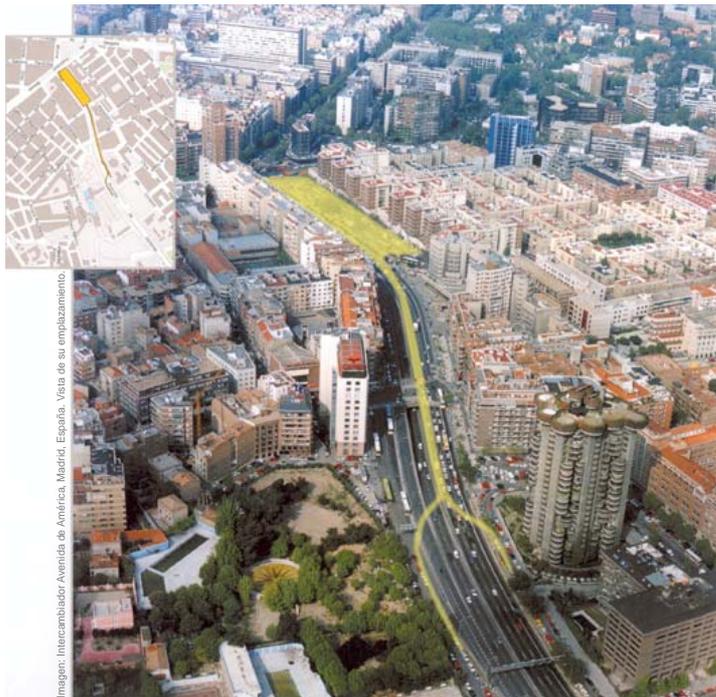




República de Chile
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes

Manual Explicativo

Procedimientos en Materia de Terminales de Servicios de Locomoción Colectiva Urbana



Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes
División de Estudios y Desarrollo

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes
Abril, 2005 / versión 0.1

Aclaración al usuario del Manual:

- *El Manual está orientado principalmente en lo que dice relación con los pasos a seguir para autorizar, construir y operar un terminal de buses y taxis colectivos urbanos.*
- *El Manual se apoya básicamente en lo señalado en el Decreto Supremo N° 176/03, del MTT, que modifica el DS N° 212/92 (MTT), en materia de terminales. Del mismo modo se apoya en el Decreto Supremo N° 270/03, del MINVU, que modifica el DS N° 47/92 (MINVU), en materia de terminales. Modificaciones posteriores a la promulgación de los decretos utilizados de apoyo, se han incorporado al presente Manual.*
- *Al respecto, los párrafos o textos que aparecen entre cremillas en el Manual, son los textos originales transcritos de los Decretos Supremos antes individualizados, los cuales existiendo modificaciones posteriores, como las de los decretos supremos N° 132 y 113, estas se han incorporado como parte del texto oficial.*
- *En el Manual se ha aplicado, en lo que corresponde, la Delegación de Facultades otorgada mediante Resolución N° 52/04. En este sentido, donde en el texto primitivo (o sin modificaciones) señala Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se ha reemplazado por Seremitt.*
- *En el ánimo de dar mayor claridad a la exposición de la materia tratada, se ha separado lo relativo a terminales de vehículos y depósito de vehículos, de los terminales externos y las estaciones de intercambio modal. No obstante es oportuno recordar que el texto relativo a terminales de vehículos como a los depósitos de vehículos, en muchos de sus aspectos también toca a los terminales externos y a las estaciones de intercambio modal.*

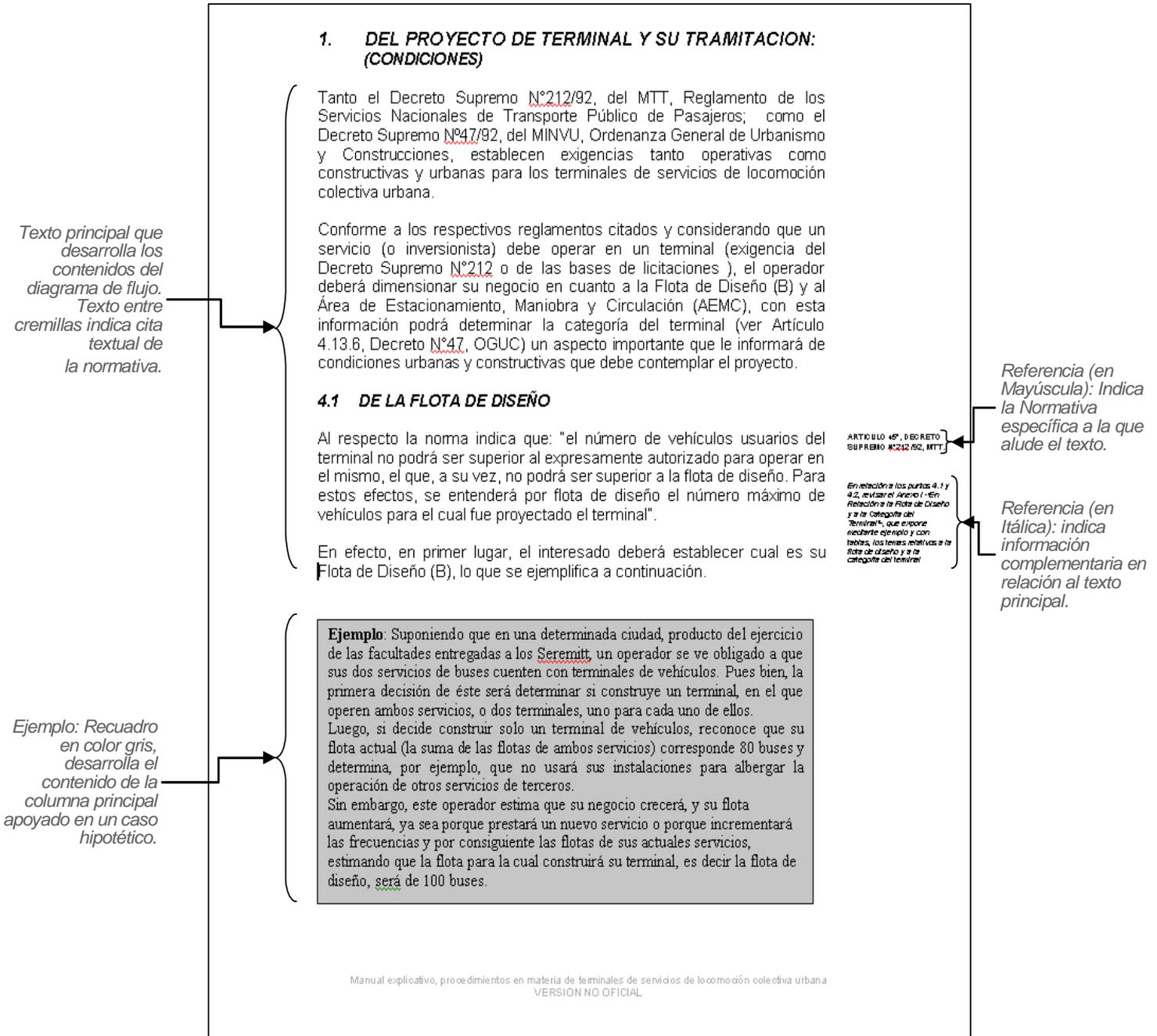
INDICE

1.	ANTECEDENTES	p.7
2.	DIAGRAMA ETAPAS PROYECTO DE TERMINAL	P.9
3.	DE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON TERMINALES	p.10
4.	DE LOS TIPOS DE TERMINALES	p.11
5.	DEL PROYECTO DE TERMINAL Y SU TRAMITACION	p.11
5.1	DE LA FLOTA DE DISEÑO	p.12
5.2	DEL AREA DE ESTACIONAMIENTO, MANIOBRA Y CIRCULACIÓN	p.12
5.3	DE LA APLICACIÓN PARCIAL DE LA FORMULA AEMC	p.14
5.4	DE LAS CATEGORÍA DE TERMINALES	p.14
5.5	DE LA SUPERFICIE DE TERRENO NETO	p.15
5.6	DE LAS AREAS VERDES Y CIERROS	p.15
4.7	DE LA LOCALIZACIÓN DE LOS TERMINALES (DE LOS USO DEL SUELO PERMITIDOS Y DE LAS VIAS DE ACCESO)	p.16
5.8	DEL CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS	p.18
5.9	DE LAS ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	p.18
5.10	DE LAS ÁREAS DE LAVADO	p.19
5.11	DE LAS ÁREAS DE ALMACENAMIENTO Y EXPENDIO DE COMBUSTIBLE	p.20
5.12	DE LA INFRAESTRUCTURA FISICA	p.20
5.13	DE LAS CONDICIONES SANITARIAS	p.21
5.14	DEL INFORME PREVIO FAVORABLE DEL SEREMITT	p.22
5.15	DE LOS ACCESOS Y ESPACIOS INTERIORES	p.25
5.16	DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS	p.25
4.16.1	DE LA CONDICIÓN DE EDIFICIO DE USO PÚBLICO	p.25
5.17	DE LA SEÑALIZACIÓN INTERIOR	p.25
5.18	DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES DE UN TERMINAL	p.26
5.19	DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO (EISTU)	p.26
4.19.1	DEL INFORME DE FACTIBILIDAD TECNICA	p.27
5.20	DEL PERMISO DE EDIFICACIÓN	p.27
5.21	DE LA RECEPCIÓN DE OBRA POR PARTE DE LA DOM	p.28
5.22	DE LA AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO	p.28
6	TERMINALES EXTERNOS (TE)	p.30
6.1	DEL INFORME PREVIO FAVORABLE	p.30
6.2	DE LA LOCALIZACIÓN	p.30
6.3	DE LA CAPACIDAD DEL TERMINAL	p.31
6.4	DE LA MANTENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS	p.31
6.5	DEL EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO	p.31
6.6	DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS	p.31
6.7	DE LOS BENEFICIOS AL INTEGRAR TE CON OTROS PROYECTOS	p.32
6.8	DE LA AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO	p.32
7	ESTACIONES DE INTERCAMBIO MODAL (EIM)	p.32
7.1	DE LA LOCALIZACIÓN	p.32
7.2	DE LA OPERACIÓN	p.33
7.3	DE LOS SERVICIOS A LOS BUSES	p.33
7.4	DE USOS NO PERMITIDOS	p.33
	ANEXO I: En Relación a la Exigencia, para los Terminales, de contar con Condiciones Sanitarias y Ambientales adecuadas en los lugares de trabajo.	P.34
	ANEXO II: Modelo de Ficha IPF, Informe Previo Favorable	p.37

Abreviaturas utilizadas en el Manual

MTT:	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
SEREMITT:	Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones
MINVU:	Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Oficio Gab. Pres.:	Oficio Gabinete Presidencial
DS:	Decreto Supremo
DO:	Diario Oficial de la República de Chile
OGUC:	Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones
TV:	Terminal de Vehículos
DV:	Depósito de Vehículos
TE:	Terminal Externo
EIM:	Estación de Intercambio Modal
AEMC:	Área de Estacionamiento, Maniobra y Circulación
AE:	Área Mínima para Estacionamiento
AMC:	Área Mínima de Maniobra y Circulación
CIP:	Certificado de Informaciones Previas
DOM:	Dirección de Obras Municipales
IPF:	Informe Previo Favorable
MINSAL:	Ministerio de Salud
REDEVU:	Manual de Recomendaciones de Diseño de Vialidad Urbana
DIA:	Declaración de Impacto Ambiental
EIA:	Evaluación de Impacto Ambiental
CONAMA:	Comisión Nacional del Medio Ambiente
SEIA:	Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental
EISTU:	Evaluación de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano
VU:	Ventanilla Única
IFT:	Informe de Factibilidad Técnica
RCA:	Resolución Calificación Ambiental
PE:	Permiso de Edificación
RdO:	Recepción de Obras (municipal)
RAF:	Resolución que Aprueba el Funcionamiento (del terminal)

Formato del Manual



MANUAL EXPLICATIVO PROCEDIMIENTOS EN MATERIA DE TERMINALES DE SERVICIOS DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA

1. ANTECEDENTES

El día 23 de enero de 2004 se dictó el Oficio Gab. Pres. N° 02, Instructivo Presidencial que aprobó la Política Nacional de Terminales para Servicios de Locomoción Colectiva Urbana, en el cual S.E. el Presidente de la República definió los principales criterios que deben inspirar la actuación de los distintos Órganos de la Administración del Estado en materia de terminales de locomoción colectiva urbana.

OFICIO GAB. PRES. N° 02, INSTRUCTIVO PRESIDENCIAL QUE APRUEBA LA POLÍTICA NACIONAL DE TERMINALES PARA SERVICIOS DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA. 2005.

Al respecto, la Política Nacional de Terminales para Servicios de Locomoción Colectiva Urbana, significó modificar la normativa existente relativa a terminales urbanos. Conforme lo anterior se han promulgado los siguientes decretos:

- Con fecha 16 de marzo de 2004, se publicó en el Diario Oficial el Decreto Supremo N° 176, de 2003 (DS N° 176/03), del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que modificó el Decreto Supremo N° 212, de 1992 (DS N° 212/92), Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros, en materia de terminales de los servicios de locomoción colectiva urbana.
- Del mismo modo, con fecha 6 de marzo del año 2004, se publicó en el Diario Oficial el Decreto Supremo N° 270, de 2003 (DS N° 270/03), del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que modificó el Decreto Supremo N° 47, de 1992 (DS N° 47/92), Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en esta misma materia.

DECRETO SUPREMO N° 176, DE 2003, MTT.

DECRETO SUPREMO N° 270, DE 2003, MINVU.

Además, y con posterioridad a los decretos arriba indicados, se han promulgado, desde el ámbito del MTT los siguientes decretos y resoluciones:

- Con fecha 09 de octubre de 2004, se publicó en el Diario Oficial la Resolución N° 52, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que delega en los SEREMITT una serie de facultades de titularidad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establecidas en el Decreto Supremo N° 176/03 (MTT).
- Con fecha 28 de diciembre de 2004, se publicó en el Diario Oficial el Decreto Supremo N° 113 (DS N°113/04), del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que modifica los Decretos Supremos N° 212/1992 y N° 176/2003, ambos del MTT.
- Con fecha 28 de enero de 2005, se publicó en el Diario Oficial el decreto Supremo N° 132 (DS N° 132/05), del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que modifica el Decreto Supremo N° 212 (DS N° 212/92).

RESOLUCIÓN N° 52, DE 2004, MTT.

DECRETO SUPREMO N° 113, DE 2004, MTT.

En lo sustancial el Decreto N°113, modifica el artículo 45° bis B, relativo a las áreas de estacionamiento y maniobra para los Depósitos de Vehículos. Ver punto 5.2 del presente Manual.

DECRETO SUPREMO N° 132, DE 2005, MTT.

En lo sustancial el Decreto N° 132, modifica el inciso cuarto del artículo 45°(DS N°212/92), en materia de terminales: limita la inscripción de nuevos vehículos en los servicios que operan utilizando Terminales Externos o recintos ajenos a la vía pública. Ver punto 6 del presente Manual.

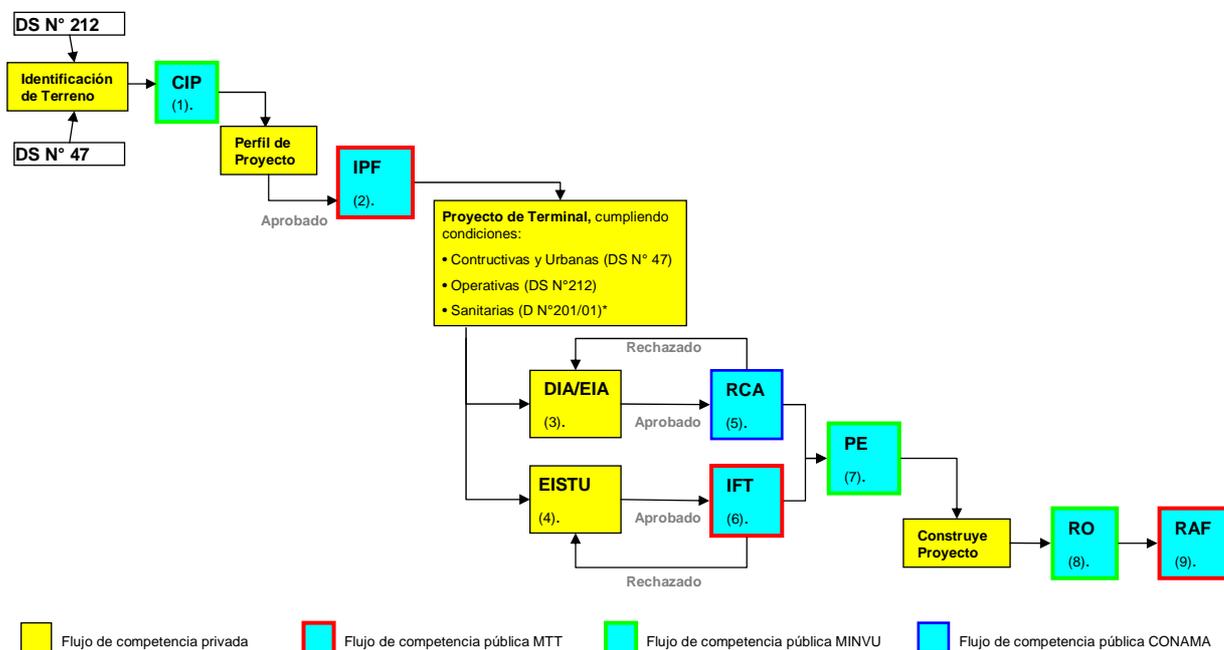
Estas innovaciones normativas apuntan a perfeccionar la regulación en materia de terminales para servicios de locomoción colectiva urbana, en términos de distinguir diversos tipos de terminales, con distinto nivel de exigencias y funcionalidades, dotando a la autoridad de herramientas que le permitan adecuar estas exigencias a las realidades específicas del lugar y del servicio que se presta, otorgando también un mayor control sobre el emplazamiento, diseño, construcción y funcionamiento de cada terminal en particular.

En este sentido el presente Manual pretende articular una secuencia de pasos o actividades que permitan guiar las decisiones relativas a la construcción y operación de un terminal. De modo que el Manual, por un lado, releva los hitos que debe cumplir la tramitación de un proyecto de terminal, a la vez que, por otro lado, indica los contenidos o materias normativas a las que debe dar cumplimiento, complementando esto último con un ejemplo a modo de modelo.

Respecto a los hitos relevantes en la tramitación de un proyecto esta secuencia se puede observar en el cuadro Diagrama Etapas Proyecto de Terminal, en la siguiente página.

2. DIAGRAMA ETAPAS PROYECTO DE TERMINAL

DIAGRAMA ETAPAS PROYECTO DE TERMINAL



(1) CIP: Certificado de Informaciones Previas; entregado por DOM

(2) IPF: Informe Previo Favorable; entregado por SEREMITT

(3) DIA/EIA: Declaración de Impacto Ambiental o Evaluación de Impacto Ambiental

(4) EISTU: Evaluación de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano

(5) RCA: Resolución Calificación Ambiental; entregado por COREMA

(6) IFT: Informe Factibilidad Técnica; entregado por SEREMITT

(7) PE: Permiso de Edificación; entregado por DOM

(8) RO: Recepción de Obras; entregado por DOM

(9) RAF: Resolución Aprueba Funcionamiento; entregado por SEREMITT

*Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales en los Lugares de Trabajo. D.S. N° 594, D.O. 29 de Abril de 2000, Modificaciones DTO N° 201/01 Minsal

El diagrama, arriba presentado, se desarrolla asumiendo que el interesado tiene visto un predio y lo que se desea determinar es que tipo de terminal puede operar en el, y cuales condiciones debe cumplir y que trámites se deben realizar para su construcción y operación.

El Diagrama busca reflejar una secuencia de pasos que se deben ir cumpliendo en el proceso de implementar un terminal. En este sentido debe tenerse la precaución en relación a que ciertas tareas, permisos o exigencias requieren ir acompañadas de las etapas previas. Por ejemplo, cuando se solicita el Permiso de Edificación, se debe acompañar no solo la RCA y el IFT, sino que también se debe acompañar los permisos previos como son el CIP y el IPF. Adicionalmente, se debe incorporar, por ejemplo, lo establecido por el Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales en Lugares de Trabajo.

Al hacer la lectura del diagrama se debe observar que ciertas etapas contemplan dos o más actos: a modo de ejemplo, el recuadro correspondiente al Permiso de Edificación (PE), resume el ingreso del proyecto (con sus antecedentes y permisos previos) a la DOM, la aprobación (o rechazo) del proyecto por parte de la DOM y, el otorgamiento del Permiso de Edificación (PE) si corresponde.

En relación a los Terminales Externos (TE) y a las Estaciones de Intercambio Modal (EIM), estos tipos de terminal son considerados como situaciones especiales por lo que se tratan en los apartados 6 y 7 de este Manual. En relación al diagrama estos terminales (EIM y TE) no requieren cumplir todos los pasos que se indican.

3. DE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON TERMINALES

Desde antes de la última modificación al D.S. 212/92, la normativa contemplaba que los servicios de locomoción colectiva urbana debían contar con un terminal a lo menos, exigencia que debían cumplir y acreditar los servicios inscritos o que se inscriban en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

Sin embargo, con la última modificación reglamentaria al respecto, y la delegación de facultades ejercida mediante Resolución N° 52, publicada en el Diario Oficial con fecha 9 de Octubre de 2004, la obligación de que los servicios de locomoción colectiva urbana cuenten con terminales adicionales será determinada en cada caso por el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, al igual que los tipos de terminales y los plazos en que éstos serán exigibles, pudiendo hacer distinción por tipo o modalidad de servicio, tipo de vehículos con que éstos se presten o ciudades en las que operen.

ARTICULO 45°, DECRETO SUPREMO N°212 /92, MTT.

Independiente del tipo (terminal de vehículo, terminal externo, depósito de vehículos o estación de intercambio modal) y cantidad de terminales que se le exija a cada servicio, **el número de vehículos usuarios del terminal no podrá ser superior al expresamente autorizado para operar en el mismo, el que, a su vez, no podrá ser superior a la flota de diseño.** Para estos efectos, se debe entender que la flota de diseño es el número máximo de vehículos para el cual fue proyectado y construido el terminal.

ARTICULO 45°, DECRETO SUPREMO N°212 /92, MTT.

De esta forma, son los operadores quienes determinan finalmente las características de sus terminales, en función de:

- Las exigencias impuestas por la autoridad regional en términos de cantidad, tipo y plazo para la implementación.
- La flota que poseen, es decir, el o los servicios para los cuales deben dar cumplimiento a las exigencias normativas.
- Las estimaciones de desarrollo de su negocio y/o la utilización de sus instalaciones por otros operadores.

4. DE LOS TIPOS DE TERMINALES

La normativa aprobada ha definido cuatro tipos de terminales, estos son:

ARTICULO 45° BIS, DECRETO SUPREMO N°212 /92, MTT.

- **Terminal de Vehículos (TV):**
Inmueble destinado al estacionamiento temporal de vehículos de locomoción colectiva urbana una vez que han concluido una vuelta o recorrido y que se disponen a salir nuevamente.
- **Depósito de Vehículos (DV):**
Inmueble destinado a guardar los vehículos de locomoción colectiva urbana una vez que han concluido sus servicios.
- **Terminal Externo (TE):**
Área ubicada en el recorrido de el o los servicios de locomoción colectiva urbana destinada a la detención temporal de vehículos con el objeto de controlar y regular las frecuencias y cambio de personal.
- **Estación de Intercambio Modal (EIM):**
Inmueble destinado al intercambio de pasajeros entre distintos modos de transporte, tipos de servicios y/o vehículos de transporte público.

5. DEL PROYECTO DE TERMINAL Y SU TRAMITACION: (CONDICIONES)

Tanto el Decreto Supremo N°212/92, del MTT, Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros; como el Decreto Supremo N°47/92, del MINVU, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, establecen exigencias tanto operativas como constructivas y urbanas para los terminales de servicios de locomoción colectiva urbana.

Conforme a los respectivos reglamentos citados y considerando que un servicio (o inversionista) debe operar en un terminal (exigencia del Decreto Supremo N°212 o de las bases de licitación), el operador deberá dimensionar su negocio en cuanto a la Flota de Diseño (*B* en la fórmula AEMC) y al Área de Estacionamiento, Maniobra y Circulación (AEMC), con esta información podrá determinar la categoría del terminal (ver Artículo 4.13.6, Decreto N°47, OGUC) un aspecto importante que le informará de condiciones urbanas y constructivas que debe contemplar el proyecto.

5.1 DE LA FLOTA DE DISEÑO

Al respecto la norma indica que: “el número de vehículos usuarios del terminal no podrá ser superior al expresamente autorizado para operar en el mismo, el que, a su vez, no podrá ser superior a la flota de diseño. Para estos efectos, se entenderá por flota de diseño el número máximo de vehículos para el cual fue proyectado el terminal”.

ARTICULO 45°, DECRETO SUPREMO N°212 /92, MTT.

En efecto, el interesado deberá establecer cual es su Flota de Diseño (B en la fórmula AEMC), lo que se ejemplifica a continuación.

Ejemplo: Suponiendo que en una determinada ciudad, producto del ejercicio de las facultades entregadas a los Seremitt, un operador se ve obligado a que sus dos servicios de buses cuenten con terminales de vehículos. Pues bien, la primera decisión de éste será determinar si construye un terminal, en el que operen ambos servicios, o dos terminales, uno para cada uno de ellos. Luego, si decide construir solo un terminal de vehículos, reconoce que su flota actual (la suma de las flotas de ambos servicios) corresponde 80 buses y determina, por ejemplo, que no usará sus instalaciones para albergar la operación de otros servicios de terceros. Sin embargo, este operador estima que su negocio crecerá, y su flota aumentará, ya sea porque prestará un nuevo servicio o porque incrementará las frecuencias y por consiguiente las flotas de sus actuales servicios, estimando que la flota para la cual construirá su terminal, es decir la flota de diseño, será de 100 buses.

5.2 DEL AREA DE ESTACIONAMIENTO, MANIOBRA Y CIRCULACIÓN

Para Terminales de Vehículos:

“Los Terminales de Vehículos (TV), deberán contar con un área mínima para el estacionamiento, maniobra y circulación interna de los vehículos (AEMC), la que, según el tipo de terminal de que se trate y su flota de diseño, se determinará de acuerdo a la siguiente fórmula:

ARTICULO 45° BIS B, DECRETO SUPREMO N°212 /92, MTT.

Modificado por el Decreto Supremo N°113/04, MTT.

$$AEMC = \begin{cases} Bf_i^s l_v a_e^v & \text{para los DV} \\ 0,1Bf_i^s l_v a_e^v & \text{para los TV} \end{cases}$$

Donde B es la flota total de diseño, l_v es el largo de los vehículos y a_e^v es el ancho del estacionamiento, dependiente del tipo vehículo que operará en él, a saber:

$$a_e^v = \begin{cases} 3 \text{ mts} & \text{para taxis colectivos} \\ 4,5 \text{ mts} & \text{para buses} \end{cases}$$

Finalmente, f_i^s es el factor de estacionamiento, dependiente de la longitud de los vehículos y del ángulo con que éstos se estacionen respecto de la paralela al eje longitudinal de la calle de circulación, a saber:"

Ángulo	Largo de Taxis Colectivos [mts]	Largo de Buses [mts]			
	$l_v < 5$	$l_v < 9$	$9 \leq l_v < 13,5$	$13,5 \leq l_v < 16$	$16 \leq l_v$
45°	1,53	1,45	1,53	1,47	1,42
90°	2,08	2,12	2,03	1,86	1,76

Ejemplo: Continuando la situación descrita, si el operador determina que organizará sus buses estacionados en 90°, que posee buses de diversos tamaños pero que no utilizará parcializada la fórmula de la AEMC y que sus buses más grandes son de 10 metros de longitud, entonces deberá destinar un **área mínima para el estacionamiento, maniobra y circulación interna de los vehículos** de 913,5 m², que es el resultado de la expresión (0,1*100*2,03*10*4,5).

Para Depósito de Vehículos:

“Los Depósitos de Vehículos (DV) deberán contar con un Area Mínima para Estacionamiento (AE) y un Area Mínima de Maniobra y Circulación (AMC), que se determinarán de forma independiente, a saber:

ARTICULO 45° BIS B,
DECRETO SUPREMO
N°212 /92, MTT.

Modificado por el Decreto
Supremo N°113/04, MTT:

a) Área de Estacionamiento (AE): Se calculará de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$AdE = Bl_v a_e^v$$

Donde B es la flota total de diseño, l_v es el largo de los vehículos y a_e^v es el ancho del estacionamiento, el cual no deberá ser inferior a 4 mts.

b) Área de Maniobra y Circulación (AMC): Se calculará a partir de un diseño en planta que considere al menos los siguientes aspectos:

- i) Cada uno de los estacionamientos deberá tener acceso directo a una vía de circulación interna sin interferencia.
- ii) El sentido de circulación de los vehículos en las vías internas deberá ser siempre hacia adelante.

En el caso en que en un mismo terminal operen vehículos de distinto tipo y longitud, para efectos de la determinación de las áreas mínima AEMC, AE y AMC, se utilizarán los parámetros del tipo más exigente o restrictivo. Sin

perjuicio de lo anterior, dependiendo de la forma particular de dichas áreas, la distribución espacial de los estacionamientos, la tipología de terminal y la composición de la flota usuaria del mismo, por Resolución fundada del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se podrá aprobar la utilización de las fórmulas antes señalada, de manera parcializada, obteniendo dichas área a partir de la suma de los resultados parciales aplicados a cada tipo de vehículo.”

5.3 DE LA APLICACIÓN PARCIAL DE LA FORMULA AEMC

Respecto a situaciones especiales relativas, por ejemplo, a la configuración del predio en cuestión, la aplicación de la fórmula antes indicada resultará insuficiente, en estos casos se puede aplicar una adecuación que deriva en la aplicación parcial de la fórmula lo que está recogido en la normativa como se indica:

“En el caso en que en un mismo terminal operen vehículos de distinto tipo y longitud, para efectos de la determinación de las áreas mínimas AEMC, se utilizarán los parámetros del tipo más exigente o restrictivo. Sin perjuicio de lo anterior, dependiendo de la forma particular del AEMC, de la distribución espacial de los estacionamientos, de la tipología de terminal y de la composición de la flota usuaria del mismo, por Resolución fundada del SEREMITT se podrá aprobar la utilización de la fórmula antes señalada, de manera parcializada, obteniendo dicha área a partir de la suma de los resultados parciales aplicados a cada tipo de vehículo.”

ARTICULO 45° BIS B,
DECRETO SUPREMO N°212
/92, MTT.

5.4 DE LAS CATEGORÍA DE TERMINALES

En tercer lugar, y de forma complementaria, la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones establece que los terminales de vehículos y depósitos de vehículos de servicios de locomoción colectiva urbana se clasificarán en categorías, de acuerdo a la superficie del terreno neto y al tipo de vehículos que hagan uso de él, de conformidad con las siguientes tablas:

ARTICULO 4.13.6, DECRETO
SUPREMO N°47 / OGUC.

Automóviles

Categoría	Superficie Terreno Neto (m2)
A1	150 a 200
A2	más de 200 hasta 400
A3	más de 400 hasta 600
A4	más de 600 hasta 800
A5	más de 800 hasta 1.000
A6	más de 1.000

Buses

Categoría	Superficie Terreno Neto (m2)
B1	Hasta 600
B2	más de 600 hasta 1.000
B3	más de 1.000 hasta 2.500
B4	más de 2.500 hasta 5.000
B5	más de 5.000 hasta 10.000
B6	más de 10.000 hasta 20.000
B7	más de 20.000

La determinación de la categoría del terminal es importante ya que con esto el interesado podrá saber por ejemplo si requiere EISTU, también en cuáles usos del suelo puede instalar su terminal, aspectos sobre cierro y áreas verdes, aspectos relativos a Actividades Complementarias, entre otros.

5.5 DE LA SUPERFICIE DE TERRENO NETO

La superficie de terreno neto hace referencia a la superficie que efectivamente estará disponible para la operación del terminal y para las obras anexas de este.

En este sentido la norma señala que:

La superficie de terreno neto, se determinará descontando a la superficie total del predio, la que está afecta a utilidad pública, antejardines y las franjas destinadas a áreas verdes exigidas en el punto 4.6 (de las Áreas Verdes y Cierros).”

ARTICULO 4.13.6, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

Por otro lado esta superficie neta debe contar con un tratamiento de los pavimentos, para lo cual la norma señala:

“La parte de la superficie de terreno neto que se destine a maniobra y circulación de los vehículos deberá ser segregada del resto del área mediante soleras y pavimentarse de acuerdo con las exigencias contempladas en la presente Ordenanza” (OGUC).

ARTICULO 4.13.6, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

5.6 DE LAS AREAS VERDES Y CIERROS

La normativa indica que para calcular la superficie de terreno neta de un predio destinado a terminal, localizado en una zona donde se admite el uso residencial, se deberá restar, entre otros, una franja destinada a áreas verdes, elemento que busca mitigar el impacto del terminal respecto a su emplazamiento.

Al respecto la norma indica que: “Los terminales de vehículos y depósitos de vehículos de servicios de locomoción colectiva urbana, que se emplacen en una zona en que se admite adicionalmente el uso de suelo residencial, deberán materializar, al interior del predio,

ARTICULO 4.13.7, NUMERAL 2, DECRETO SUPREMO N°47 / OGUC.

en todo el perímetro con dichas propiedades que no esté ocupado con edificaciones y en los antejardines, una franja de área verde arborizada a razón de un árbol de hoja perenne por cada 16 m². El ancho de la franja será el que se indica en la siguiente tabla según la categoría del terminal:”

Categoría	Ancho mínimo
A1, A2, A3, A4 y B1, B2	2 metros
A5, A6 y B3	4 metros
B4, B5, B6 y B7	6 metros

“A falta de disposiciones establecidas en el Plan Regulador Comunal, los terminales de vehículos y depósito de vehículos, deberán contemplar un cierre opaco hacia las propiedades vecinas y considerar un cierre transparente hacia el espacio público de hasta 2,2 metros de altura.”

ARTICULO 4.13.7, NUMERAL 2, DECRETO SUPREMO N°47 / OGUC.

5.7 DE LA LOCALIZACIÓN DE LOS TERMINALES (DE LOS USOS DEL SUELO PERMITIDOS Y DE LAS VIAS DE ACCESO)

Los usos del suelo permitido, la relación con las vías de acceso, y la relación con el origen y/o destino del servicio, determinan en gran medida las localizaciones probables de los terminales.

Respecto a los usos de suelo donde está permitido el emplazamiento de terminales, la normativa presenta una gran innovación al ampliar el rango o tipología de suelos capaces de albergar un terminal. Si la normativa anterior permitía terminales sólo donde expresamente los instrumentos de planificación territorial (Plan Regulador) indican suelo para terminales, ahora esto se ha flexibilizado permitiendo localizarse en usos de suelo diversos, ampliando por lo tanto la oferta de suelo para terminales.

Con esta innovación lo que se pretende es incorporar los terminales como actividad necesaria en la ciudad, posibilitando su regularización.

En relación a lo expuesto, la norma indica que los terminales de vehículos y depósito de vehículos de locomoción colectiva se podrán localizar en las zonas en que el instrumento de planificación territorial admita como usos de suelo los correspondientes a infraestructura y actividades productivas. Sin embargo, los terminales de vehículos y depósitos de vehículos de locomoción colectiva urbana de categorías A1, A2, A3, A4, B1, B2 y B3 pueden también localizarse en las zonas en que el instrumento de planificación territorial admita como usos de suelo los correspondientes equipamiento de clase comercio y servicios, siempre que enfrenten una vía existente o proyectada en el

ARTICULO 4.13.7, DECRETO SUPREMO N°47 / OGUC.

instrumento de planificación territorial que permita la entrada y salida al predio desde esa vía de acuerdo con la siguiente tabla:

Automóviles

Categoría	Tipo uso de suelo	Vía de acceso
A1	Infraestructura, Actividades productivas	Local o mayor
	Equipamiento de clase comercio o servicios	Servicio o mayor
A2	Infraestructura, Actividades productivas	Servicio o mayor
	Equipamiento de clase comercio o servicios	Colectora o mayor
A3 y A4	Infraestructura, Actividades productivas	Servicio o mayor
	Equipamiento de clase comercio o servicios	Troncal o mayor
A5 y A6	Infraestructura, Actividades productivas	Colectora o mayor

Buses

Categoría	Tipo uso de suelo	Vía de acceso
B1	Infraestructura, Actividades productivas	Local o mayor
	Equipamiento de clase comercio o servicios	Servicio o mayor
B2 y B3	Infraestructura, Actividades productivas	Servicio o mayor
	Equipamiento de clase comercio o servicios	Colectora o mayor
B4, B5, B6 y B7	Infraestructura, Actividades productivas	Colectora o mayor

En los casos anteriores, “cuando adicionalmente se admita en la zona el uso de suelo residencial, los terminales deberán estar distanciados entre sí a un mínimo de 1.000 metros medidos desde el deslinde más cercano por el eje de la vía pública y cumplir con las condiciones y mitigaciones establecidas en el presente capítulo referidas a áreas verdes, vía de acceso, tipo de cierros, entre otras.”

ARTICULO 4.13.7, DECRETO SUPREMO N°47 / OGUC.

Adicionalmente, la norma señala respecto a la localización que: “La ubicación de los Terminales de Vehículos estará determinada en función del origen y/o destino del servicio, exigencia que no será aplicable a todos ellos en caso de que exista más de un servicio que haga uso del mismo.

ARTÍCULO 45° BIS A, DECRETO SUPREMO N° 212/92 / MTT.

Llegado a esta etapa del análisis, el interesado está en condiciones de identificar un determinado predio (disponible) para luego verificar si cumple con las disposiciones legales para que funcione un terminal.

Para asegurar la compatibilidad del uso de suelo establecido en el Plan Regulador con los requisitos establecidos en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, los operadores deben obtener el certificado de informaciones previas del predio en el cual piensan emplazar el terminal.

Ejemplo: Continuando la situación descrita, el operador debe concluir que, sumado a los 913,5 m² de AEMC, debe construir las instalaciones para el personal de conducción, oficinas, mantenimiento de vehículos, etc., por lo que necesariamente su terminal será al menos del tipo **B3**.

Luego, el operador debe buscar algún terreno cuyo uso del suelo admita Infraestructura o Actividades Productivas y que enfrente a una vía de servicio o mayor; o permita el equipamiento de clase comercio o servicio y enfrente a una vía colectora o mayor.

5.8 DEL CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

Respecto al predio en cuestión, el interesado deberá solicitar el Certificado de Informaciones Previas (CIP) en la Dirección de Obras Municipales (DOM) respectiva. Cumplido este trámite el operador verificará las condiciones que afectan al predio.

Considerando lo indicado en el CIP, el operador realiza un anteproyecto perfil de proyecto (diseño en planta) con el objetivo de verificar que la superficie útil para el terminal (descontadas las superficies señaladas en el CIP y las superficies que se indican en la normativa relativa a terminales, actividades complementarias, infraestructura física, áreas verdes, etc.) permiten la correcta operación del mismo, indicando además la configuración espacial de las áreas e indicando las circulaciones internas, así como los accesos y salidas del terminal en relación a los buses, lo anterior considerando lo señalado en la normativa que le afecta.

Llegado a esta etapa el operador tendrá clara cuenta de la categoría de terminal que puede funcionar en el predio, considerando el número y tipo de buses usuarios del terminal y considerando la normativa vigente en materia de terminales urbanos.

5.9 DE LAS ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS

Desde el punto de vista de las actividades complementarias al terminal, los terminales de vehículos y depósitos de vehículos de servicios de locomoción colectiva urbana según su categoría y dependiendo del número y tipo de vehículos, podrán contemplar al interior del predio edificaciones e instalaciones destinadas exclusivamente al mantenimiento de estos. Cuando el terminal esté emplazado en zonas en que el instrumento de planificación territorial admita el uso de suelo residencial, las actividades de mantenimiento deberán ser en un recinto cerrado.

ARTICULO 4.13.7, NUMERAL 3, DECRETO SUPREMO N°47 /92, OGUC.

La superficie máxima destinada a actividades complementarias según la categoría del terminal será la que se señala en la siguiente tabla:

Automóviles		Buses	
Categoría	% máximo de la superficie de terreno neto destinada a actividades complementarias	Categoría	% máximo de la superficie de terreno neto destinada a actividades complementarias
A1	30%	B1	15%
A2	25%	B2 y B3	15%
A3	18%	B4	25%
A4, A5 y A6	15%	B5, B6 y B7	25%

“En caso de que la superficie de terreno neta de un terminal de vehículos o de un depósito de vehículos sea superior a 600 metros cuadrados deberán destinar un mínimo de 4% de su superficie al mantenimiento de vehículos, que incluya a lo menos en dicha superficie un área de lavado.”

ARTICULO 4.13.7, NUMERAL 3, DECRETO SUPREMO N°47 /92, OGUC.

“Se entenderá por mantenimiento actividades tales como aseo, lavado, pintado, revisión y reparación de los vehículos. En todo caso, la realización de tales actividades deberá efectuarse de acuerdo a la normativa específica que resulte aplicable.”

ARTICULO 4.13.7, NUMERAL 3, DECRETO SUPREMO N°47 /92, OGUC.

Ejemplo: Continuando la situación descrita, si el operador identifica un inmueble cercano al origen y/o destino de alguno de sus servicios, de 1.800 m² de superficie (30 de ancho por 60 de largo), con 5 metros de antejardín, cuyo uso del suelo admite el equipamiento de clase comercio o servicio junto con el uso residencial y enfrenta a una vía colectora, entonces la superficie de terreno neto de dicho inmueble será la del predio, menos el antejardín y la franja de área verde de al menos 4 metros, en todo el perímetro no edificado. Si el operador determina construir allí su terminal, debe considerar también un área para el mantenimiento de vehículos de al menos $(1800-30*5\text{-franja verde}) * 0,04 \text{ m}^2$ y a lo más $(1800-30*5\text{-franja verde}) * 0,15 \text{ m}^2$.

5.10 DE LAS ÁREAS DE LAVADO

“El área de lavado, deberá ser independiente de las demás áreas, estar nivelada, contar con pavimento con tratamiento superficial simple a lo menos, y tener canaletas que permitan el encauzamiento de las aguas hacia una cámara desgrasadora. En ningún caso las aguas provenientes del lavado de vehículos podrán descargar directamente en canales de regadío o alcantarillado de aguas servidas.”

ARTICULO 4.13.7, NUMERAL 3, DECRETO SUPREMO N°47 /92, OGUC.

En el Manual: “Guía de Preparación de Declaraciones y Estudios de Impacto Ambiental (DIA/EIA) de Terminales y Depósitos de Vehículos”, elaborado por Transantiago se especifica las normas aplicables en materia de Residuos Líquidos. Para mayor información consultar directamente la Guía en cuestión, en el apartado 6.4.1 Generación y Manejo de Impactos En Aguas, y en el apartado 6.6.4 Normativa Relacionada a los Residuos Líquidos.

5.11 DE LAS ÁREAS DE ALMACENAMIENTO Y EXPENDIO DE COMBUSTIBLE

“Los terminales de vehículos y depósito de vehículos podrán contar, además, con estanques para almacenamiento de combustibles y áreas para el expendio de los mismos, para servir exclusivamente a los vehículos que usan el terminal, que deberán cumplir con la normativa específica que sea aplicable, lo que deberá ser verificado y certificado por los Servicios correspondientes.”

ARTICULO 4.13.7, NUMERAL 3, DECRETO SUPREMO N°47 /92, OGUC.

En el Manual: “Guía de Preparación de Declaraciones y Estudios de Impacto Ambiental (DIA/EIA) de Terminales y Depósitos de Vehículos”, elaborado por Transantiago se especifica las normas aplicables en materia de sustancias peligrosas. Para mayor información consultar directamente la Guía en cuestión; en el apartado 6.6.8 Normativas Específicas Aplicables al Manejo de Combustibles.

5.12 DE LA INFRAESTRUCTURA FISICA

La correcta operación de un Terminal de Vehículos requiere necesariamente que las personas que laboran en el, tengan unas mínimas condiciones de trabajo que aseguren a su vez un estándar de operación. En este sentido la normativa dispone lo que se señala a continuación.

“Los terminales de vehículos deberán contar con distintos tipos de equipamiento para la atención a conductores y personal de servicio, dependiendo del número de vehículos que hagan uso de él y del tipo de vehículos de que se trate. Deberán contar con un área de servicios edificada para efectos tales como administración, servicios higiénicos, descanso y alimentación de conductores. La superficie mínima de esta área, estará en función de la flota de diseño del terminal y sólo se podrá destinar un máximo de un 35% para administración de los servicios.”

ARTICULO 4.13.7, NUMERAL 4, DECRETO SUPREMO N°47 /92, OGUC.

Tablas de Superficies y Dotación Mínima de Servicios para terminales.

Cantidad de Automóviles (A)	Superficie mínima destinada a servicios (m ²)	Dotación Mínima de Servicios
Hasta 25	20	Sala multiuso, servicios higiénicos
26 a 50	$2 + A * 0,72$	
51 a 80	$18 + A * 0,40$	Sala multiuso, oficina, servicios higiénicos.
81 a 120	$30 + A * 0,25$	Sala alimentación, sala multiuso, oficinas, servicios higiénicos
121 a 180	$36 + A * 0,2$	
Sobre 180	$45 + A * 0,15$	

Cantidad de Buses (B)	Superficie mínima destinada a servicios (m ²)	Dotación Mínima de Servicios
Hasta 10	25	Sala multiuso, oficina, servicios higiénicos
11 a 25	17 + B * 0,8	
26 a 50	24 + B * 0,52	
51 a 100	30 + B * 0,4	Sala alimentación, sala descanso, sala multiuso, oficinas, servicios higiénicos
101 a 200	35 + B * 0,35	
201 a 400	50 + B * 0,275	
Sobre 400	80 + B * 0,2	

5.13 DE LAS CONDICIONES SANITARIAS

Continuando con la idea desarrollada en el apartado anterior de mantener un mínimo de condiciones de trabajo que inciden finalmente en la operación y calidad del servicio se establece que en relación a condiciones sanitarias se debe cumplir lo que se indica a continuación.

“Los terminales de vehículos deberán contar con una cantidad mínima de servicios higiénicos, conforme lo establece el Decreto Supremo N°594 de 1999, del Ministerio de Salud, Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo. Complementariamente, los depósitos de vehículos deberán contar con una cantidad mínima de servicios higiénicos, de acuerdo a la siguiente tabla:”

ARTICULO 4.13.7, NUMERAL 4, DECRETO SUPREMO N°47 /92, OGUC.

DECRETO SUPREMO N°594 DE 1999, DEL MINISTERIO DE SALUD, REGLAMENTO SOBRE CONDICIONES SANITARIAS Y AMBIENTALES BÁSICAS EN LOS LUGARES DE TRABAJO. Complementariamente ver Anexo I –En Relación a la Exigencia, para los Terminales, de contar con Servicios Higiénicos-.

Servicios	Buses		Taxis Colectivos	
	Menos de 100 vehículos	Incremento	Menos de 100 vehículos	Incremento
Lavamanos	2	1 cada 100 vehículos	1	1 cada 100 vehículos
Inodoro	2	1 cada 100 vehículos	1	1 cada 100 vehículos

Ejemplo: Continuando con la situación descrita, el operador debe considerar una superficie mínima destinada a sala alimentación, sala descanso, sala multiuso, oficinas, servicios higiénicos de 70 m² (30+100*0,4). Para lo anterior, el operador ha decidido no construir en altura. Cabe hacer notar que el operador sólo podrá destinar un máximo de 24,5 m² (70*0,35) de dicha superficie, para la administración de los servicios. Adicionalmente, para evitar gastos adicionales, el operador decide que en su terminal no habrá movimiento de pasajeros, y por lo tanto no deberá construir andenes.

Como resultado del análisis hasta aquí efectuado el operador podrá tener una clara visión respecto a compatibilizar el predio en cuestión con el proyecto de terminal. De resultarle insuficiente la superficie del predio para el tipo de terminal proyectado el operador deberá decidir

por buscar otro predio acorde a sus requerimientos o destinar el predio en cuestión para un terminal de una categoría más pequeña.

¿Que sucede si resulta excesivo la superficie del predio para las necesidades del terminal? De darse esta situación, el inversionista debe considerar que los estudios ambientales, como los de transporte serán evaluados considerando la totalidad del predio, y que las medidas de mitigación también se considerarán en función de la totalidad del predio. En este sentido, de afectarle esta situación, el inversionista debería evaluar subdividir el predio de acuerdo a las necesidades del terminal requerido.

Asumiendo que el operador adecua su proyecto de terminal a las condiciones del predio, incorporando todas las condiciones resultado de aplicar la norma vigente, el operador presentará el un perfil de proyecto de terminal a la SEREMITT para obtener el Informe Previo Favorable (IPF).

5.14 DEL INFORME PREVIO FAVORABLE DEL SEREMITT

Una vez que la SEREMITT ha revisado el proyecto a nivel de perfil de proyecto, verificando que se cumplen las condiciones mínimas de operación, como las áreas mínimas de Circulación y Estacionamiento, esta autoridad está facultada para otorgar el Informe Previo Favorable (IPF).

Existe ficha modelo de IPF para consulta, donde se detalla los contenidos del perfil de proyecto. Ver anexo II.

“De conformidad a lo establecido en el Decreto Supremo N° 47/92, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, previo a su construcción, los terminales deberán contar con un informe favorable del Seremitt, en el cual deberán indicarse las características del terminal en cuanto a su ubicación proyectada, flota de diseño, tipo de terminal, tipo de servicio, tipo de vehículos que harán uso de él, autorización para movimiento de pasajeros, cuando corresponda, e instalaciones y superficies destinadas a los vehículos, a la administración de los servicios y al personal en general.”

ARTÍCULO 45° BIS A, DECRETO SUPREMO N° 212/92 / MTT.

Incorpora Delegación de Facultades, Resolución N°52/04, MTT.

“En el caso de los Terminales de Vehículos, Depósitos de Vehículos y Estaciones de Intercambio Modal, dicho informe deberá ser presentado por el interesado en la Municipalidad respectiva al momento de solicitar el correspondiente permiso de edificación. En el caso de los Terminales Externos, este informe será necesario para la obtención del respectivo permiso de edificación o concesión municipal de uso de la vía pública, según corresponda.”

ARTÍCULO 45° BIS A, DECRETO SUPREMO N° 212/92 / MTT.

Es importante destacar que esta no es la única exigencia para obtener el permiso de edificación, ver al respecto el punto 4.19.

El IPF, materializado administrativamente mediante oficio del Seremitt, es condición previa para solicitar el permiso de edificación y no excluye otras exigencias que establece la ley, como por ejemplo el permiso de edificación que exige la DOM, o la exigencia de contar con un EISTU, si corresponde.

De verificarse modificaciones a las características operacionales de un terminal con posterioridad al otorgamiento del IPF, la norma establece que:

“Cualquier modificación de las características operacionales del terminal, definidas en el inciso primero del presente artículo, deberá contar de igual modo con el informe favorable previo del Seremitt.”

Una vez obtenido el IPF el operador posee los antecedentes y los informes o certificados necesarios para elaborar el proyecto de terminal. Este proyecto de terminal deberá recoger y incorporar, además de lo establecido en el DS N°212 y en el DS N°47, las disposiciones del “Reglamento sobre condiciones Sanitarias y Ambientales en los lugares de Trabajo” (MINSAL); y las disposiciones contenidas en el REDEVU que sean aplicables al proyecto. *(Continúa en página siguiente).*

ARTÍCULO 45° BIS A, DECRETO SUPREMO N° 212/92 / MTT.

Incorpora Delegación de Facultades, Resolución N°52/04, MTT.

Reglamento sobre condiciones Sanitarias y Ambientales en los lugares de Trabajo, D.S. N° 594, D.O. 29 de abril de 2000, Modificaciones DTO N°201/01 Minsal.

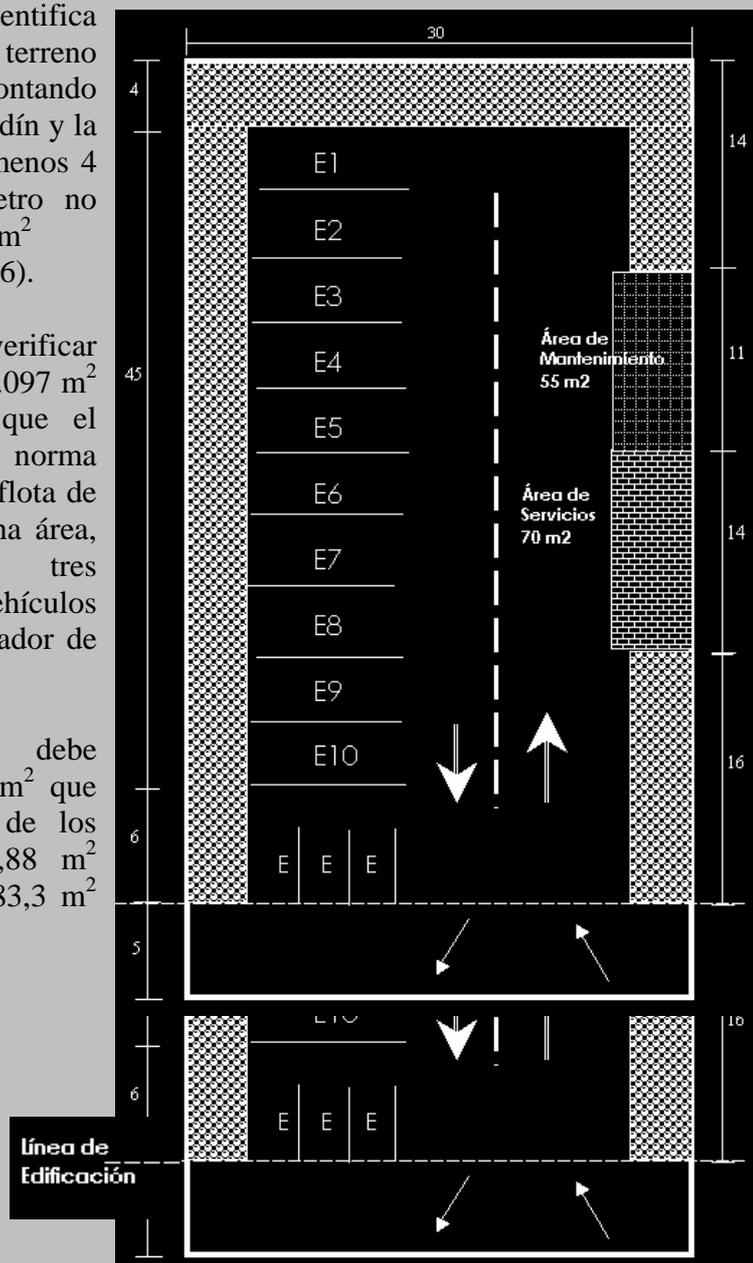
REDEVU: Manual de Recomendaciones de Diseño de Vialidad Urbana, MINVU.

Ejemplo: Continuando con la situación descrita, el operador debe desarrollar su anteproyecto de terminal, y presentar a la Secretaría Regional Ministerial una solicitud de informe favorable en el que se identifiquen las características del terminal en cuanto a su ubicación proyectada (dirección), flota de diseño (100), tipo de terminal (de vehículos), tipo de servicio (urbano), tipo de vehículos que harán uso de él (buses), e instalaciones y superficies destinadas a los vehículos, a la administración de los servicios y al personal en general.

Luego, el operador identifica realmente la superficie de terreno neto de su terminal, descontando del área del predio el antejardín y la franja de área verde de al menos 4 metros, en todo el perímetro no edificado, obteniendo 1.222 m^2 ($1800 - 5 \cdot 30 - 4 \cdot (30 + 51 + 10 + 16)$).

El operador también debe verificar que el AEMC que destinó 1.097 m^2 ($51 \cdot 22 - 1 \cdot 25$) sea mayor que el mínimo que le exige la norma ($913,5 \text{ m}^2$) de acuerdo a su flota de diseño (100 buses). En dicha área, el operador ubicó tres estacionamientos para vehículos que le exigía el Plan Regulador de la Comuna del inmueble.

Finalmente, el operador debe chequear que área de 55 m^2 que destinó al mantenimiento de los buses sea mayor que $48,88 \text{ m}^2$ ($1222 \cdot 4\%$) y menor que $183,3 \text{ m}^2$ ($1222 \cdot 15\%$).



5.15 DE LOS ACCESOS Y ESPACIOS INTERIORES

Asimismo, los accesos a los terminales de servicios de locomoción colectiva urbana, así como los espacios interiores, deberán diseñarse y construirse de acuerdo con los criterios técnicos contenidos en el Manual de Vialidad Urbana "Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana" (REDEVU), aprobado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, mediante D.S. N° 12 (V. y U.) de 1984.

ARTICULO 4.13.3, DECRETO SUPREMO N° 47/92, OGUC.

5.16 DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS

“En los terminales de vehículos sólo podrá realizarse movimiento de pasajeros, previa autorización del SEREMITT que conste en el respectivo informe favorable y siempre que éstos contemplen la debida separación entre áreas de circulación peatonal y vehicular, diseño de cruces peatonales, condiciones de estacionamiento de los buses, habilitación de paraderos y su correspondiente demarcación, de acuerdo a lo estipulado por el Manual de Vialidad Urbana (REDEVU) y el Manual de Señalización de Tránsito.”

ARTICULO 4.13.7, DECRETO SUPREMO N° 47/92, OGUC.

Incorpora Delegación de Facultades, Resolución N°52/04, MTT.

5.16.1 DE LA CONDICIÓN DE EDIFICIO DE USO PÚBLICO

Los terminales en los que se autorice el movimiento de pasajeros, se considerarán edificios de uso público, respecto a lo cual la norma señala:

“Las edificaciones construidas o que se construyan al interior de terminales de servicios de locomoción colectiva urbana, deberán satisfacer, en cuanto les sean aplicables, las condiciones relativas a edificios de uso público y las normas generales y especiales de la presente Ordenanza referidas a habitabilidad y seguridad. Lo anterior, sin perjuicio de las exigencias de higiene contempladas en el Reglamento Sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo.”

ARTICULO 4.13.1, DECRETO SUPREMO N° 47/92, OGUC.

5.17 DE LA SEÑALIZACIÓN INTERIOR

“La señalización y demarcación de los estacionamientos, así como de los espacios interiores de circulación, tanto de vehículos como de pasajeros, cuando corresponda, deberá efectuarse de acuerdo a lo estipulado en el Manual de Señalización de Tránsito, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”

ARTICULO 45° BIS C, DECRETO SUPREMO N°212/92, MTT.

5.18 DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES DE UN TERMINAL

La normativa ambiental reconoce que la localización y operación de terminales urbanos de cierto tamaño provocan impactos sobre el medio urbano (personas y medio ambiente) los que deben ser evaluados y mitigados por el titular del proyecto. Al respecto Transantiago ha elaborado el manual “*GUIA DE PREPARACION DE DECLARACIONES Y ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA / EIA) DE TERMINALES Y DEPÓSITOS DE BUSES*”, para dar apoyo en materia de preparación de las Declaraciones o Estudios de Impacto Ambiental que deban realizar los interesados en construir terminales urbanos.

En relación a la obligatoriedad de incorporar los terminales al SEIA, ver la Ley N 19.3000 sobre Bases Generales del Medio Ambiente y el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. - D.S. N°95 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia. Información adicional se puede encontrar en www.seia.cl.

Respecto a la aprobación del proyecto de terminal desde el punto de vista ambiental, esta aprobación se materializa mediante Resolución de Calificación Ambiental (RCA), emitida por la COREMA Regional.

La RCA es requerida para la construcción y/u operación de Depósitos y Terminales de Buses, dependiendo de sus características y tamaño. Para obtener esta Resolución Ambiental, es necesario ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA); este ingreso se puede hacer mediante la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) o una Declaración de Impacto Ambiental (DIA), dependiendo de las características y circunstancias que presente el proyecto, y en este caso en particular su lugar de emplazamiento y entorno inmediato.

Al respecto ver: “Guía de Preparación de Declaraciones y Estudios de Impacto Ambiental (DIA / EIA) de Terminales y Depósitos de Buses”, elaborada por Transantiago. El contexto de la Guía citada se enmarca dentro de la Licitación Pública “De Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público de Pasajeros Mediante Buses”.

5.19 DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO (EISTU)

Debido a condiciones de operación o a condiciones de emplazamiento los terminales pueden afectar negativamente al sistema de transporte en el área de influencia del proyecto, razón por la cual se le exige que realice un estudio que de cuenta de los impactos y que proponga las soluciones de corrección o mitigación. Al respecto la normativa señala lo siguiente:

“Los terminales de servicios de locomoción colectiva urbana, con excepción de los terminales externos, terminales de vehículos y depósitos de vehículos de las categorías A1, A2 y B1, requerirán de un Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano, el que se deberá acompañar a la solicitud de permiso de edificación del proyecto que se origine con motivo del emplazamiento del terminal, suscrito por un profesional especialista y aprobado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”

ARTÍCULO 4.13.4, DECRETO SUPREMO N° 47/92, OGUIC.

Más información en relación al Seistu se obtiene en www.seistu.cl. Al respecto en esta Web está publicada la “Metodología para Elaborar y Evaluar Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano EISTU.” Aprobada vía Resolución Exenta N° 2379/03 MINVU. Posteriormente se publicó la Resolución Exenta N° 3004/04 MINVU, que modifica la Resolución Exenta N° 2.379/03 MINVU, en lo relativo a los umbrales de estacionamiento.

Respecto a la aprobación del EISTU, la SEREMITT es la que suscribe el Informe de Factibilidad Técnica (IFT), en representación y

habiendo coordinado a través de la ventanilla única a todos los demás agentes del sector público con competencia en la materia.

Respecto a los plazos para aprobar o rechazar el EISTU, La normativa vigente establece los siguientes plazos: la autoridad (Ventanilla Única, VU.), tiene 60 días corridos para pronunciarse, si tiene observaciones al proyecto, el titular del proyecto tiene 60 días corridos (adicionales) para resolver las observaciones, finalmente la autoridad cuanta con 30 días corridos (adicionales) para pronunciarse si aprueba o rechaza el proyecto. De aprobarse el proyecto, el proceso acaba cuando se emite el IFT.

Ejemplo: Continuando la situación descrita, el operador deberá desarrollar un Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano para el terminal, dado que no está exento. El operador tiene la posibilidad de presentar este estudio a la Seremitt junto con la solicitud de informe favorable, De no ser así y lo presenta posteriormente, la Seremitt tendrá por segunda vez la oportunidad conocer de esta iniciativa, ahora ya a un nivel de proyecto, pudiendo verificar que lo autorizado por ésta ha sido recogido íntegramente en el proyecto. Aprobado el Estudio, y sus medidas de mitigación si correspondiere, el operador se deberá dirigir a la Dirección de Obras correspondiente a solicitar el permiso de edificación, con el cual podrá iniciar su construcción.

5.19.1 DEL INFORME DE FACTIBILIDAD TÉCNICA

En esta etapa el inversionista deberá considerar que los proyectos de terminales requieren, para su aprobación por parte de la DOM, contar con la aprobación del respectivo estudio EISTU. La aprobación del respectivo EISTU se certifica mediante el IFT (Informe de Factibilidad Técnica), otorgado por la SEREMITT.

Aprobado el Proyecto de Edificación por parte de la DOM, el que debe ser acompañado por el IFT y la RCA, el titular del proyecto obtendrá el Permiso de Edificación. Con este permiso el titular esta en disposición de comenzar con las obras de construcción del terminal.

5.20 DEL PERMISO DE EDIFICACIÓN

“Para solicitar el Permiso de Edificación, los proyectos de terminales de servicios de locomoción colectiva urbana deberán tomar en cuenta el impacto que genere su localización, la tipología de los mismos y las normas técnicas propias para su adecuación y funcionamiento. Asimismo, deberán previamente:

ARTICULO 4.13.2, DECRETO SUPREMO N° 47/92, OGUC.

- Obtener el certificado de informaciones previas del predio en que se emplazará el proyecto, documento que acreditará la compatibilidad del uso de suelo establecido en el Plan Regulador.
- Obtener el informe previo favorable del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respecto de las características operacionales del terminal”.

Ver punto 5.8 del presente Manual.

Ver punto 5.14 del presente Manual.

5.21 DE LA RECEPCIÓN DE OBRA POR PARTE DE LA DOM

Construido el proyecto este requerirá de la Recepción de Obras (RdO) por parte de la DOM. La Recepción de Obras certifica que el proyecto ha sido ejecutado de acuerdo al proyecto aprobado, junto con lo anterior, la DOM debe velar por que las disposiciones y medidas contenidas en el DIA/EIA y el EISTU se hayan ejecutado a cabalidad.

No obstante el terminal esté construido y con su recepción de obras al día, este requería para su operación o funcionamiento de una autorización emanada de la SEREMITT.

La autorización respectiva corresponde a una Resolución que Aprueba el Funcionamiento (RAF) del terminal en cuestión. Dicha resolución debe dar cuenta de que están aseguradas las condiciones para el adecuado funcionamiento del terminal de conformidad con condiciones mínimas y aceptables de operación.

5.22 DE LA AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO

“Una vez cumplidas las normas del Decreto Supremo N° 47/92, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, lo que deberá ser acreditado a través de la Recepción Municipal Definitiva, el funcionamiento de cada terminal deberá ser autorizado previamente por el Secretario Regional Ministerial, mediante resolución. En el caso de los Terminales Externos, la autorización antes señalada deberá entregarse una vez acreditado el cumplimiento de las normas generales de diseño de espacio público, cuando corresponda.”

ARTICULO 47°, DECRETO SUPREMO N°212/92, MTT.

“La resolución que autorice el funcionamiento de un terminal debe especificar, al menos, lo siguiente:

- a) La ubicación del terminal.
- b) Tipo de terminal.
- c) La flota de diseño del terminal.

- d) Identificación de el o los servicios que harán uso del terminal, así como también la individualización de cada variante, cuando corresponda.
- e) Cantidad máxima de vehículos que diariamente podrán utilizar el terminal y el tipo de éstos.
- f) Nombre y Rol Único Tributario de la persona jurídica responsable de la administración del terminal y sus representantes.
- g) Autorización movimiento pasajeros, si corresponde.”

“La resolución deberá, además, dejar constancia de la existencia de otras restricciones o consideraciones que resulten de la aplicación de las normas contenidas en los distintos decretos.”

Ejemplo: Continuando la situación descrita, obtenida la recepción de obras, e implementadas las medidas de mitigación si las hubiese, corresponderá al Secretario Regional Ministerial autorizar el funcionamiento del terminal, verificando que el proyecto aprobado y construido cumpla con los estándares operativos contenidos en la norma y que además cumpla con lo establecido como parte del Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte.

6 TERMINALES EXTERNOS (TE)

El Terminal Externo corresponde a un nuevo tipo de terminal, emplazado en algún punto del recorrido, cuya finalidad es controlar y regular las frecuencias de los servicios y permitir el cambio de conductor y/o personal de servicio.

“En aquellas ciudades o conglomerados de ciudades en que por resolución el Seremitt establezca la posibilidad de uso de Terminales Externos, o que los servicios operen desde recintos ajenos a la vía pública, de conformidad al a lo señalado en el inciso anterior, se podrá prohibir por razones fundadas la inscripción de nuevos vehículos a aquellos servicios que únicamente hagan uso de ese tipo de terminal o recinto ajeno a la vía pública, salvo aquellas nuevas inscripciones que procedan por la vía del reemplazo. Para estos efectos, el Seremitt podrá distinguir por tipo de servicio, modalidad o tipo de vehículos con que estos se prestan.”

ARTICULO 45°, DECRETO SUPREMO N°212/92, MTT.

*Modificado por el Decreto Supremo N°132/05, MTT.
Incorpora Delegación de Facultades, Resolución N°52/04, MTT.*

6.1 DEL INFORME PREVIO FAVORABLE

Los Terminales Externos, requerirán del Informe Previo Favorable, emitido por el SEREMITT, para la obtención del respectivo permiso de edificación o concesión municipal de uso de la vía pública, según corresponda.

ARTICULO 45° BIS A, DECRETO SUPREMO N°212/92, MTT.

En el caso de Terminales Externos, el SEREMITT podrá por razones fundadas, en esta misma resolución, prohibir la inscripción de nuevos vehículos en los servicios que hagan uso del mismo, salvo aquellas nuevas inscripciones que procedan por la vía del reemplazo, de conformidad a lo establecido en el artículo 45°.

ARTICULO 47°, DECRETO SUPREMO N°212/92, MTT.

6.2 DE LA LOCALIZACIÓN

“Los Terminales Externos se podrán localizar en las zonas en que el Instrumento de Planificación Territorial admita como usos de suelo los correspondientes a infraestructura, actividades productivas y equipamiento.”

ARTICULO N° 4.13.10, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

“Los Terminales Externos podrán localizarse en un recinto privado o en el espacio público, en este último caso previa autorización Municipal correspondiente.”

ARTICULO N° 4.13.9, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

Los Terminales Externos sólo podrán localizarse en predios de dominio privado cuando se realice en ellos movimiento de pasajeros y siempre que en el mismo predio se emplace un edificio de uso público.

ARTICULO N° 4.13.9, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

6.3 DE LA CAPACIDAD DEL TERMINAL

El área de detención tendrá una capacidad limitada destinada al estacionamiento de vehículos. El tipo de vehículo y la superficie requerida deberá constar en el informe (previo) favorable emitido por el SEREMITT.

ARTICULO N° 4.13.9, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

“Cuando el Terminal Externo se emplace en el espacio público, si éste corresponde a un bien nacional de uso público destinado a vialidad, la superficie de operación no podrá superar los 300 metros cuadrados para buses y los 150 metros cuadrados para automóviles.”

ARTICULO N° 4.13.10, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

“Cuando el Terminal Externo se emplace en un bien nacional de uso público destinado a plazas y áreas verdes públicas, como asimismo, cuando se emplace en predios de dominio privado, la superficie de operación no podrá ser superior a los 450 metros cuadrados para buses y los 250 metros cuadrados para automóviles.”

ARTICULO N° 4.13.10, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

6.4 DE LA MANTENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS

En los Terminales Externos no podrán efectuarse servicios de aseo, mantención o reparación de vehículos.

ARTICULO N° 4.13.9, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

6.5 DEL EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO

“Los terminales externos podrán contemplar equipamiento para la atención de conductores y personal de servicio, tales como caseta, sala de descanso y/o servicios higiénicos, asimismo cuando se ubiquen en el espacio público la localización del equipamiento deberá constar en la respectiva autorización municipal.”

ARTICULO N° 4.13.9, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

6.6 DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS

“Sólo podrá realizarse movimiento de pasajeros en los terminales externos, cuando haya sido autorizado en el informe emitido por el Seremitt y siempre que éstos contemplen la debida separación entre áreas de circulación peatonal y vehicular, diseño de cruces peatonales, condiciones de estacionamiento de los vehículos y a la habilitación de paraderos y su correspondiente demarcación. Todo ello de acuerdo a lo estipulado por el Manual de Vialidad Urbana (REDEVU) y el Manual de Señalización de Tránsito.”

ARTICULO N° 4.13.10, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

Incorpora Delegación de Facultades, Resolución N°52/04, MTT.

6.7 DE LOS BENEFICIOS AL INTEGRAR TE CON OTROS PROYECTOS

“Los proyectos de edificación, tanto de obra nueva como de ampliación, cuya actividad comercial o de equipamiento incluya la localización de un terminal externo con movimiento de pasajeros al interior del predio, podrán descontar hasta un 30% la cantidad de estacionamientos exigidos por el Instrumento de Planificación Territorial.”

ARTICULO 4.13.11, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

“Para hacer efectivo este beneficio, se deberá presentar al momento de la solicitud del respectivo permiso de edificación ante la Dirección de Obras Municipales, la autorización del Seremitt que apruebe la localización del terminal externo en el predio. Este beneficio tendrá vigencia mientras se mantenga el terminal autorizado. En caso contrario, se deberá construir el porcentaje de estacionamientos faltantes.”

ARTICULO 4.13.11, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

Incorpora Delegación de Facultades, Resolución N°52/04, MTT.

6.8 DE LA AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO

Para que un TE obtenga la autorización de funcionamiento requiere acreditar, a través de la Recepción Municipal Definitiva, el fiel cumplimiento de las normas emanadas del Decreto Supremo N° 47/92 del Minvu. En el caso que el TE esté emplazado en el espacio público, la autorización de funcionamiento, que otorga el SEREMITT, deberá entregarse una vez acreditado el cumplimiento de las normas generales de diseño de espacio público.

ARTICULO 47°, DECRETO SUPREMO N°212/92, MTT.

7 ESTACIONES DE INTERCAMBIO MODAL (EIM)

Las Estaciones de Intercambio Modal son un caso particular de terminal, y aunque están consideradas de modo general en lo dicho para terminales (TV y DV), se ha considerado necesario rescatar su particularidad tomándolos como un caso singular.

Al respecto este tipo de terminal corresponde a una un inmueble destinado al intercambio de pasajeros entre distintos modos de transporte, tipos de servicios y/o vehículos de transporte público.

7.1 DE LA LOCALIZACIÓN

“Las estaciones de intercambio modal podrán emplazarse en las zonas en que el Instrumento de Planificación Territorial admita el uso de suelo equipamiento de las clases comercio o servicios.”

ARTICULO 4.13.12, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

7.2 DE LA OPERACIÓN

“Estas estaciones deberán resolver al interior del predio la totalidad de las circulaciones, estacionamientos y demás componentes que se requieren para su funcionamiento de acuerdo a lo estipulado por el Manual de Vialidad Urbana (REDEVU) y el Manual de Señalización de Tránsito.”

ARTICULO 4.13.12, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

7.3 DE LOS SERVICIOS A LOS BUSES

En este tipo de terminales no podrán efectuarse servicios de aseo, carga de combustible, mantención o reparación de vehículos.

ARTICULO 4.13.12, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

7.4 DE USOS NO PERMITIDOS

Las Estaciones de Intercambio Modal (EIM), son inmuebles destinados exclusivamente al intercambio entre modos de transporte, por lo que no está permitido que estos inmuebles operen como terminales de vehículos o como depósitos de vehículos, al respecto la norma indica: “este tipo de terminales no podrán contener terminales de vehículos ni depósito de vehículos.”

ARTICULO 4.13.12, DECRETO SUPREMO N°47/92, OGUC.

PBC/FKC
DED, Abril, 2005.

ANEXO I:

En Relación a las Exigencias Sanitarias y Ambientales en los lugares de trabajo.

REGLAMENTO SOBRE CONDICIONES SANITARIAS Y AMBIENTALES EN LUGARES DE TRABAJO, D.S. N° 594/99, MINISTERIO DE SALUD (EXTRACTO)

- Párrafo 4º

De los Servicios Higiénicos y Evacuación de Aguas Servidas

Artículo 21º

Todo lugar de trabajo estará provisto de servicios higiénicos, de uso individual o colectivo, que dispondrán como mínimo de excusado y lavatorio. Cada excusado se colocará en un compartimento con puerta, separado de los compartimentos anexos por medio de divisiones permanentes.

Cuando la naturaleza del trabajo implique contacto con sustancias tóxicas o cause suciedad corporal, deberán disponerse de duchas con agua fría y caliente para los trabajadores afectados. Si se emplea un calentador de agua a gas para las duchas, éste deberá estar siempre provisto de la chimenea de descarga de los gases de combustión al exterior y será instalado fuera del recinto de los servicios higiénicos en un lugar adecuadamente ventilado.

Artículo 22º

En los lugares de trabajo donde laboren hombres y mujeres deberán existir servicios higiénicos independientes y separados. Será responsabilidad del empleador mantenerlos protegidos del ingreso de vectores de interés sanitario, y del buen estado de funcionamiento y limpieza de sus artefactos.

Artículo 23º

El número mínimo de artefactos se calculará en base a la siguiente tabla:

Nº de personas que laboran Excusados con por turno taza de W.C. Lavatorios Duchas

Nº de personas que laboran por turno	Excusados con taza de W.C.	Lavatorios	Duchas
1-10	1	1	1
11-20	2	2	2
21-30	2	2	3
31-40	3	3	4
41-50	3	3	5
51-60	4	3	6
61-70	4	3	7
71-80	5	5	8
81-90	5	5	9
91-100	6	6	10

Cuando existan más de cien trabajadores por turno se agregará un excusado y un lavatorio por cada quince y una ducha por cada diez trabajadores, esto último siempre que la naturaleza del trabajo corresponda a la indicada en el inciso segundo del artículo 21º. En caso de reemplazar los lavatorios individuales por colectivos se considerará el equivalente a una llave de agua por artefacto individual.

En los servicios higiénicos para hombres, se podrá reemplazar el 50% de los excusados por urinarios individuales o colectivos y en este último caso, la equivalencia será de 60 centímetros de longitud por urinario.

Artículo 24º

En aquellas faenas temporales en que por su naturaleza no sea materialmente posible instalar servicios higiénicos conectados a una red de alcantarillado, el empleador deberá proveer como mínimo una letrina sanitaria o baño químico, cuyo número total se calculará dividiendo por dos la cantidad de excusados indicados en el inciso primero del artículo 23º. El transporte, habilitación y limpieza de éstos será responsabilidad del empleador.

Una vez finalizada la faena temporal, el empleador será responsable de reacondicionar sanitariamente el lugar que ocupaba la letrina o baño químico, evitando la proliferación de vectores, los malos olores, la contaminación ambiental y la ocurrencia de accidentes causados por la instalación.

Artículo 25º

Los servicios higiénicos y/o las letrinas sanitarias o baños químicos no podrán estar instalados a más de 75 metros de distancia del área de trabajo, salvo casos calificados por la autoridad sanitaria.

Artículo 26º

Las aguas servidas de carácter doméstico deberán ser conducidas al alcantarillado público, o en su defecto, su disposición final se efectuará por medio de sistemas o plantas particulares en conformidad a los reglamentos específicos vigentes.

ANEXO II

FICHA IPF

INFORME PREVIO FAVORABLE PARA TERMINALES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA

SECRETARÍA REGIONAL MINISTERIAL DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

1. NOMBRE DEL TERMINAL :

Nombre:		
Dirección:	Comuna:	Ciudad:

2. TITULAR :

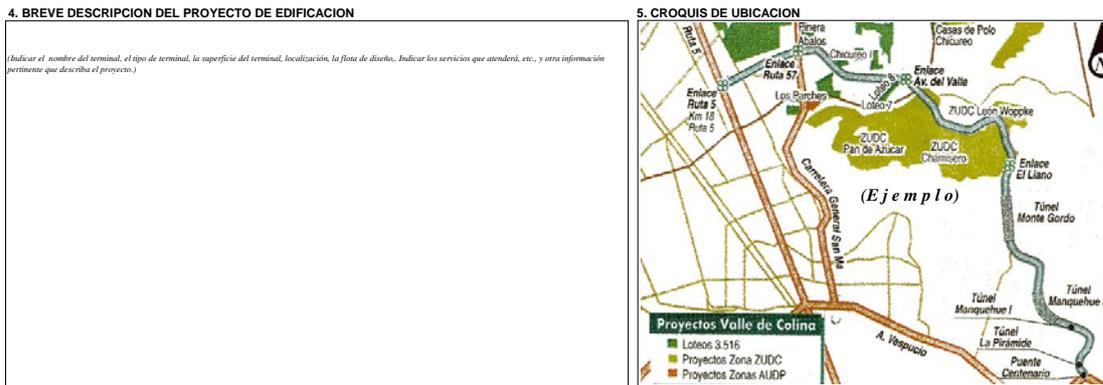
Empresa: <small>(indicar nombre legal de la empresa)</small>		
Representante Legal:	Correo-e:	
Dirección:	Fono:	Fax:

3. TIPO DE TERMINAL (1):

Tipo:

4. BREVE DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO DE EDIFICACION

(Indicar el nombre del terminal, el tipo de terminal, la superficie del terminal, localización, la flota de diseño. Indicar los servicios que atenderá, etc., y otra información pertinente que describa el proyecto.)



6. ACCESIBILIDAD DEL PROYECTO

Nombre(s) de la(s) vía(s) de acceso:
Tipo de Vía (2):

7. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y OPERACIONALES DEL TERMINAL

Tipo y Categoría de Terminal (3):							
Tipo de Servicio(s) (4):							
Flota de Diseño:							
Tipo de Vehículos que harán uso del Terminal (5):							
Superficie Terreno Neto (6):							
Instalaciones y Superficies:							
<p>a) Superficie destinada a los vehículos (*) <small>(Cálculo áreas de estacionamiento, maniobra y circulación)</small></p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: center;">Tipo de Vehículo (5):</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">Flota de Diseño:</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">Ángulo de Estacionamiento:</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">Largo del Vehículo:</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">Ancho del Vehículo:</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">Factor de Estacionamiento:</td></tr> </table>	Tipo de Vehículo (5):	Flota de Diseño:	Ángulo de Estacionamiento:	Largo del Vehículo:	Ancho del Vehículo:	Factor de Estacionamiento:
Tipo de Vehículo (5):							
Flota de Diseño:							
Ángulo de Estacionamiento:							
Largo del Vehículo:							
Ancho del Vehículo:							
Factor de Estacionamiento:							
b) Superficie destinada a la administración (*)							
c) Superficie destinada a personal (*)							
Autorización Movimiento Pasajeros:							

LA SOLICITUD DEBE ADJUNTAR LO SIGUIENTE:

- 1) FICHA IPF (cumplimentada)
- 2) 1 PLANO DE ANTEPROYECTO INDICANDO: LA DISTRIBUCIÓN DE LAS INSTALACIONES Y SUS SUPERFICIES. LA VIALIDAD INTERIOR DEL PROYECTO Y SUS DIMENSIONES. LOS ACCESOS PEATONALES Y MOTORIZADOS Y SUS DIMENSIONES. A ESCALA 1:500 O SIMILAR
- 3) 1 PLANO DEL ENTORNO DEL ANTEPROYECTO DE TERMINAL A ESCALA 1:5000 O SIMILAR
- 4) COPIA DEL CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS (D.O.M DEL MUNICIPIO CORRESPONDIENTE)

Firma (Representante Legal)

Fecha:

(1) Tipo de Terminal: Terminal de Vehículo, Depósito de Vehículo, Estación de Intercambio Modal, Terminal Externo.
(2) Tipo de Vía: Troncal, Colectora, Servicio Local. De acuerdo a lo establecido en el Plan Regulador Comunal respectivo.
(3) Categoría de Terminal: la categoría para Buses va de B1 a B7; para Autos va de A1 a A6. Ver artículo 4.13.6, D.S. N°27003, Miuu (OGUC).
(4) Tipo de Servicio: Urbano, Interurbano, Rural.
(5) Tipo de Vehículo: Bus, Trolley Bus, Minibus, Automóvil de Alquiler.
(*) Superficie medida en metros cuadrados.