ingreso es exigible a determinados proyectos a los que alude en ella. Esto es relevante, pues lo primero supondría entender que un proyecto o actividad cualquiera, indeterminado, debe ser evaluado ambientalmente en la medida de si opera o construye cierta instalación. Esto es lo que ha planteado la Resolución impugnada al decir que la ley dispone que deben ser evaluados los proyectos que impliquen construir u operar aeropuertos, terminales de buses, camiones y otros. Por el contrario, de acuerdo con el verdadero texto de la norma,

se tiene que los proyectos o actividades que deben ingresar al SEIA son aquellos que enseguida lista en sus distintos literales. En ese sentido, el texto normativo es:

*“Artículo 10.- 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;*

*(...).”*

## **5.2. Otras consideraciones de hecho relativas al procedimiento administrativo de requerimiento de ingreso al SEIA.**

Atendida la historia del CDC que se ha referenciado en esta presentación, así como los contenidos en la resolución de la SMA, se considera pertinente hacer presente al menos dos consideraciones adicionales, hechas presente en su oportunidad, y de las cuales se desprende que no ha existido una revisión íntegra de los antecedentes presentados ni de la efectiva operación del CDN.

### **5.2.1. El Informe Técnico de Fiscalización da cuenta de un área que, sin embargo, no constituye estacionamiento.**

La resolución adjunta la Figura 4, la cual a su juicio mostraría las áreas de estacionamiento existentes en el CDC.

Al respecto, es posible informar que incurre en un error, pues el área destacada en color azul ha sido utilizada más que nada como sitio de acopio de materiales de nuestra área inmobiliaria y no como estacionamiento de vehículos.

### **5.2.2. Uno de los planos a que se refiere el Informe de Fiscalización, no corresponde al Centro de Distribución.**

Por otra parte, en su resolución la SMA adjunta la siguiente imagen:

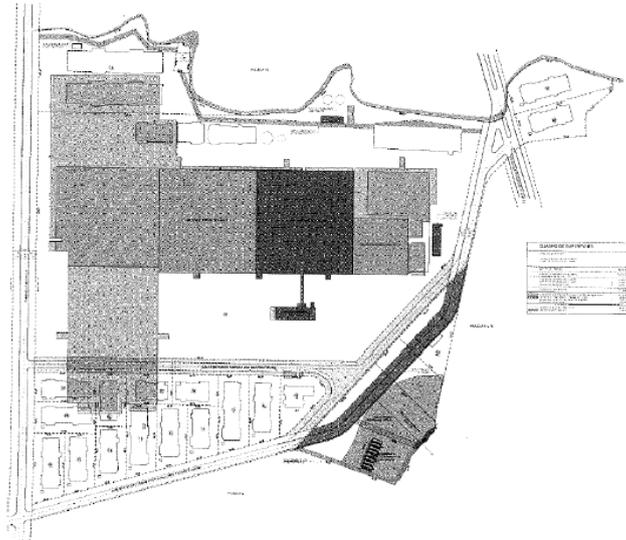


Figura 5 Fuente: Plano "Parque Industrial Santiago Poniente- sector 02 Condominio Industrial y Bodegaje Industrial Inofensivo". Descripción del medio de prueba: Superficie de emplazamiento del proyecto.

Respecto a ello, incurre nuevamente en un error de hecho, toda vez que ese **plano no pertenece** al CDC.

En ese contexto, se debe aclarar que este plano se presentó en su oportunidad a la DOM para evaluar una posible modificación del permiso de construcción, la cual no se materializó.

### 5.3. No se cumplen los requisitos que gatillan el ingreso obligatorio del CDC al SEIA

En principio, un proyecto o actividad está obligado a ser evaluado ambientalmente en la medida que concurren los siguientes requisitos copulativos: i) debe ser susceptible de causar impacto ambiental y ii) debe estar contenido en alguna de las hipótesis o tipologías de ingreso desarrolladas en los artículos 10° de la Ley N° 19.300 y 3° del RSEIA.

En el caso concreto, la Resolución N° 1253 ha estimado que el CDN debe ingresar al SEIA en razón de que le sería aplicable la hipótesis contenida en el literal e.3 del artículo 3° del Reglamento, del siguiente tenor:

*“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.”.*

Como se ve, son cuatro los requisitos copulativos que deben concurrir para que entienda que se trata de un terminal de camiones:

- i. Debe tratarse de un recinto.
- ii. Debe estar destinado al estacionamiento de camiones.
- iii. Debe contar con infraestructura de almacenaje y transferencia de cargas.
- iv. Debe tener una capacidad igual o superior a cincuenta sitios para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados.

Consecuencia de que sean requisitos copulativos es que en caso de que todos ellos concurren, el proyecto o actividad deberá ingresar al SEIA.

Así, el CDC no tiene por destino ni objeto el estacionamiento de camiones, sino que el estacionamiento temporal y acotado de ellos en un área de su superficie, responde a otra actividad principal asociada a la distribución de bienes y mercaderías. Lo anterior, si bien parece redundante en esta presentación, es esencial para evitar conclusiones erróneas como las que contiene la resolución impugnada.

Pues bien, como se verá, en el caso particular del Centro de Distribución no se reúnen todas las exigencias anteriores, lo que deviene en que el CDN no está obligado a ser evaluado ambientalmente:

#### 5.3.1. Sobre el recinto del CDC

La Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (“OGUC” u “Ordenanza”, indistintamente) define a un recinto como un espacio abierto o cerrado destinado a una o varias actividades<sup>2</sup>.

En este caso, las instalaciones del CDN se ubican en Avenida Nueva Uno, N° 17.580, comuna de Pudahuel. Su superficie abarca un total de 44.805,38 m<sup>2</sup> emplazados en un terreno de 298.000 m<sup>2</sup>, principalmente correspondiente a los siguientes espacios: área de almacenamiento de mercaderías propiamente tal; andenes de carga y descarga; oficinas y baños; estacionamiento de vehículos menores

---

<sup>2</sup> Artículo 1.1.2.

de trabajadores y operarios; áreas de espera de camiones; espacios de tránsito y zonas comunes; casino y enfermería.

De acuerdo con el fin para el que fueron construidas o su amplitud de uso, las instalaciones se encuentran en distintas zonas del recinto señalado.

Este punto no fue desarrollado en la resolución impugnada. Sin embargo, como se verá, es de toda relevancia para entender adecuadamente el alcance preciso de la actividad a la que está destinada el Centro de Distribución.

### 5.3.2. Sobre la destinación de uso del CDC

En contraste con el punto anterior, la normativa no define lo que se entiende por “destino” de una edificación. Sin embargo, el Diccionario de la Real Academia Española define la voz como la “consignación, señalamiento o aplicación de una cosa o de un lugar para determinado fin”.

A diferencia del resto de los requisitos, sobre los cuales la tipología o la propia Ordenanza entregan elementos para delimitar su sentido y alcance, en este caso no se contempla directriz alguna para efectos de determinar la destinación que se ha otorgado al CDC, por lo que se hace necesario recurrir a otros criterios que permitan aclarar que el CDN es un establecimiento que tiene un destino distinto al de ser un terminal de camiones.

Por una parte, como se ha dicho, el objeto del Centro de Distribución es la recepción y carga de productos para su entrega al comercio y de acuerdo con el propio Servicio de Evaluación Ambiental, según ha reconocido, el CDC corresponde a un centro de almacenamiento y distribución de mercaderías<sup>3</sup>.

En ese sentido, el Servicio de Salud del Ambiente de la Región Metropolitana, mediante la Resolución N° 18508, de 11 de agosto de 2000, otorgó la autorización sanitaria que permite el funcionamiento de bodegas. Estas bodegas, junto a otras distintas instalaciones ubicadas en el recinto, responden a uno o más propósitos particulares, pero siempre funcionales al giro u objetivo principal del CDN y al cual acceden.

---

<sup>3</sup> ORD N° 20211310214, de 25 de marzo de 2021, del Servicio de Evaluación Ambiental de la región Metropolitana.

Conforme a las superficies totales utilizadas del CDC, el área de espera de camiones se encuentra alrededor del 3% de la superficie total. Como se ve, la mayoría de la superficie tiene por finalidad un uso directo asociado al almacenamiento y distribución de productos y no al estacionamiento de vehículos, los que en todo caso son utilizados para el transporte de las mercaderías a almacenar y distribuir, dando cuenta de su carácter accesorio al objeto del CDN.

Por la otra, esta destinación se refrenda al analizar las distintas etapas que componen el desarrollo de las actividades de almacenamiento y distribución y que fueron desarrolladas anteriormente en esta presentación, a saber: recepción y descarga de mercaderías desde vehículos, traslados a espacios de almacenamiento, carga de los productos en camiones para su transporte a los puntos de venta a los consumidores finales.

Como se desprende de lo anterior, el CDC desarrolla como actividad principal la recepción, almacenamiento y distribución de mercadería a distintos destinos. La utilización de los estacionamientos y camiones coadyuva lo anterior, pero en caso alguno representa la ocupación a la que esencialmente es destinado el Centro de Distribución. Más aún, la propia autoridad indica que “*en el presente caso, los sitios demarcados corresponden a un lugar destinado al estacionamiento de vehículos*”, pero, se insiste, ello en caso alguno permite plantear que el CDN tiene esa destinación<sup>4</sup>.

Esto es así pues la circunstancia de que desde el inicio del procedimiento la autoridad hubiera identificado la aplicación de dos tipologías expone, además de una contradicción insalvable, un intento de extender la norma a situaciones que originalmente no fueron consideradas.

Sin embargo, la resolución impugnada (ni el resto del expediente administrativo) no desarrolló este punto, sino que se limitó a plantear que el CDC cuenta con dos sectores separados que se destinan a estacionamientos, motivo por el cual a su juicio el CDN estaría destinado a esa finalidad y le aplicaría la tipología e.3., lo que evidentemente no es ajustado ni a la realidad ni a la normativa.

### 5.3.3. Sobre la infraestructura de almacenaje y transferencia de carga

En la Resolución N° 1.253, la autoridad da por cumplido este requisito en razón de que el Centro cuenta con “*infraestructura de almacenaje y transferencia de carga, que consisten en un centro de almacenaje; una sala de refrigeración, control y generación eléctrica; además de otras instalaciones, tales como ramplas, muelles y racks*”<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Considerando 41°, literal vi).

<sup>5</sup> Considerando 41°, literal viii).

Sin perjuicio de ello, posteriormente señala:

*“esta Superintendencia no desconoce que las labores de carga y descarga de vehículos no constituye un estacionamiento a efectos de configurar la tipología establecida en el subliteral e.3) del artículo 3 de Reglamento del SEIA, puesto que la carga y descarga de vehículos no cumple con el criterio de permanencia de detención. Por esta razón, en el presente caso los muelles o andenes no fueron considerados para efectos de aplicar la tipología en análisis.”*<sup>6</sup>

Como se ve, la resolución impugnada es ambigua al justificar la satisfacción de este requisito, pues se limita a plantear que en el Centro de Distribución existe infraestructura que tiene esa finalidad<sup>7</sup>, pero no fundamenta ni explicita esa relación ni, menos aún, expone de forma inequívoca los motivos por los que entiende que corresponde a “infraestructura de almacenaje y transferencia de carga”, que son los términos utilizados en la norma.

De forma particular, la resolución refiere la existencia, principalmente, de un centro de almacenaje, una sala control y generación eléctrica, todo lo cual en su opinión constituiría infraestructura de almacenaje y transferencia de carga. No se aprecia cuál es el razonamiento que utilizó para formarse ese convencimiento, e incluso al leer las instalaciones que listó tampoco es posible distinguir cuáles estarían asociadas a almacenaje y cuáles a la transferencia de carga.

Enseguida, la autoridad también planteó la existencia de “instalaciones tales como” racks, ramplas y muelles. Por sí misma, esa parte de la resolución adolece de una doble imprecisión: no solo es ambigua pues no efectúa una enumeración taxativa de cuáles serían estas otras “instalaciones”, sino que además atiende a circunstancias ajenas a los elementos que informan la tipología, que en lo pertinente solo alude a la existencia de infraestructura de carga y descarga.

Quizá por ello, podemos solo suponer debido a la falta de un razonamiento claro y explícito, posteriormente agrega que *“no desconoce que las labores de carga y descarga de vehículos no constituye un estacionamiento a efectos de configurar la tipología establecida en el subliteral e.3) del artículo 3 de Reglamento del SEIA, puesto que la carga y descarga de vehículos no cumple con el criterio de permanencia de detención. Por esta razón, en el presente caso los muelles o andenes no fueron considerados para efectos de aplicar la tipología en análisis.”*

Conforme a lo anterior, la Resolución N° 1253 incurre en una contradicción insalvable: concluye que el CDC satisface la exigencia establecida en la tipología en razón de que contaría con la infraestructura y estas otras instalaciones, pero luego expone que buena parte de esas instalaciones no

---

<sup>6</sup> Considerando 41°, literal viii).

<sup>7</sup> Es del caso destacar que la propia autoridad reconoce que esa infraestructura corresponde el “equipamiento propio de los centros de distribución que trata el subliteral e.3 del artículo 3° del RSEIA”.

fueron consideradas para aplicar la tipología. Esto, que es correcto pues no forma parte del literal e.3, supone no considerar uno de los elementos empleados por la propia autoridad, que así lo indicó, para tener por cumplida la exigencia, motivo por el cual la presente resolución adolece de la motivación suficiente.

#### 5.3.4. Sobre el carácter y cantidad de estacionamientos

La resolución impugnada utiliza las definiciones de “estacionamiento” y “estacionar” desarrolladas por la Real Academia Española, al exponer:

*“Al respecto, cabe señalar que la Real Academia Española define el concepto de “estacionamiento” como aquel “Lugar o recinto destinado a estacionar vehículos”. A su vez, define “estacionar” como “Dejar un vehículo detenido y, normalmente, desocupado, en algún lugar”.<sup>8</sup>*

Sin embargo, ello ignora dos cuestiones centrales:

5.3.4.1. Omite que el Diccionario de la Real Academia Española contiene otras acepciones para ambos conceptos.

En el caso de la voz “estacionamiento”, propone 4 definiciones:

- a. Acción y efecto de estacionar o estacionarse. Se usa especialmente hablando de los vehículos.
- b. Lugar o recinto destinado a estacionar vehículos.
- c. Lugar donde puede estacionarse un automóvil.
- d. Lugar donde se establece una tropa, sea cuartel, alojamiento, campamento o vivac.

Por su parte, el concepto “estacionar” se define de 3 formas:

- a. Situar en un lugar, colocar.
- b. Dejar un vehículo detenido y, normalmente, desocupado en un lugar.
- c. **Quedarse estacionario, estancarse.**

Esta multiplicidad de definiciones es relevante toda vez que genera la exigencia de que la elección de una u otra sea justificada con claridad, más aún si se atiende a que según las acepciones que se adopten se permitirá justificar una determinada interpretación de los elementos del caso.

---

<sup>8</sup> *Ibidem.*

No obstante ello, la resolución impugnada simplemente escoge las definiciones ya citadas y conforme a ello concluye que *“en virtud de lo anterior, en el presente caso, los sitios demarcados corresponden a un lugar destinado al estacionamiento de vehículos, que se detienen en dicho lugar por un tiempo indefinido, cumpliéndose así con el primer presupuesto de la tipología del subliteral e.3) del artículo 3 del RSELA.”*<sup>9</sup>

Salta a la vista que la conclusión anterior la resolución impugnada escogió de forma arbitraria, carente de justificación y motivación y que de forma acomodaticia le permitió plantear esa interpretación:

- a. Respecto del concepto “estacionamiento”, no es claro por qué optó por la acepción que lo define en función de si el lugar está “destinado” a estacionar en vez de aquella que atiende a su elemento esencial asociado a “estancarse”, esto es a esperar en forma indefinida o al menos por un período incierto temporalmente.

Ello es de toda relevancia, pues, como se indicó, la autoridad consideró que el primer requisito que debe corroborar es si el “proyecto se trata de un recinto destinado al estacionamiento de camiones”<sup>10</sup>, y no se pronunció específicamente sobre la exigencia de la destinación.

En ese orden de cosas, al escoger injustificadamente esa definición por sobre otras, sencillamente le atribuye a los estacionamientos un carácter o propósito que no necesariamente se condice con las características del CDC, el que, se recordará, es un centro de distribución y almacenamiento de mercaderías para consumo humano. De esa forma, en vez de analizar si el CDN está destinado o no a estacionar camiones, impone el entendimiento de que los estacionamientos (del CDC) están destinados a estacionar camiones, esto por un período de descanso o en espera a un requerimiento indeterminado, y por tanto el CDC, en su conjunto, también lo está y debe someterse al SEIA.

- b. Con relación al concepto “estacionar”, tampoco es claro por qué optó por esa definición y no otra. Sin perjuicio de que escogió aquella que alude expresamente a los “vehículos”, para efectos de analizar los antecedentes del caso cualquiera de las definiciones hace sentido.

Esto es así pues, como se ha insistido, el CDC no está destinado a estacionar camiones, sino que se aboca a la recepción, almacenamiento y distribución de mercadería. Por tanto, los camiones desarrollan una actividad coadyuvante a dicha finalidad y en virtud de la cual arriban al CDN, se dirigen a un punto específico y una vez que son cargados o descargados hacen abandono de él.

---

<sup>9</sup> *Ibíd.*

<sup>10</sup> Considerando 41°, literal iii).

No obstante, pareciera que al escoger la definición que alude a la acción de “dejar un vehículo detenido y normalmente desocupado”, opta por un entendimiento que enseguida le permite introducir la idea de que esa detención “*se efectúa por un tiempo indefinido, cumpliéndose así con el primer presupuesto de la tipología del subliteral e.3)*”, en circunstancias que la tipología no se refiere en caso alguno a si la detención de los vehículos es permanente, transitoria o si se efectúa por un tiempo determinado o no, motivo por el cual resulta irrelevante y no se ajusta a la legalidad vigente efectuar un examen de satisfacción de elementos inexistentes en la norma.

5.3.4.2. Omite que en el ordenamiento jurídico nacional ya existen definiciones de ambos conceptos. Particularmente, el artículo 2° de la Ley N° 18.290, de tránsito, los define de la siguiente forma:

*“22) Estacionamiento o aparcamiento: Lugar permitido por la autoridad para estacionar;*

*23) Estacionar: Paralizar un vehículo en la vía pública con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros.”*

Si bien la ley citada delimita su ámbito de aplicación a un objeto particular, no es posible soslayar el hecho de que la propia legislación desarrolla los conceptos que la autoridad, no obstante, prefirió revisar en otras fuentes.

Como se dijo, no es claro por qué la resolución recurrida optó por acudir al Diccionario de la Real Academia Española y, dentro de él, escoger una específica definición, en vez de adherir a las acepciones ya contenidas en otra norma nacional o al menos utilizarlas para efectos de definir cual concepto del Diccionario resultaba más idóneo para el caso concreto, en razón de las características del CDC.

Lo anterior debe vincularse con el principio de interpretación *pro administrado* en el sentido de que, dado que se está imponiendo un gravamen a mi representada, el ingreso obligatorio al SEIA, el sentido y alcance que se otorga a las disposiciones legales o reglamentarias debe tener en cuenta la interpretación que mejor asegure y garantice la vigencia de los derechos, en este caso, de Cencosud. Este principio ha sido reconocido por la Excelentísima Corte Suprema en fallo del 19 de julio de 2021, recaído sobre la causa rol N°5.202-2021.

Por otra parte, la resolución recurrida señaló que en el sitio existirían 65 sitios de estacionamientos, según se indicaría en una imagen satelital obtenida el 5 de agosto de 2019.

No obstante lo anterior, **la autoridad arribó a este convencimiento únicamente conforme a ese antecedente y no atendió a la real operación de las instalaciones del CDC, las cuales, precisamente para efectos de evitar confusiones, fueron recogidas en los documentos de procedimiento interno, adjuntos en el Otrosí de esta presentación.**

Esto no solo es lo esperable al momento de resolver sino que es particularmente relevante en este caso, en que han transcurrido cinco años desde que dicha imagen fue capturada y analizada y además la Superintendencia estaba en conocimiento de distintas presentaciones posteriores en que el titular informaba un número de estacionamientos inferior al que según ella existirían.

La más reciente de estas es la efectuada el 23 de diciembre de 2021, oportunidad en que la compañía informó que el CDC cuenta con 45 “sitios de espera o estacionamientos, ya que el máximo que se necesitan según los datos de temporada de alta demanda, son 41”. En la oportunidad, también hizo presente que “se encuentra en desarrollo un nuevo marcaje de las áreas de espera de los camiones y el bloqueo de las zonas excedentes”.

Es decir, la Superintendencia tenía información suficiente y de primera fuente para concluir que entre el 5 de agosto de 2019, fecha de la imagen satelital que daría cuenta de una demarcación que aparentemente se referiría a 65 estacionamientos, y la época en que resolvió el procedimiento administrativo de requerimiento de ingreso (cinco años desde aquella fecha y más de dos años desde la última gestión útil del procedimiento), la cantidad de estacionamientos podría haber sido precisada y por tanto se hacía necesario corroborarla.

No obstante lo anterior, después de la presentación de 23 de diciembre de 2021 (la que en todo caso no fue objeto de pronunciamiento alguno por parte de la SMA y que tan solo al momento de dictar la resolución impugnada fue “tenida presente”) la autoridad no efectuó visita inspectiva alguna ni requirió información al titular para efectos de cerciorarse del efectivo estado de las instalaciones del CDN.

Muy por el contrario, sin mediar explicación, sustentó la determinación de la cantidad de estacionamientos (65) en la imagen de 2019 integrada al cuerpo de la resolución impugnada, y no consta que haya tenido a la vista la información proporcionada por el titular en diciembre de 2021, esto es, 32 meses antes de dictar la Resolución N° 1.253. Al efecto, tan solo se efectúa una referencia a su contenido en la resolución impugnada, pero en caso alguno se contiene un mínimo razonamiento que permita siquiera presumir que fue tenido a la vista para resolver.

De esta forma, el desarrollo de la argumentación de la resolución impugnada, en que se elige de forma arbitraria qué antecedentes ha de tomar en consideración para formular el requerimiento de ingreso riñe abiertamente con lo dispuesto en el artículo 17, letra g) de la Ley N° 19.880, en el cual se establece que las personas en sus relaciones con la Administración tienen derecho a: *“Formular alegaciones y aportar documentos en cualquier fase del procedimiento anterior al trámite de audiencia, **que deberán ser tenidos en cuenta por el órgano competente al redactar la propuesta de resolución**”*.

#### **5.4. Ejecución efectiva del CDC en forma previa a la entrada en vigencia del SEIA**

##### **5.4.1. Antecedentes de hecho**

A continuación, se informan en forma cronológica los permisos y autorizaciones asociados a la construcción y operación de CDC.

Las instalaciones existentes en el predio antes individualizado cuentan con su autorización original y esencial en el permiso de edificación N° 340, de 24 de julio de 1995, otorgado por la DOM de la I. Municipalidad de Pudahuel, mediante el cual se autorizó la construcción de un conjunto de edificios nuevos, por un total de 233.912,31 m<sup>2</sup>.

La recepción definitiva parcial de las obras se obtuvo mediante Acta de Recepción N°068/00, **de fecha 2 de Julio de 2000**, por un total de 22.709,41 m<sup>2</sup>, y por Acta de Recepción N°104/00, **de fecha 25 de septiembre de 2000**, por un total de 24.095,97 m<sup>2</sup>. Por consiguiente, **se construyeron y recepcionaron un total 46.805,38 m<sup>2</sup>**, correspondiente a lo autorizado en el año 1995.

Tal como consta en las Actas de recepción final parcial, enseguida se da cuenta de la tramitación y obtención de otros permisos y autorizaciones aplicables a las instalaciones.

En efecto, el CDC obtuvo los siguientes permisos, certificados y autorizaciones:

- Resolución N° 3139, de 21 de febrero de 1999, que aprobó el proyecto sistema comunitario de aguas servidas domésticas;
- Autorización de funcionamiento del proyecto mencionado anteriormente, contenida en la Resolución 9142, de 26 de abril de 2000;
- Resolución N° 3928, de 22 de febrero de 1999, que aprobó el proyecto de abastecimiento de agua potable particular;

- Autorización de funcionamiento del sistema comunitario de abastecimiento de agua potable particular, contenida en la Resolución N° 9143, de 26 de abril de 2000;
- Autorización de la Planta de tratamiento de aguas servidas, mediante Resolución N° 10105, de 08 de mayo de 2000;
- Autorización de la Planta de tratamiento agua potable, mediante Resolución N° 10104, de 08 de mayo de 2000; y
- Autorización sanitaria otorgada mediante Resolución N° 18508, de 11 de agosto de 2000, que autoriza el funcionamiento de bodegas.

La relación de los referidos permisos y autorizaciones, unidas al permiso de edificación, dan cuenta de un proceso continuo, permanente e ininterrumpido de ejecución de acciones inmateriales hasta la finalización de la fase de construcción acaecida el año 2000.

Todo lo anterior **permitió la operación de las instalaciones a partir del año 2000**, lo que se ha mantenido hasta esta fecha.

Resulta evidente que las autorizaciones citadas supusieron la presentación de los antecedentes legales y reglamentarios respectivos, así como la tramitación del procedimiento administrativo pertinente, instancias en que no fue requerida la evaluación ambiental del CDC en esa oportunidad ni con posterioridad.

Como se puede apreciar, la tramitación de los permisos y autorizaciones da cuenta del inicio de la ejecución del CDN en forma permanente y continua hasta el comienzo de su operación.

#### 5.4.2. Historia de la ley y avance de la regulación en la materia

Originalmente el Artículo Segundo Transitorio del Proyecto de Ley que concluyó con la dictación de la Ley N° 19.300 indicaba “*La autoridad competente podrá solicitar a los responsables de las obras y actividades incluidas en el artículo 11°, que estén en construcción u operación a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, la presentación de una Declaración o Estudio de Impacto Ambiental, según corresponda, siguiendo los mismos criterios generales y procedimientos de aprobación establecidos en el Párrafo 2° del Título II. Las exigencias ambientales que emanen de estos documentos deberán ser graduales, y contemplarán plazos razonables para su implementación.*”<sup>11</sup>).

---

<sup>11</sup> Biblioteca del Congreso Nacional. Historia Fidedigna de la Ley 19.300, publicada el día 4 de marzo del año 1994. P. 126

Esta norma fue retirada por indicación del Ejecutivo, según consta en el Primer Informe de la Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales del H. Senado, en Primer Trámite Constitucional.<sup>12</sup>

Dado lo anterior, el legislador renunció a la aplicación de una suerte de retroactividad de sus disposiciones, y es por dicha razón que el Artículo 1° Transitorio de la LBMA finalmente dispuso lo siguiente:

*“El sistema de evaluación de impacto ambiental que regula el Párrafo 2° del Título II de esta ley, entrará en vigencia una vez publicado en el Diario Oficial el reglamento a que se refiere el artículo 13.”.*

En consecuencia, el SEIA quedó fijado en su aplicación, primero, para los proyectos nuevos, y segundo, que pretendieran ejecutarse con posterioridad al 03 de abril de 1997, lo cual ha sido refrendado por la Contraloría General de la República.

Sin perjuicio que los criterios iniciales establecieron que la sola obtención de permisos no representaba una ejecución material o la realización de un proyecto, a partir de la Ley N° 20.417 se aceptan las “gestiones” como inicio de ejecución de proyecto.

Si bien ese análisis se ha realizado respecto al análisis de caducidad de las Resoluciones de Calificación Ambiental anteriores a la Ley N° 20,417, no existe disposición legal ni reglamentaria, principio de derecho administrativo ni argumento alguno, para no extender dichos criterios a los proyectos ya actividades ejecutados con anterioridad al RSEIA y que por esa circunstancia no corresponde su evaluación ambiental.

En consecuencia, el SEIA quedó fijado en su aplicación únicamente para todo aquel proyecto que, encontrándose dentro de alguna de las tipologías establecidas en el artículo 10 de la LBMA, pretendiera ejecutarse con posterioridad a la publicación del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, cuestión que se verificó el día 03 de abril de 1997 con la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo N°30, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia (“DS 30/1997”).

---

<sup>12</sup> Biblioteca del Congreso Nacional. Historia Fidedigna de la Ley 19.300, publicada el día 4 de marzo del año 1994. P. 66.).

5.4.3. La relevancia de la obtención de permisos y autorizaciones desde el año 1995 en adelante.

De acuerdo con lo que dispone el artículo 73 del actual RSEIA (“DS 40/2012”), se entiende que se ha dado inicio a la ejecución del proyecto o actividad “*cuando se realice la ejecución de gestiones, actos u obras, de modo sistemático, ininterrumpido y permanente destinado al desarrollo de la etapa de construcción del proyecto o actividad*”.

Tal como se infiere de la norma citada, el inicio de la ejecución de un proyecto puede ser material o inmaterial. En lo que ahora interesa, y como quedó demostrado, **desde el año 1995 se inició la tramitación de los permisos o autorizaciones necesarias para la materialización del CDC, de forma sistemática, ininterrumpida y permanente, todo lo cual con el claro objeto de llevar adelante la etapa de su construcción.**

Cabe agregar que si bien la norma antes examinada se encuentra en el marco de la institución de la caducidad de resoluciones de calificación ambiental (cuyo no es el caso), contiene un principio que es de común aplicación a otras situaciones, como la de la especie, pues atribuye un efecto jurídico concreto a la realización de actuaciones de carácter inmaterial, esto es, dar por iniciada la ejecución de un proyecto o actividad <sup>13</sup>.

El listado de permisos y autorizaciones sectoriales referido anteriormente permite concluir de manera categórica que a partir del año 1995 se inició la ejecución, al menos inmaterial, de la fase de construcción del CDC, lo cual fue realizado de forma ininterrumpida hasta el inicio de la operación en el año 2000.

Lo anterior permite dejar asentado que Cencosud ha ejecutado el CDC con la convicción de dar cumplimiento a las normas ambientales y sectoriales que le resultan aplicables, y en ese contexto ha tramitado y obtenido todos los permisos y autorizaciones que legalmente le corresponden y se ha ajustado estrictamente a ellos.

En ese contexto, los distintos órganos de la Administración del Estado con los cuales se ha relacionado para la construcción y operación del CDC no han manifestado en ninguna oportunidad

---

<sup>13</sup> Asimismo, el uso de esta norma lo fundamos en que pese a tratarse de una regla incorporada recién a partir del año 2012, en función de lo que se dispuso en el Artículo 4° Transitorio, su aplicación se refirió a proyectos o actividades anteriores a su vigencia.

objeciones a la actividad, ni tampoco ha requerido la evaluación ambiental de las actividades que se realizan ni tampoco una consulta de pertinencia al respecto.

Conforme a lo anterior, ha **sido la propia administración pública y municipal la que ha efectuado, desde el año 1996 un reconocimiento de la continuidad de la construcción y operación del CDC.**

#### 5.4.4. Actos de ejecución material del CDC

La fase de construcción del CDC correspondiente a las obras autorizadas en el permiso de construcción del año 1995, antes citado, concluyó el año 2000.

Cabe señalar que, debido a la antigüedad de la ejecución de las obras materiales de la construcción del CDN, no ha sido posible hasta ahora contar con antecedentes que permitan definir con precisión la fecha de inicio de la ejecución material.

No obstante, es necesario tomar en cuenta, por un lado, que **la misma denuncia que fue recibida por la Resolución impugnada declara que la construcción habría dado comienzo en el año 1998**; y, por otro, que el hecho jurídico indubitable de haber obtenido la recepción definitiva de obras el año 2000, **permite inferir con certeza que la fase de construcción comenzó antes de ese año y concluyó en dicha época**, con lo cual el CDN quedó en condiciones legales para ser utilizado.

Lo anterior es de la mayor relevancia, pues fija las normas que en dicho periodo le resultaban aplicables al CDC en lo que concierne al SEIA, tal como se desarrolla en el punto siguiente de esta presentación.

#### 5.5. Dada la época de inicio de actuaciones inmateriales y materiales vinculadas al CDC, las normas del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental no le resultan aplicables.

Adicionalmente a lo indicado anteriormente, se hacen presente ciertas consideraciones en relación con la normativa que le resulta aplicable al CDC, y en particular a la obligación de ingreso al SEIA que se impone.

Como ha quedado dicho y demostrado, el CDC se ha venido ejecutando desde el año 1995, tanto material como inmaterialmente y las causales de ingreso han sido modificadas en los diversos Reglamentos del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

En el contexto planteado es necesario indicar que el DS 30/1997, que estuvo vigente en su versión original entre el mes de abril de 1997 y el mes de septiembre de 1998, no contemplaba como causal de ingreso al SEIA la ejecución de proyectos o actividades como las del CDC<sup>14</sup>. Sólo hacía referencia a proyectos industriales e inmobiliarios que se ejecutasen en zonas declaradas latentes o saturadas.

Por otro lado, el DS 30/1997 (vigente hasta el mes de diciembre del año 2002) tampoco se consideraba como variable para determinar el ingreso de un proyecto a evaluación ambiental los componentes que definen actualmente la configuración de un Terminal de Camiones en el DS 40/2012<sup>15</sup>. De esta manera, sólo se hacía referencia, sin más, a “Terminales de Camiones”, sin definirlos conceptual, estructural ni funcionalmente<sup>16</sup>.

Por ende, la regla entonces vigente no contenía una predeterminación normativa suficiente tal que permitiera predecir con certeza la causal precisa de ingreso al SEIA.

Es decir, se trata de una regla que no logra cumplir con el estándar legal y constitucional de contar con una adecuada, clara y pertinente configuración. Ello, desde la perspectiva tanto de la causal de ingreso y que puede fundamentar un requerimiento (artículo 3, letra i, de la ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente) (“LOSMA”), como en lo que concierne a su expresión infraccional (artículo 35, letra b, LOSMA).

Por consiguiente, para que legalmente pueda ejercerse la potestad de requerimiento o sancionatoria, según sea el caso, aquello que se exige que ingrese o aquello que se supone fue eludido, debe encontrarse claramente identificado, definido y descrito en la norma pertinente, lo cual no sucede con la causal bajo examen.

---

<sup>14</sup> La letra h) del artículo 3 del DS 30/1997, contemplaba como causal de ingreso al SEIA: “Planes regionales de desarrollo urbano, planes intercomunales, planes reguladores comunales, planes seccionales, proyectos industriales o inmobiliarios que los modifiquen o que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas.”

<sup>15</sup> La letra e) del artículo 3 del DS 30/1997, contemplaba como causal de ingreso al SEIA: “e) Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas.”

<sup>16</sup> Hacemos presente, en ese sentido, que el Memorándum de 18 de mayo de 2020 de este expediente, incurre en un error, al señalar por un lado que le aplica el DS 30/1997, pero enseguida reproduce la norma que recién se incorporó a partir del año 2002. Lo mismo sucede con lo que se señala en los considerados 9º y 10º de la Resolución SMA, que hacen referencia a la norma actualmente vigente, pero no a la que entonces regía.

No es menor considerar, en ese contexto, que ninguna de las autoridades que intervinieron en el otorgamiento de los diversos permisos y autorizaciones, no haya exigido al titular la presentación previa de una resolución de calificación ambiental.

#### 5.6. Decaimiento del procedimiento administrativo

Desde la dictación de la sentencia recaída sobre la causa Rol N° 8682 – 2009, la Corte Suprema sostuvo la tesis del decaimiento del procedimiento administrativo sancionador como forma de término del mismo, debido a que, según indica en el Considerando Séptimo del antedicho fallo, el procedimiento *“se torna inútil ya que la sanción administrativa tiene principalmente una finalidad preventivo-represiva, (desde que) con ella se persigue el desaliento de futuras conductas ilícitas similares”*.

Si bien el máximo tribunal ha mantenido el contenido fundamental de esta tesis, desde la dictación de las sentencias recaídas en las causas Rol N°127.415-2020 y N° 34.496-2021, abandonó el término “decaimiento” para referirse a la imposibilidad de continuación del procedimiento administrativo sancionador, debido a su excesiva dilación.

En términos simples, mediante esta doctrina se concluye que la dilación excesiva e injustificada de un procedimiento administrativo tiene como consecuencia necesaria la imposibilidad material de ser continuado, razón por la cual, el señalado procedimiento ha de ser declarado extinto por la autoridad que lo instruye. Como ha indicado la Excelentísima Corte Suprema, en el ámbito del derecho administrativo sancionador **para que se esté frente a un procedimiento racional y justo, la resolución que lo concluye debe ser oportuna** (v.gr. Rol 23056 – 2018; Rol 150141 – 2020; Rol 2639 – 2020; Rol 95140 – 2020).

Esta asentada doctrina se fundamenta, primeramente, en el principio conclusivo contenido en el artículo 8 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. Según esta norma, todo *“procedimiento administrativo está destinado a que la Administración dicte un acto decisorio que se pronuncie sobre la cuestión de fondo y en el cual exprese su voluntad”*.

Este principio tiene su concreción en el artículo 23 de la Ley N°19.880, mediante el cual se estatuye que el cumplimiento de los plazos previstos en dicho cuerpo legal *“u otras leyes obligan a las autoridades y personal al servicio de la Administración en la tramitación de los asuntos, así como los interesados en los mismos”*. A su vez, se dispone en el artículo 27 de la misma ley que *“salvo caso fortuito o fuerza mayor, el*

*procedimiento administrativo no podrá exceder de 6 meses, desde su iniciación hasta la fecha en que se emita la decisión final’.*

Asimismo, resulta relevante, y plenamente aplicable al caso que nos ocupa el que en el artículo 40, inciso segundo, de la referida ley se establezca como causal extraordinaria de término del procedimiento “la imposibilidad material de continuarlo por causas sobrevinientes”, lo que en el caso que nos ocupa corresponde al transcurso del plazo máximo legal para la dictación de un acto terminal.

La Corte Suprema ha desarrollado los contornos de esta doctrina en recientes fallos, uno de los cuales (Rol 127415 – 2020) citaremos en extenso para demostrar la aplicabilidad al caso de mi representada:

*“SEXTO: (...) b.- A la Administración le vinculan los plazos y en especial el término máximo de respuesta, el que la ley establece para el procedimiento propiamente tal en seis meses (art. 27), desde la iniciación y hasta la decisión final, con la sola excepción, que en todo caso deberá probarse, de caso fortuito o fuerza mayor.*

*c.- La demora injustificada por parte de la Administración da origen a responsabilidad, sin perjuicio de aplicar positiva o negativamente el silencio como causal de término del procedimiento.*

*d.- Se regula expresamente que “producirá la terminación del procedimiento la imposibilidad material de continuarlo por causas sobrevinientes” (arts. 14, inciso final, y 40, inciso segundo).*

*(...)*

*SÉPTIMO: Que, en el Mensaje del proyecto que dio inicio a la tramitación de la Ley N° 19.880, se lee: “2. Los plazos en el procedimiento administrativo.*

*Por mucho que estén reguladas las etapas que lo componen, **un procedimiento sin plazos, no funciona.** En efecto, mediante los plazos se logra fijar un límite temporal a las distintas etapas o a los diferentes trámites por los que pasa un acto administrativo antes de surgir al mundo del derecho.*

*De ahí que el plazo sea definido como aquel espacio de tiempo que fija el ordenamiento jurídico para que un órgano de la administración ejerza sus potestades o para que un particular que se vincula con dichos órganos, ejerza sus derechos o cumpla sus obligaciones.*

*Mientras en el derecho privado prevalecen los plazos convencionales, en el derecho público los plazos son fijados por la ley o el reglamento.*

*Sin embargo, la inexistencia de una regulación del procedimiento administrativo ha llevado a que sea la doctrina y la jurisprudencia de la Contraloría General de la República las que definan los elementos centrales de los plazos para la Administración. Estos pueden sintetizarse en dos.*

*En primer lugar, se sostiene que para el cumplimiento de sus fines, la Administración no puede concebirse, en principio, como supeditada a un plazo determinado, más allá del cual la Administración se vería impedida de actuar. Ello, se agrega, derivaría en un perjuicio del interés general, que exige que cada vez*

que las circunstancias lo hagan necesario, la Administración provea adecuada y oportunamente a la solución de las necesidades públicas.

De ahí que se concluya que requerida legalmente a prestar un servicio que la ley ha puesto a su cargo, la Administración no puede válidamente negarse a actuar, no otorgándolo a pretexto de que haya transcurrido el plazo dentro del cual debió responder al requerimiento de que fue objeto; en este caso, su obligación de actuar no puede encontrarse sujeta a prescripción.

En el derecho público, se sostiene, las obligaciones que se imponen a la Administración tienen relevancia colectiva y ello origina un interés general en su cumplimiento. De este modo, deben armonizarse la finalidad de los plazos y las consecuencias que involucra su incumplimiento.

En segundo lugar, lo anterior no significa que el incumplimiento de los plazos por parte de la Administración no produzca consecuencias jurídicas. La exigencia de un plazo tiene una finalidad conducente a la implantación de un buen orden administrativo. **Luego, cada vez que la administración no cumpla una obligación dentro del plazo fijado, se atenta contra este buen orden.**

OCTAVO: (...) Vinculado a lo anterior, nuestro legislador hizo referencia a que el procedimiento puede terminar tanto por “la desaparición sobreviniente del objeto del procedimiento” (art. 14) como por la “imposibilidad material de continuarlo por causas sobrevinientes” (art. 40), conceptos que están más bien referidos a circunstancias de hecho, como el fallecimiento del solicitante de un derecho personalísimo o la destrucción del bien respecto del cual se solicita el pronunciamiento favorable de la Administración, pero que nada impide darle aplicación en relación a presupuestos de derecho, pues, en tal caso, la Administración tampoco podrá actuar materialmente.

Ante la claridad del precepto del artículo 27, que “el procedimiento no podrá exceder de 6 meses” de duración en su sustanciación, contado desde su iniciación y hasta la decisión final, como lo indicado por el Ejecutivo en su Mensaje, en orden a que el proyecto tiende, precisamente, a solucionar los problemas derivados de considerar que a la Administración no le afectan los plazos y que su incumplimiento únicamente genera responsabilidades administrativas, entre otros aspectos, **se ha de concluir que existe una imposibilidad material para continuar el procedimiento y que la causa sobreviniente es el cumplimiento del plazo, razonable contexto en el que todo el actuar posterior de la Administración deviene en ineficaz por ilegalidad.**

NOVENO: Que, en consecuencia, al haberse extendido el procedimiento de que se trata en autos **por más de seis meses y hallándose materialmente paralizado por un término largamente superior al indicado, corresponde declarar, de conformidad a lo previsto en el artículo 40 inciso segundo de la Ley 19.880, la imposibilidad material de continuar dicho proceso**” (destacado propio).

Según la norma anteriormente citada, el plazo fatal de seis meses para el término del procedimiento administrativo sancionador, contenido en la Ley N°19.880, en este caso ha sido superado en exceso, por cuanto desde la remisión del Ord. N° 1579, de 21 de abril de 2022, dirigido por la Ilustre de Municipalidad de Pudahuel a la SMA, han transcurrido más de 27 meses sin que conste en el expediente administrativo ninguna gestión útil desde esta última actuación, ni concurre circunstancia alguna que pueda ser considerada como fuerza mayor o caso fortuito<sup>17</sup>.

Sobre este último punto, en el artículo 45 de nuestro Código Civil se define a la fuerza mayor o caso fortuito como “*el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc*”. Como se aprecia, en el presente procedimiento no se ha verificado ninguna de las hipótesis reconocidas en nuestro ordenamiento jurídico para que se estime que concurre la fuerza mayor o caso fortuito.

Ante esto, la autoridad podría argüir que la espera de la respuesta de la Municipalidad puede encuadrarse en la hipótesis de “acto de autoridad ejercido por un funcionario público”. Sin embargo, como es de conocimiento general, para que la fuerza mayor o el caso fortuito sea verificado (y, por ende, se produzcan los efectos liberatorios) deben reunirse dos condiciones necesarias, a saber, que se trate de un inconveniente imprevisto, el cual, a su vez, debe ser extraño a las partes e insuperable o invencible<sup>18</sup>, esto es, que implique una imposibilidad absoluta en el cumplimiento, no obstante todas las previsiones efectuadas<sup>19</sup>.

La ausencia de respuesta por parte de otra repartición pública, si bien es un hecho (u omisión) que no es atribuible a la SMA, no puede ser considerada como un imprevisto ni, mucho menos, como un evento irresistible. En efecto, la dilación en la respuesta requerida a un órgano de la Administración del Estado es algo plenamente previsible, según queda demostrado en la propia Historia de la Ley N°19.880<sup>20</sup>.

Ante esta circunstancia la SMA contaba con la posibilidad de reiterar el oficio con el requerimiento, algo que no ha constado en el expediente en los más de dos años que lleva suspendido el actual procedimiento. Es la propia autoridad la que contribuyó a mantener la situación de falta de respuesta, sin que pueda configurarse la fuerza mayor o el caso fortuito en la presente causa.

---

<sup>17</sup> Nótese que existe jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema en que ésta estima que el plazo para la total substanciación del procedimiento administrativo es de dos años (v.gr. Rol 95140 – 2020; Rol 23056 – 2018; Rol 2639 – 2020), límite que también ha sido ampliamente excedido en el presente caso, según consta en el expediente de tramitación.

<sup>18</sup> TAVOLARI, Raúl (2010). *Jurisprudencias esenciales. Derecho Civil*, Tomo I. Editorial Jurídica de Chile, p.895.

<sup>19</sup> ABELIUK, René (1993). *Las Obligaciones*, Tomo II. Editorial Jurídica de Chile, p.687.

<sup>20</sup> Historia de la Ley 19.880, páginas 5 y 6 del Mensaje Presidencial.

Si bien, el solo transcurso del tiempo no exime al CDC a cumplir con sus obligaciones legales, se debe considerar que el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental tiene por objeto evaluar, idealmente en forma “previa a su ejecución” aquellos proyectos y actividades “susceptibles de causar impactos ambientales”, y por lo tanto en ese contexto no se comprende el transcurso de 4 años para que existiera una decisión por parte de la autoridad. Lo anterior, **solo puede entenderse en cuanto a que el CDC no es una actividad de aquellas susceptibles de causar efectos ambientales.**

**POR TANTO,**

**Solicito respetuosamente,** tener por presentado en tiempo y forma el recurso de reposición, acogiéndolo en todas sus partes y, en su mérito, dejar sin efecto la Resolución N° 1253 de la Superintendencia del Medio Ambiente, estableciendo que el Centro de Distribución Cencosud no tiene la obligación de ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

**OTROSÍ:** Solicito a Ud. tener por acompañados los siguientes antecedentes:

1. Actualización Procedimiento Camiones Proveedores de Mercadería.
2. Actualización Procedimiento Camiones Proveedores de Transporte.
3. Actualización Procedimiento uso de estacionamientos CDN.
4. Registro Job N° 15271021.
5. Comunicación Actualización Procedimiento Camiones de la Casa.
6. Comunicación Actualización Procedimiento Camiones Proveedores de Mercadería.
7. Comunicación Actualización Procedimiento uso estacionamientos CDN.

**RICARDO  
ALONSO  
GONZALEZ  
NOVOA** Firmado  
digitalmente por  
RICARDO ALONSO  
GONZALEZ NOVOA  
Fecha: 2024.08.05  
17:18:12 -04'00'

## Actualización Procedimiento Camiones Proveedores de Mercadería

### Introducción

Debido a la normativa vigente, no se puede utilizar la calle Nueva Uno como área de espera previa al ingreso al Centro de Distribución Noviciado (CDN) por un tiempo mayor al chequeo de ingreso en la garita. Es por esto que se actualiza el procedimiento de entrada de proveedores de mercadería y transportistas al CDN.

### Alcance

Este procedimiento aplica para todos los camiones de proveedores de mercadería.

### Procedimiento

1. Todo camión deberá presentarse en la portería de camiones del CDN, deteniendo el camión en ese sector (no en la calle, es importante cuidar a nuestros colaboradores). Una vez detenido el camión, debe descender y trasladarse con la documentación caminando hacia la portería.
2. Una vez revisada la documentación por el Administrativo Portería de Camiones (APC) se procederá a asignar un estacionamiento en la portería para los camiones que lleguen dentro de su ventana de recepción.
  - a. En caso de que lleguen camiones con más de 30 minutos de anticipación a su ventana de recepción, el APC revisará la disponibilidad de estacionamientos interiores, y en caso de no contar, se solicitará que el camión pueda volver donde el proveedor, o si prefiere se puede estacionar en los estacionamientos del Centro de Distribución Vespucio (CDV) en caso que exista disponibilidad para ello. En este caso, se coordinará entre el APC de Noviciado y el Monitor de GPS de Vespucio cuando se puede recibir a este camión para su espera.
  - b. Es responsabilidad del transportista volver al CDN cuando se aproxime el horario correspondiente de su ventana.
3. Una vez dentro del CDN, el camión debe dirigirse al estacionamiento asignado, hasta que se le avise desde Recepción de mercadería a que andén debe dirigirse.
4. Una vez el camión detenido en el andén para el proceso de descarga de mercadería, el conductor se debe bajar y entregar la documentación en la recepción de mercadería.

### Camiones estacionados en la cercanía del CDN

Debido a que muchos camiones llegan con anticipación a la hora citada y se estacionan en la Calle Nueva Uno (lugar no habilitado para estacionamiento) es que se ha actualizado el presente procedimiento. Atendido ello se solicita no estacionar en lugares no habilitados para ello, y evitar llegar con anticipación a la hora citada. En caso de encontrar camiones estacionados en lugares donde no corresponde, se les solicitará a los choferes que se reubiquen a un lugar habilitado que disponga su proveedor, un tercero o se acerquen al acceso para revisar las alternativas antes expuestas. .

En caso de no acceder, se le enviará un aviso al proveedor responsable de ese camión. En caso de ser reincidente, se prohibirá el acceso de ese chofer a los Centros de Distribución de Supermercados Cencosud.

Este procedimiento será válido desde la fecha 24 de 03 de 2022 con 30 días de marcha blanca.

Esta actualización se distribuye mediante Soporte de Proveedores.



SANTA ISABEL ADMINISTRADORA S.A.  
Av. Nueva Uno # 17.680, Pudahuel  
Rut: 78.082.794-1  
LOGISTICA SUPERMERCADO CD

# Actualización Procedimiento Camiones Proveedores de Transporte

## Introducción

Debido a la normativa vigente, no se puede utilizar la calle Nueva Uno como área de espera previa al ingreso al Centro de Distribución Noviciado (CDN) por un tiempo mayor al chequeo de ingreso en la garita. Es por esto que se actualiza el procedimiento de entrada de proveedores de transporte licitado y spot al CDN.

## Alcance

Este documento aplica para toda la flota licitada y spot por Supermercados Cencosud.

## Procedimiento

1. Todo camión deberá presentarse en la portería de camiones del CDN, deteniendo el camión en ese sector (no en la calle, es importante cuidar a nuestros colaboradores). Una vez detenido el camión, debe descender y trasladarse con la documentación caminando hacia la garita.
2. Una vez revisada la documentación por el Administrativo Portería de Camiones (APC) se procederá a asignar un estacionamiento.
3. Una vez dentro del CDN, el camión debe dirigirse al estacionamiento asignado, hasta que se le avise desde Departamento de transporte a que andén debe dirigirse.
4. En caso de no tener disponibilidad de estacionamientos, se desviará el trayecto al CD Vespucio.
5. Una vez el camión detenido en el andén para el proceso de carga de mercadería, el conductor se debe bajar y entregar la documentación en el departamento de transporte

Este procedimiento será válido desde la fecha 24 de 03 de 2022 con 30 días de marcha blanca.

# Actualización Procedimiento Uso Estacionamientos CDN

## Introducción

Debido a la normativa vigente, no se puede utilizar la calle Nueva Uno como área de espera previa al ingreso al Centro de Distribución Noviciado (CDN) por un tiempo mayor al chequeo de ingreso en la garita. Es por esto que se actualiza el procedimiento de entrada de proveedores de mercadería y transportistas al CDN.

## Ámbito

Este procedimiento aplica para el personal interno de portería de camiones y control interno.

## Uso de Estacionamientos

Habilitación en un área visible en el acceso de una pizarra con el lay-out de estacionamientos.

Cada vez que se dé acceso a un camión, se debe asignar un estacionamiento y anotar la patente en la pizarra donde fue asignado:

- Estacionamientos de Proveedores de Mercadería: 15 (del 1 al 15)
- Estacionamientos de Transportistas Licitados: 30 (del 16 al 45)

Cuando un camión sea llamado para carga o descarga de mercadería y abandone un estacionamiento, el colaborador de recepción debe avisar al Administrativo de Portería de camiones (APC) para que borre de la pizarra la patente de ese camión de manera que quede habilitado nuevamente.

## Recepción de Camiones

Al momento de detectar que se acerca un camión al sector de Portería de Camiones del CD, el Administrativo Portería de Camiones (APC) debe ver que el camión se detenga en este sector, y luego de que el transportista detenga la máquina y apague el motor, solicitar descender y trasladarse caminando a portería para presentar la documentación correspondiente.

El APC debe validar que el horario de llegada sea correcto según su ventana horaria y haya disponibilidad de estacionamiento al interior del CD., en caso de que esto se cumpla se le dará acceso al CD, en caso contrario se le va a dar la opción de trasladarse al CD de Vespucio.

Para el caso de los camiones de flotas licitadas o spot con mercadería Backhaul o traspaso entre centros, debe someterse a mismo criterio de ingreso con la salvedad que al momento de presentarse en portería se le asignará inmediatamente un muelle para su proceso de descarga y liberación del camión para que se retire del CD.

El personal a cargo de estas operaciones es el que a continuación se detalla con las principales actividades a realizar:

1. APC (Administrativo Portería de Camiones). A esta persona se le debe incorporar tarea de validación de ingreso de camiones de la casa o spot, él será el validador de ingreso según capacidad de estacionamientos, para tal efecto se usará una pizarra con el detalle del actual uso de los estacionamientos.
2. Patrullero Seguridad (PS). Pieza clave de fiscalización en patios del CD. A esta persona se le agrega esta labor con el fin de dar soporte al APC., en caso que haya error en pizarra o que



un conductor por error se estacione en espacios no habilitados. El servicio será de 24/7, es por esto que para el horario de colación, el relevo lo hará el jefe de grupo de los guardias. Dentro de sus tareas, también debe de hacer seguimiento a los camiones con instrucción de retirarse del CD, para que salgan y no vuelvan a los estacionamientos.

3. Recepcionista de mercadería (RM). Esta persona deberá mantener una comunicación fluida con APC, con ello alertar término de recepción y liberación del mismo. Para el caso de rechazo de mercaderías, al atracar el proveedor en muelle no debe retirar su camión hasta la entrega de facturas y documentación, esto con el objetivo de evitar que el proveedor se estacione en lugares no habilitados u ocupe estacionamientos habilitados para otros efectos. Al momento de confirmar la carga o descarga de un camión, debe de avisar al PS que el camión esta con instrucción de salir del CD para que esté le pueda hacer seguimiento.
4. Los medios de comunicaciones entre las partes serán vía radial. Equipos proporcionados por Adm Log.

En el caso que los transportes sean enviados al CD de Vespucio se debe realizar el siguiente procedimiento:

1. El APC de Noviciado deriva al transportista al CD Vespucio, y anota en la pizarra el camión derivado e informa al Monitor de GPS (MGPS) de Vespucio los camiones derivados por estas causales.
2. Una vez que cuenta con disponibilidad de recibir al camión, el APC de Noviciado contacta transportista para que proceda a acceder al CD Noviciado.

#### Control estacionamientos Cercanías

El PS debe de vigilar que los camiones de proveedores no se encuentren estacionados en la calle Nueva Uno. En caso de que así sea debe solicitar a los transportistas que vuelvan donde el proveedor, o si prefieren utilizar nuestras instalaciones del CDV. Si el transportista no accede, se deben tomar los datos y avisar a control interno y soporte de proveedores.

Soporte de proveedores informará el proveedor que el chofer que se encuentra en falta. En caso de ocurrir una segunda falta, se prohibirá el acceso de ese chofer a los CDs de Cencosud SM.

#### Vigencia

Este procedimiento tiene vigencia indefinida desde el 24-03-2022 con 30 días de marcha blanca.

SANTA ISABEL ADMINISTRADORA S.A.  
Av. Nueva Uno # 17.580, Pudahuel  
Rut: 76.062.794-1  
LOGISTICA SUPERMERCADO CD



**Id. de trabajo:** 15271021

**Nombre:** Actualización Procedimiento Camiones Proveedores de Mercadería

**Asunto:** %%PROVEEDOR%% – Actualización Procedimiento Camiones Proveedores de Mercadería CD Noviciado --

**Fecha de envío:** 23-03-2022 12:43

**Total enviado:** 996

**Extensiones de datos:** \_\_\_ Comunicado Noviciado\_1 (996) enviado  
(Uso de Todos los suscriptores)(996 enviado)

Estimado Proveedor %%PROVEEDOR%%

Debido a la normativa vigente, no se puede utilizar la calle Nueva Uno como área de espera previa al ingreso al Centro de Distribución Noviciado (CDN) por un tiempo mayor al chequeo de ingreso en la garita. Es por esto que se actualiza el procedimiento de entrada de proveedores de mercadería y transportistas al CDN.

Alcance: Este procedimiento aplica para todos los camiones de proveedores de mercadería.

#### Procedimiento

1. Todo camión deberá presentarse en la portería de camiones del CDN, deteniendo el camión en ese sector (no en la calle, es importante cuidar a nuestros colaboradores). Una vez detenido el camión, debe descender y trasladarse con la documentación caminando hacia la portería.

2. Una vez revisada la documentación por el Administrativo Portería de Camiones (APC) se procederá a asignar un estacionamiento en la portería para los camiones que lleguen dentro de su ventana de recepción. a. En caso de que lleguen camiones con más de 30 minutos de anticipación a su ventana de recepción, el APC revisará la disponibilidad de estacionamientos interiores, y en caso de no contar, se solicitará que el camión pueda volver donde el proveedor, o si prefiere se puede estacionar en los estacionamientos del Centro de Distribución Vespucio (CDV) en caso que exista disponibilidad para ello. En este caso, se coordinará entre el APC de Noviciado y el Monitor de GPS de Vespucio cuando se puede recibir a este camión para su espera. b. Es responsabilidad del transportista volver al CDN cuando se aproxime el horario correspondiente de su ventana.

3. Una vez dentro del CDN, el camión debe dirigirse al estacionamiento asignado, hasta que se le avise desde Recepción de mercadería a que andén debe dirigirse.

4. Una vez el camión detenido en el andén para el proceso de descarga de mercadería, el conductor se debe bajar y entregar la documentación en la recepción de mercadería.

Camiones estacionados en la cercanía del CDN Debido a que muchos camiones llegan con anticipación a la hora citada y se estacionan en la Calle Nueva Uno (lugar no habilitado para estacionamiento) es que se ha actualizado el presente procedimiento. Atendido ello se solicita no estacionar en lugares no habilitados para ello, y evitar llegar con anticipación a la hora citada. En caso de encontrar camiones estacionados en lugares donde no corresponde, se les solicitará a los choferes que se reubiquen a un lugar habilitado que disponga su proveedor, un tercero o se acerquen al acceso para revisar las alternativas antes expuestas. .

En caso de no acceder, se le enviará un aviso al proveedor responsable de ese camión. En caso de ser reincidente, se prohibirá el acceso de ese chofer a los Centros de Distribución de Supermercados Cencosud.

Este procedimiento será válido desde la fecha 24 de marzo de 2022 con 30 días de marcha blanca.

Les pedimos compartir esta información, a quienes estimen conveniente.

Saludos,  
Equipo logística supermercado.

Saluda atentamente Logística Supermercados.

#### **Soporte Logístico Proveedores**

Centro de Distribución Supermercados - Cencosud Retail S.A.

Fonos:(02)200-4863 -- (02)200-4853

E-mail: [soporteprovedores@cencosud.cl](mailto:soporteprovedores@cencosud.cl)

Horario atención Lunes a Sabado de 07:00 a 23:00 hrs.

[www.cenconlineb2b.cl](http://www.cenconlineb2b.cl) [www.cencosud.cl](http://www.cencosud.cl)

81.8%

18.2%

Mostrando solo vínculos con actividad de clic.

Vínculo	Total	Único	CTR neta
<a href="http://www.cenconlineb2b.cl">http://www.cenconlineb2b.cl</a>	10	9	0.9%
<a href="http://www.cencosud.cl">http://www.cencosud.cl</a>	3	2	0.2%

1

Page 1 of 1 (2 items)

**De:** [Barberis Cox, Juan Pablo](#)  
**A:** [Herrera Torres, Felipe](#)  
**Cc:** [Sembler Alarcon, Marcelo](#); [Morales Verdugo, Armando](#)  
**Asunto:** [Demanda Noviciado] Actualización Procedimiento Camiones de la Casa  
**Archivos adjuntos:** [Actualización Procedimiento Camiones de la Casa.pdf](#)

---

Hola Felipe,

Adjunto procedimiento camiones de la casa.

Favor distribuir.

Slds, JPB

**De:** [Barberis Cox, Juan Pablo](#)  
**A:** [Peralta Mery, Angel](#)  
**Cc:** [Cabello Oppermann, Carolina Andrea](#); [Sembler Alarcon, Marcelo](#); [Morales Verdugo, Armando](#); [Herrera Torres, Felipe](#)  
**Asunto:** [Demanda Noviciado] Actualización Procedimiento Camiones Proveedores de Mercadería  
**Archivos adjuntos:** [Actualización Procedimiento Camiones Proveedores de Mercadería.pdf](#)

---

Hola Angel,

Adjunto procedimiento para camiones de proveedores.

Favor publicar y distribuir.

Partimos mañana la marcha blanca.

Slds, JPB

**De:** [Sembler Alarcon, Marcelo](#)  
**A:** [Castillo Massip, Gonzalo](#); [Morales Verdugo, Armando](#); [Parra Mendez, Andres](#); [Munoz Barrientos, Pablo](#); [Peralta Mery, Angel](#)  
**Cc:** [Anabalon Dolhatz, Luis](#); [Barberis Cox, Juan Pablo](#); [Gonzalez Mella, Sebastian Ignacio](#); [Cerdea Velasquez, Rodrigo Alejandro](#); [Cartagena Pizarro, Orlando](#)  
**Asunto:** RV: [Demanda Noviciado] Actualización Procedimiento uso estacionamientos CDN  
**Fecha:** miércoles, 23 de marzo de 2022 11:50:02  
**Archivos adjuntos:** [Actualización Procedimiento uso estacionamientos CDN.pdf](#)

---

Buenos días cómo están?

Ok Recibido JP.

Armando , Equipo de Distribución, Angel, favor tomar nota del nuevo procedimiento que debemos cumplir en lo concerniente a estacionamiento de camiones de empresas de transportes asi como también de proveedores al interior de CDN

Orlando, te copio por el impacto que este cambio tiene en los estacionamiento de camiones de CDV

De antemano gracias  
Marcelo

-----Mensaje original-----

De: Barberis Cox, Juan Pablo

Enviado el: miércoles, 23 de marzo de 2022 11:36

Para: Sembler Alarcon, Marcelo <marcelo.sembleralarcon@cencosud.cl>

CC: Morales Verdugo, Armando <Armando.Morales@cencosud.cl>; Felipe Cardenas Acuna <felipe.cardenas@cencosud.cl>

Asunto: [Demanda Noviciado] Actualización Procedimiento uso estacionamientos CDN

Hola Marcelo,

Adjunto la actualización del procedimiento, para comenzar a implementar.

Favor distribuir.

Slds, JPB