

Santiago, 16 de octubre de 2020

MAT.: Denuncia aprobación de grandes depósitos de vehículos y contenedores en área rural de Pudahuel regulada por PRMS.

Señora
Paz Serra
Jefe División de Desarrollo Urbano
Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Presente

Mediante esta presentación y según lo señalado en el artículo 15° de la LGUC denuncié las autorizaciones ilegales entregadas por la Seremi Metropolitana de Vivienda y Urbanismo (Seremi) y la Dirección de Obras Municipales (DOM) de Pudahuel a tres proyectos en el área rural de la comuna de Pudahuel regulada por la zona I.S.A.M.-1 del PRMS.

Los proyectos consisten en grandes depósitos de vehículos nuevos y contenedores que según el artículo 2.1.28 de la OGUC y el dictamen N° 27.458/2014 corresponden a actividades productivas de impacto similar al industrial, que no están permitidas en esa zona I.S.A.M.-1 según el PRMS

No obstante lo anterior, la DOM de Pudahuel entregó permisos de edificación para los tres proyectos a través de las Resoluciones N° 135 y 137 de 1 de septiembre de 2020 y N° 139 de 2 de septiembre de 2020.

La Resolución N° 137/2020 corresponde, esencialmente, al mismo proyecto mencionado en el Dictamen N° 27.458/2014. Los permisos entregados por la DOM tienen por finalidad regularizar el funcionamiento de las instalaciones denunciadas pues están en operación desde hace años sin cumplir la normativa aplicable de la LGUC, OGUC y PRMS.

Los tres proyectos obtuvieron Informes Favorables de Construcción (IFC) de la Seremi mediante los Ord. N° 882, 883 y 884, todos de 14 de febrero de 2019. En esas autorizaciones se acogieron los argumentos de los titulares que los presentaron como instalaciones de infraestructura de transporte y que en consecuencia están siempre admitidas en el área rural según el artículo 2.1.29 de la OGUC.

En sus solicitudes los titulares utilizaron el Dictamen N° 37.872/2014 de la Contraloría para señalar que los proyectos son instalaciones accesorias a los puertos de la región de Valparaíso y del aeropuerto Arturo Merino Benítez y, por lo tanto, corresponden al tipo de uso de suelo Infraestructura, específicamente, de transporte.

Pero en ese dictamen el carácter accesorio hace referencia a instalaciones ubicadas dentro del predio del puerto de Antofagasta. Por esa simple razón ese dictamen no es aplicable a instalaciones ubicadas fuera de aquellos recintos que corresponden efectivamente al tipo de uso de suelo infraestructura de transporte, como son los puertos, aeropuertos y terminales de transporte que acogen buses, trenes u otros vehículos de uso público que prestan servicios a la comunidad. La jurisprudencia de la Contraloría solo es aplicable a casos equivalentes y evidentemente los tres proyectos autorizados no representan situaciones comparables a las analizadas en el Dictamen N° 37.872/2014.

El artículo 2.1.29 OGUC al establecer el tipo de uso Infraestructura señala que ésta comprende a las edificaciones o instalaciones y a las redes y o trazados destinadas a: -Infraestructura de transporte, tales como, vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc.; -Infraestructura sanitaria, tales como, plantas de captación, distribución o tratamiento de agua potable o de aguas servidas, de aguas lluvia, rellenos sanitarios, estaciones exclusivas de transferencia de residuos, etc.; e Infraestructura energética, tales como, centrales de generación o distribución de energía, de gas y de telecomunicaciones, gasoductos, etc.

Asimismo, debe tenerse presente que las obras de infraestructura son aquellas que tienden a mejorar las condiciones de equipamiento comunitario a través de caminos, redes viales, puentes, áreas verdes y otros, como lo indican los Dictámenes N° 42.159/2008, N° 25.602 de 2003 y N° 17.860 de 1997.

Los proyectos autorizados no pueden considerarse entonces dentro del tipo de uso de suelo Infraestructura pues son instalaciones de empresas privadas a las que otros no tienen acceso, es decir, no prestan utilidad a la comunidad salvo a sus titulares. Por el contrario, las instalaciones de estos proyectos han ocupado terrenos agrícolas cuya preservación fue el objetivo de la autoridad regional cuando en 1994 las incorporó dentro de las áreas cuyas características de aptitud silvoagropecuaria e importancia para economía regional, hacen imprescindible su control y manejo.

Las autorizaciones de la Seremi denunciadas en esta presentación, además del

efecto perjudicial en el área I.S.A.M.-1, pueden tener un enorme impacto en el desarrollo urbano nacional pues generan un precedente para la autorización de actividades productivas de impacto similar al industrial (grandes depósitos y bodegas industriales, por ejemplo) en cualquier predio del área rural del país, incluidas, por ejemplo, áreas colocadas bajo protección oficial, como son las áreas de preservación ecológica tipificadas en el PRMS. Esto porque, a modo de ejemplo, si esos depósitos o bodegas tienen alguna relación con el comercio exterior se podrían presentar como instalaciones accesorias a un determinado puerto o aeropuerto por donde ingresan o salen del país los productos almacenados como parte del proceso de importación o exportación.

Por otro lado, en lo que respecta a las actuaciones de la DOM de Pudahuel y tal como lo indican los Dictámenes N° 21.388 de 2017, N° 37.615 de 2015, N° 37.731 de 2007 y otros de la Contraloría, como el reciente Dictamen N° E39.766/2020, en el caso de áreas rurales reguladas por un instrumento de planificación territorial intercomunal o metropolitano, la DOM debió considerar los usos de suelo permitidos por el PRMS al entregar los permisos de edificación según el procedimiento establecido en el N°4 del artículo 2.1.19 de la OGUC, referido al artículo 55 de la LGUC. Independiente de si la Seremi había entregado IFC irregulares.

Como es de su conocimiento, en el área I.S.A.M-1 del PRMS no se permiten actividades de impacto similar al industrial, tal como la Seremi ya lo había señalado en el oficio N° 1.138 de 2013, según se menciona en el señalado Dictamen N° 27.458/2014.

Le solicito entonces que según los artículos 4 y 15 de la LGUC tome conocimiento de esta denuncia fundada e imparta instrucciones para que la Seremi y la DOM Pudahuel, conforme a derecho, clasifiquen como actividades productivas de impacto similar al industrial a los tres proyectos denunciados al corresponder evidentemente a grandes depósitos. En concordancia con esas instrucciones, corresponde también que Ud. señale a la Seremi y la DOM de Pudahuel que tienen la obligación de invalidar sus autorizaciones contrarias a derecho según lo indicado el artículo 53 de la ley N° 19.880, al encontrarnos todavía dentro del plazo de 2 años que establece ese artículo. En el caso de la Seremi corresponde invalidar los Ord. N° 882, 883 y 884 de 14 de febrero 2019 mientras que en el caso de la DOM de Pudahuel las Resoluciones N° 135 y 137 de 1 de septiembre de 2020 y N° 139 de 2 de septiembre de 2020.

Por último, utilizando como antecedente esta denuncia fundada le pido que solicite a la Contraloría la instrucción de un sumario administrativo para establecer las responsabilidades de los funcionarios de la Seremi y de la DOM de Pudahuel por los incumplimientos de la normativa urbanística descritos en esta

presentación, como lo indica el mismo artículo 15 de la LGUC.

Se despide atentamente,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'O' followed by a curved line that ends in a small arrowhead pointing upwards and to the right.

Patricio Herman

Fundación Defendamos la Ciudad

patricioherman@hotmail.com



**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA**

Equipo de Planificación (EPL)

Interno N° 399 - 2019

Ingreso N° 0303000 de fecha 12.12.2018.

ORD. N° 882

ANT.: Su solicitud, de fecha 12.12.2018.

MAT.: PUDAHUEL: Art. 55° LGUC. Informa Favorable proyecto "Infraestructura de Transporte Terrestre", en Área Rural.

SANTIAGO, 14 FEB 2019

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

**A : SR. PAULO CROCCO NARDOCCI
REPRESENTANTE LEGAL TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE LTDA.**

Esta Secretaría Ministerial recibió su presentación citada en el antecedente, mediante la cual solicita el Informe Favorable a que se refiere el artículo 55° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), correspondiente a la construcción de un proyecto de Infraestructura de Transporte Terrestre en un Área de Interés Silvoagropecuario Mixto (ISAM 1) y Area de Protección Ecológica con Desarrollo Controlado (PEDC-1), en la comuna de Pudahuel.

De acuerdo a los antecedentes presentados y a la normativa vigente, se puede informar lo siguiente:

1. Antecedentes de la Propiedad:

Ubicación	Camino Bernardo O'Higgins N° 23.860 Parcela 65, Lote 2a, Loteo Noviciado.
Rol SII N°	2900-27
Superficie Predial aprox.	16,3274 ha.

2. Instrumento de Planificación Territorial aplicable:

Plan Regulador Metropolitano de Santiago	Resolución N° 20 de fecha 06.10.1994, publicado en Diario Oficial el día 04.11.1994.
Zona en que se emplaza el terreno	- Area de Interés Silvoagropecuario Mixto ISAM 1 (Art. 8.3.2.2. PRMS). - Area de Protección Ecológica con Desarrollo Controlado P.D.E.C.-1 (Art. 8.3.1.2 PRMS).
Certificado de Informaciones Previas	N° 10647 de fecha 14.12.2015.



- Las actividades permitidas para el territorio de *Interés Silvoagropecuario Mixto N° 1 (ISAM 1)* del PRMS, son las siguientes:
 - Actividades agropecuarias.
 - Agroindustrias que procesen productos frescos.
 - Actividades extractivas de minerales no metálicos aplicables a la construcción.
 - Plantas de macroinfraestructura, energética y de comunicaciones.
 - Cárceles.
- Las actividades permitidas para el territorio de *Area de Protección Ecológica con Desarrollo Controlado P.D.E.C.-1*, son las siguientes:
 - Explotación Agrícola Intensiva,
 - Forestación,
 - Reforestación con especies nativas y exóticas,
 - Explotación ganadero - pastoral extensiva.

3. Características del Proyecto:

Breve Descripción	La solicitud corresponde a un proyecto de Infraestructura de Transporte, definida como una Planta de Infraestructura Terrestre, cuyo objetivo es descongestionar el tráfico de carga pesada entre los puertos marítimos y su relación con la ciudad de Santiago. El proyecto funciona como un centro logístico terrestre que actúa como una antesala al ingreso de productos (vehículos) de exportación-importación en tránsito, al interior de la ciudad.	
Uso de Suelo – Destino	Infraestructura de Transporte, instalaciones o recintos portuarios o aeroportuarios, según Art. 2.1.29 de la OGUC.	
Superficie a construir	L- Área de Vigilancia M - Área de Ingresos N - Área de Clasificación O - Área de Almacenaje Transitorio P - Área Preparación Q - Área de Despacho o Distribución R - Portería S - Logística Container	1.535,99 m2 4.652,87 m2 4.640,20 m2 3.040,19 m2 17.487,69 m2 17.487,69 m2 18,57 m2 21.080,41 m2
	SUPERFICIE TOTAL PROYECTO	69.943,61 m2

4. La ubicación, cotas y superficies indicadas en el plano presentado son de exclusiva responsabilidad del arquitecto que firma el proyecto.
5. Como se explicó en el numeral 3 precedente, el proyecto, emplazado en el sector ISAM 1 y P.E.D.C.-1, desde el año 2008, que dio inicio a una serie de acciones desde el Ministerio de Obras Públicas tendientes a mejorar la conectividad del sector El Noviciado, con el objetivo de viabilizar "Proyectos Logísticos de Infraestructura de Transporte Terrestre, complementada con Almacenaje de Intercambio de productos" relacionados con el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Puertos de Valparaíso y San Antonio y finalmente inversionistas del área Logística del Área de Transporte y almacenaje del Área Metropolitana.

El proceso de tránsito de la carga de este tipo de productos, desde los puertos hasta los proveedores de las principales ciudades, es posible entenderlo como un único proceso ligado a la Infraestructura de Transporte, tal como lo establece el Dictamen N°37872 de 2014 de la Contraloría General de la República, el cual, en el caso de la Empresa Portuaria de Antofagasta, concluye que los edificios y construcciones asociadas a la recepción, almacenamiento y embarque —en este caso de concentrado de cobre— *son accesorias al recinto portuario de que se trata, es del caso concluir que ellas constituyen obras de infraestructura de transporte*.

Según lo normado en el artículo 2.1.29. de la OGUC, las edificaciones o instalaciones y las redes o trazados relativos al tipo de uso de suelo Infraestructura de Transporte, se refiere entre otras a: *"(...) las vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc. (...)"*. De ello, es posible concluir que este tipo de proyectos son parte de los recintos marítimos o portuarios, ya que funcionan en directa relación de su carga con el puerto de origen y el destino en la ciudad.

6. Ahora bien, sobre los proyectos relacionados con el uso de Infraestructura, el Art. 2.1.29 de la OGUC, también establece: *"En el área rural de los planes reguladores intercomunales o metropolitanos, dichas instalaciones o edificaciones estarán siempre admitidas y se sujetarán a las disposiciones que establezcan los organismos competentes, sin perjuicio del cumplimiento de la Ley 19.300 y de lo dispuesto en el artículo 55 del DFL N°458 (V. y U.), de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones"*.

Con ello, es posible entender que independiente de la regulación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, en lo que respecta a los usos de suelo permitidos y demás restricciones, **este tipo de actividades estarán siempre admitidas.**

7. En conclusión, de acuerdo a lo expuesto en los puntos precedentes, esta Secretaría Ministerial **informa favorablemente** la construcción del proyecto **"Infraestructura de Transporte Terrestre"** en el predio antes señalado, por constituir sus edificaciones e instalaciones una Infraestructura de Transporte para el almacenamiento, depósito y distribución de carga portuaria, las que de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 2.1.29 de la OGUC, deben entenderse siempre admitidas en el área rural de los Planes Reguladores Intercomunales.

8. Las edificaciones de este proyecto deberán cumplir con las siguientes exigencias técnicas:

- Normas Generales: El proyecto deberá ejecutarse de acuerdo a las disposiciones y normas técnicas contenidas en la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza General.
- Dotación de servicios de agua potable, alcantarillado y electricidad: Corresponderá a la dotación propuesta por el interesado, cuyos proyectos deberán cumplir con las normas técnicas de instalaciones y ser evaluadas y resueltas por los organismos competentes conforme a las normas vigentes a la fecha de ingreso de la solicitud del permiso respectivo en la Dirección de Obras Municipales.
- Áreas de Riesgo: deberán cumplir con lo señalado en el Artículo 2.1.17 de la OGUC, en el sentido de que deberá acompañar a la respectiva solicitud de permiso de edificación, un **estudio fundado, elaborado por profesional especialista y aprobado por el organismo competente**, que determine las acciones que deberán ejecutarse para su utilización.



9. Atendido el carácter excepcional y restrictivo de las disposiciones establecidas del Art. 55° de la LGUC, cabe precisar que lo informado favorablemente se refiere exclusivamente a lo descrito en el Punto 5 del presente documento.

Lo anterior, deberá ser verificado y exigido por la DOM, al momento de evaluar la solicitud de permiso de edificación respectiva.

Saluda atentamente a usted,



FABIAN KUSKINEN SANHUEZA
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO
SUBROGANTE


SBB/EGB/DCM/ccm.

Se adjunta: Carpeta con antecedentes originales ingresados y dos planos timbrados.

DISTRIBUCIÓN:

Retira: Paulo Crocco Nardocci
Dirección: 
Correo Electrónico: 
Teléfono: 

Secretaría Ministerial Metropolitana
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Ley de Transparencia art. 7/g.
Archivo.



CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

**I. MUNICIPALIDAD DE PUDAHUEL
DIRECCION DE OBRAS
REGION METROPOLITANA**

SOLICITUD	13080
FECHA	27-11-2015
CERTIFICADO	10647
FECHA	14-12-2015

1.- IDENTIFICACION DE LA PROPIEDAD

A la Propiedad Ubicada en la Calle **CAMINO BERNARDO O HIGGINS**

Loteo	NOVICIADO-	Manzana	PARCELA 65 LOTE 2	Lote	LOTE 2a
Rol S.I.I.	2900-27 ROL MATRIZ	Le ha sido asignado el N°			23.860 PARC.65 LOTE 2a

2.- INSTRUMENTO(S) DE PLANIFICACION TERRITORIAL APLICABLE(S)

Plan Regulador Intercomunal o Metropolitano	RES 20/94 P.R.M.S.	Fecha	04-11-1994
Plan Regulador Comunal		Fecha	
Plan Seccional		Fecha	
Plano Seccional		Fecha	

AREA DONDE SE UBICA EL TERRENO

Urbana Extensión Urbana Rural

3.- DECLARATORIA DE POSTERGACION DE PERMISOS (Art. 117 LGUC)

Plazo Vigente _____
Decreto o Resolución N° _____
Fecha _____

4.- DEBERA ACOMPAÑAR INFORME SOBRE CALIDAD DE SUBSUELO (Art. 5.1.15 OGUC) SI NO

5.- NORMAS URBANISTICAS (en caso necesario se adjunta hoja anexa)

5.1.- USO DE SUELO

USO DE SUELO 1

Zona o Subzona en que se emplaza el Terreno **EXCLUIDA O RESTRINGIDA AL DESARROLLO URBANO ISAM 1 ART 8.3.2.2. PRMS**

Uso de Suelo Permitidos **ACTIVIDADES AGROPECUARIAS E INSTALACIONES DE AGROINDUSTRIAS QUE PROCESEN PRODUCTOS FRESCOS, SE CONTEMPLA USO POTENCIAL DE EXTRACCION DE MINERALES NO METALICOS APLICABLES A LA CONSTRUCCION, LOCALIZACION DE PLANTAS MACROINFRAESTRUCTURA ENERGETICA Y DE COMUNICACIONES Y CARCELES.**

Superficie Predial Mínima 4 HAS	Densidad Máxima	Altura Máxima Edif.	Sistema de Agrupamiento AISLADO
Coef. de Constructibilidad 0.1	Coef. de Ocupación de Suelo	Ocupación Pisos Superiores	Rasante 70°
Adosamientos	Distanciamientos 5.0 MTS.	Cierros Altura % Transparencia 2.0 MTS 60%	Nivel de Aplicación SUELO NAT Ochavos

Cesiones, Proporción frente y fondo superficies a ceder para áreas verdes (Art. 2.2.5. N° 2 OGUC)

Estacionamientos Requeridos Según usos Permitidos **ART 7.1.2.9. RES 20/94 P.R.M.S.**

Area de Riesgo <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Area de Protección <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Zona o Inmueble de Conservación Histórica <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Zona Típica o Monumental Nacional <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
--	--	--	--

NAPA FREATICA P.E.D.C. AREA ECOLOGICA

USO DE SUELO 2

AREA DE PROTECCION ECOLOGICA CON DESARROLLO





en que se emplaza el Terreno **CONDICIONADO ART. 8.3.1.2. PDUC PRMS**

Usos Permitidos: **AREA DE PROTECCION ECOLOGICA, EQUIPAMIENTO DE DEPORTES, RECREACION, CULTURA, ESPARCIMIENTO Y TURISMO. ARTICULO 8.3.1.2. RES. 20/94 P.R.M.S.**

Densidad Mínima	Densidad Máxima	Altura Máxima Edif.	Sistema de Agrupamiento AISLADO	
Coef. de Constructibilidad 0,05	Coef. de Ocupación de Suelo 1,0%	Ocupación Pisos Superiores	Rasante	Nivel de Aplicación SUELO NAT
Adosamientos	Distanciamientos	Cierros Altura % Transparencia	Ochavos	

Cesiones, Proporción frente y fondo superficies a ceder para áreas verdes (Art. 2.2.5. N° 2 OGUC)

Estacionamientos Requeridos Según usos Permitidos **ART 7.1.2.9. RES 20/94 P.R.M.S.**

Area de Riesgo	Area de Protección	Zona o Inmueble de Conservación Histórica	Zona Típica o Monumental Nacional	
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
NAPA FREATICA	P.E.D.C. AREA ECOLOGICA			

5.2.- LINEAS OFICIALES

Por Calle	Tipo de Vía
BERNARDO O HIGGINS (CAMINO NOVICIADO)	VIA TRONCAL
Línea Distancia Entre L.O. EXISTENTE EN SITU	Antejardín 10 MTS
Oficial Distancia LO a Eje Calzada EXISTENTE EN SITU	Calzada EXISTENTE EN SITU
Por Calle	Tipo de Vía
Línea Distancia Entre L.O.	Antejardín
Oficial Distancia LO a Eje Calzada	Calzada
Por Calle	Tipo de Vía
Línea Distancia Entre L.O.	Antejardín
Oficial Distancia LO a Eje Calzada	Calzada
Por Calle	Tipo de Vía
Línea Distancia Entre L.O.	Antejardín
Oficial Distancia LO a Eje Calzada	Calzada

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PUBLICA

La Propiedad se encuentra afectada a declaratoria de utilidad pública (Art. 59) SI NO

Parque Vialidad Ensanches Apertura

De las Sigüentes Vías

Grafica del área afectada a utilidad pública con indicación de superficie y dimensiones (parque /vialidad)

Perfil del área afectada a obligación de urbanizar (art. 2.2.4)

OBRAS DE URBANIZACION DE LAS AREAS AFECTAS A DECLARATORIA (Art. 134° LGUC)

PLANOS O PROYECTOS

- Pavimentación
- Agua Potable
- Alcantarillados de Aguas Servidas
- Evacuación de Aguas Lluvias
- Electricidad y/o Alumbrado Público
- Gas
- Telecomunicaciones
- Plantaciones y Obras de Ornato





Defensa del Terreno

6.- CARACTERISTICAS DE URBANIZACION

Estado de la Urbanización: Ejecutada SI NO Recibida SI NO Garantizada SI NO

7.- DOCUMENTOS ADJUNTOS

Plano de Catastro Perfiles de Calles Anexo Normas Urbanísticas del I.P.T.

NOTA

El presente Certificado mantendrá su validez y vigencia mientras no se publiquen en el Diario Oficial modificaciones al correspondiente instrumento de planificación territorial, o a las disposiciones legales o reglamentarias pertinentes, que afecten las normas urbanísticas aplicables al predio.

OBSERVACION

REMITIRSE A LO SEÑALADO EN EL ARTICULO 8.3.1.2 AREAS DE PROTECCION ECOLOGICA CON DESARROLLO CONTROLADO (P.E.D.C.) DE LA ORDENANZA DEL PRMS.- ORD. N° 3148 DE FECHA 07/JULIO/2015 SEREMI MINVU CERTIFICACION DE PROYECTO DE SUBDIVISION DE PREDIO RURAL EN 2 LOTES LOTE 2a Y 2b.

PAGO DE DERECHOS

TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (Art. 130 N°9 L.G.U.C.)

\$ 4.478

GIRO DE INGRESO MUNICIPAL

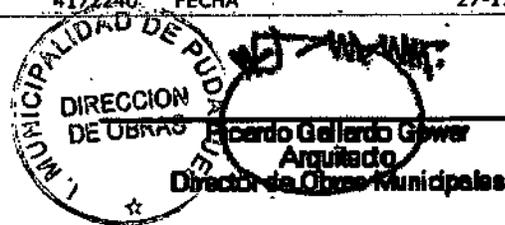
N°

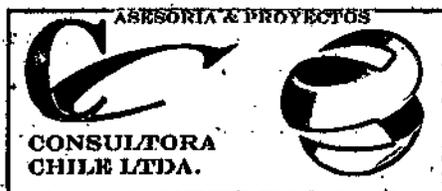
4172240

FECHA

27-11-2015

APROBADO
CONFECCIONADO POR: LOIDA ROJAS
IMPRESO POR: VICTORIA NECULPAN BLANCO.-





MATERIA: Solicita Informe Favorable
Construcción (IFC) Parcela 65 Lote 2a.
ROL N° 2900-36 comuna de
Pudahuel.

Santiago, 07 de diciembre de 2018.

Señor
Boris Golppi Rojas
SECRETARIO REGIONAL MINISTERIAL
MINVU – Región Metropolitana

Presente.-

De mi consideración:

PAULO CROCCO NARDOCCI en representación, para estos efectos, de **TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE Ltda.** R.U.T.: 76.796.890-6, sociedad representada legalmente por don **ROBERTO SCHIAPPACASSE MADARIAGA R.U.T. [REDACTED]**, todos domiciliados en **[REDACTED]**, Región Metropolitana. Dicha Sociedad es propietaria del predio rústico, denominado Parcela 65 Lote 2a, ubicado en el área rural en la comuna de Pudahuel, Región Metropolitana, ubicado en camino Bernardo O'Higgins 23860, y se identifica bajo el ROL MATRIZ N° 2900-27 y ROL ASIGNADO 2900-36, del Servicio de impuestos Internos.

En lo que respecta a la SEREMI de Vivienda y Urbanismo de la Región Metropolitana, solicitamos a Usted, en virtud del artículo 55 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, un Informe Favorable de la Construcción (IFC) de una Planta de Infraestructura de Transporte Terrestre, proyecto que se encuentra fuera de los límites urbanos.

Dentro de la documentación acompañada en la presente solicitud, se adjunta memoria explicativa del proyecto, en la cual se detalla de manera pormenorizada la factibilidad del mismo.

Sin perjuicio de la descripción detallada del proyecto en la citada memoria explicativa, es importante señalar lo siguiente:



El proyecto de "Infraestructura de Transporte Terrestre" que presentamos para su aprobación, tiene por objetivo desarrollar una solución logística de intercambio, tanto de productos de importación como de exportación en container, como así también de vehículos nuevos, que son productos (NO PELIGROSOS). Este proyecto busca descongestionar el intercambio de productos entre los puertos de Valparaíso, San Antonio, Aeropuerto Arturo Merino Benítez con los distintos actores comerciales y operacionales de la Región Metropolitana.

Por lo anterior, desde el año 2016 TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE Ltda., está desarrollando una serie de proyectos para la obtención de los permisos sectoriales, tales como: Plantas de agua potable y alcantarillado, en MINSAL; urbanizaciones en general, como la tramitación del informe favorable hidráulico con estudios de Napa Subterránea, en SERNAGEOMIN, etc., los cuales, se encuentran actualmente y de forma paralela a la presente solicitud, en proceso de tramitación. Es decir, se están realizando todas las exigencias que la autoridad impone para su correcto y legal funcionamiento, cumpliendo de esta manera, con cada una de las fases del proyecto planteado hacia la autoridad, con el efecto de dar funcionamiento a los Proyectos Logísticos de Infraestructura de Transporte Terrestre.

Conforme a las políticas nacionales de desarrollo logístico, el proyecto se ha diseñado con el objetivo de generar una oferta logística que descongestione el tráfico de carga pesada del centro urbano de la Región Metropolitana y facilite la gestión de carga y descarga de vehículos, aumente la competitividad del sector generando la velocidad de intercambio de productos, sin afectar a las vías principales dentro del anillo Américo Vespuccio y finalmente aporte a descongestionar logísticamente a los puertos marítimos, aéreos y terrestres de la región.

El proyecto, además considera un terminal intermodal interior o un Área de Logística container, conectado con la capacidad de posponer o anticipar el control aduanero a la entrada en el puerto seco. Esta característica permite agilizar la entrada y salida de las mercancías (vehículos), de los puertos hacia su destino y viceversa, contribuyendo a descongestionar sus operaciones. La universalización del uso del contenedor para el transporte de vehículos, hace necesaria un área interior especializada en la manipulación y tratamiento de estos contenedores y vehículos.

El proceso consiste en: cargar o descargar los contenedores y vehículos, seleccionar, etiquetar y controlar sus productos, en el menor tiempo posible, mientras llega el medio de transporte en que tiene que ser cargados o desconsolidados. En general, es un servicio Logístico que se realiza a la pequeña y mediana empresa, que importa o exporta productos a través de contenedores u



otros medios, y que éstos, deben ser operados mediante personal y maquinaria especializada que permita procesar su carga, para posteriormente entregarla tanto a destino nacional como extranjero.

A mayor abundamiento, actualmente y para el caso en análisis, existe jurisprudencia administrativa que avala nuestra confianza legítima en la administración pública; en primer lugar, es preciso indicar lo señalado por la Contraloría General de la República, en su dictamen N° 37.872, de 2014, que en relación al proyecto en comento, en lo atinente señala:

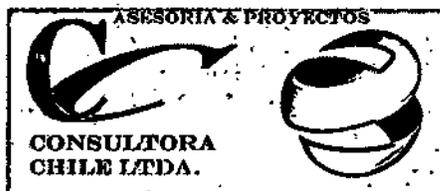
"(...) es pertinente consignar que el artículo 2.1.29. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones -aprobada por el decreto N° 47, de 1992, de la Cartera del ramo-, al regular el tipo de uso infraestructura, prescribe que es el que se refiere a las edificaciones o instalaciones y a las redes o trazados destinados a "Infraestructura de transporte" -tales como, "vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios etc. (...)

*En ese plano de ideas, y dado que de los antecedentes tenidos a la vista aparece que las obras en comento -consistentes en edificios y **otras construcciones destinadas a la recepción, almacenamiento y embarque de concentrados de cobre**- son accesorias al recinto portuario de que se trata, es del caso concluir que ellas constituyen obras de infraestructura de transporte." (lo destacado es nuestro)*

Por su parte, vuestra Secretaría Ministerial, se ha pronunciado al respecto, mediante Oficio N° 1118, de 09 de marzo de 2018, instrumento mediante el cual, aprobó un Informe Favorable de Construcción, en características similares a lo planteado en el presente acto.

Es por ello que este proyecto se fundamentó en el principio de protección y la confianza legítima en las políticas públicas y administrativas, sin dejar de considerar, que los dictámenes del aludido ente contralor, son obligatorios y vinculantes para todos los órganos de la administración pública.

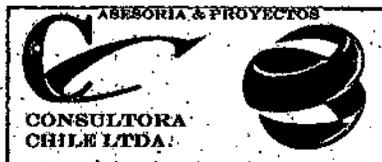
Por todo lo anteriormente expuesto, más la documentación que se acompaña y que singularizo a continuación, solicito, en virtud del artículo 55 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, un Informe Favorable de la Construcción (IFC) de un anteproyecto de Infraestructura de Transporte Terrestre.



Se acompañan los siguientes documentos:

- 1.- **Memoria Explicativa.**
- 2.- **Patente profesional** del arquitecto.
- 3.- **CIP** de la municipalidad de Pudahuel.
- 4.- **Certificado de avalúo fiscal** del SII.
- 5.- Escritura que acredita la **Representación legal** de la empresa TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE Ltda.
- 6.- **Planos**, presentación IFC de proyecto de Infraestructura de transporte terrestre.
- 7.- **Poder especial** de representación para actuar en nombre de TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE Ltda.
- 8.- **Ordinario DDU N° 3148** (07.07.2015) aprobando subdivisión predial inscrita.
- 9.- **Plano de subdivisión predial** primitiva aprobada por SEREMI V y U e inscrito en CBR de Santiago.

P/R PAULO CROCCO MARDOCCI
CONSULTORA CHILE LTDA.
RPTE. TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE Ltda.



**MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO
DEPTO. DESARROLLO URBANO**

**MEMORIA PARA LA OBTENCION DE
INFORME FAVORABLE PARA LA CONSTRUCCION (ART.55)
DE
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE**

TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE Ltda.

EN

PARCELA 65 LOTE 2a

COMUNA DE PUDAHUEL

(REF: CAMINO BERNARDO O'HIGGINS N° 23860)


**Paulo Crocco Nardocci
Arquitecto**

NOVIEMBRE - 2018



PROYECTO LOGÍSTICO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE.

Introducción

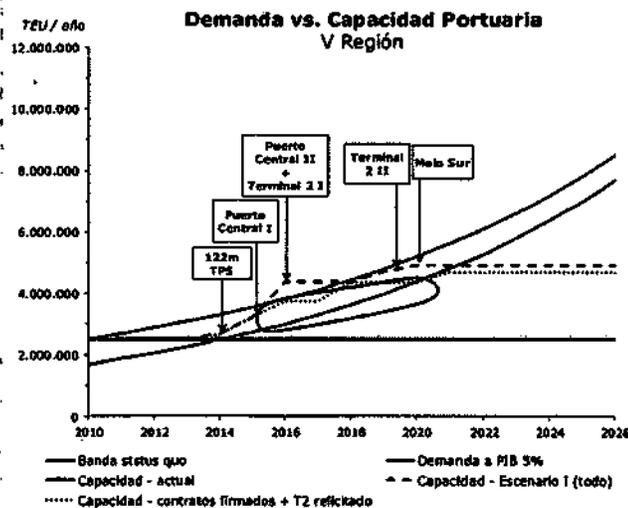
Según los informes emitidos por el Servicio Nacional de Aduanas, el flujo de cargas, tanto en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB), como los Puertos de San Antonio y Valparaíso, (estos 2 últimos generan el 51% de los ingresos de los puertos estatales), han experimentado en los últimos años, y para el futuro también se vislumbra, un constante y sostenido aumento de carga transportada, lo que hace imposible que los espacios interiores de guarda temporal de objetos existentes, puedan satisfacer la demanda, tanto actual, como futura.

Desde el punto de vista de la infraestructura de transporte de la Región Metropolitana, la importancia de la ampliación del Aeropuerto Merino Benítez, está ligada directamente a un aumento de la infraestructura logística entorno a éste. Por éste motivo, el Ministerio de Obras Públicas inició desde el año 2008 las expropiaciones de terrenos adyacentes a los caminos de Noviciado, Lampa y Renca, con el fin de realizar las obras de urbanización y conexión con el Aeropuerto AMB y la Ruta 68, trabajos que concluyeron el año 2012.

Por su parte y de acuerdo a las tendencias a largo plazo conforme al estudio realizado por el Ministerio de Transporte, la demanda en la entrada y salida de productos versus la Capacidad Portuaria al año 2020, llegarán a un punto crítico, limitando el intercambio de mercancías tanto de exportación como de importación. En éste contexto la logística y la infraestructura de transporte terrestre juegan un rol relevante para solucionar la problemática del intercambio de productos.

TENDENCIAS DE LARGO PLAZO EN CHILE

Limitaciones en oferta portuaria



- A menos que todos los proyectos en carpeta se materialicen a tiempo, el sistema siempre opera peor que hoy.
- 2020 es un punto crítico

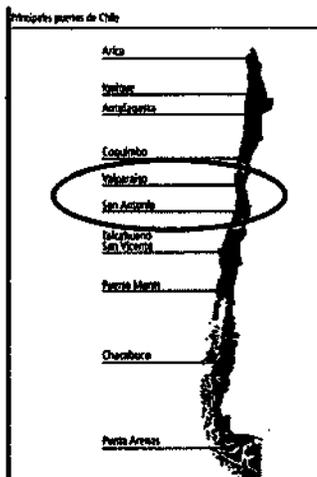


En ese orden de ideas, el transporte de carga nacional representa una actividad productiva de enormes dimensiones y de gran importancia en la productividad y competitividad nacional. Su gran heterogeneidad, tanto desde el punto de vista de la organización industrial, nivel de empresarial, ámbitos de operación, diversidad de carga, características topográficas, entre otras características, hacen de su ejecución una tarea de gran complejidad y envergadura. En los últimos años, la autoridad ha llevado a cabo diversos estudios y análisis relativos a esta industria, los que han evidenciado la necesidad de ir analizándola cada vez en mayor profundidad, con el fin de elaborar políticas públicas que regulen el sector, mejoren su competitividad, corrijan distorsiones de mercado que pudieran estar produciéndose, impulsar una mayor eficiencia a nivel nacional, y quizá lo más relevante, analizar y controlar las externalidades negativas que este sector produce: ambientales, congestión, accidentes, etc.

La Región Metropolitana, es el núcleo administrativo, industrial, comercial, financiero y cultural del país que concentra la mayor actividad del quehacer nacional.

Lo anterior, conlleva a desarrollar estrategias para priorizar las plataformas de negocios para centros de operaciones en el sector del Noviciado, adicionalmente se considera tener una proyección internacional para que los productos que se incorporen, tengan un valor agregado.

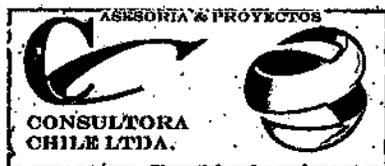
El proyecto hace énfasis también en reducir la contaminación atmosférica sin violar las leyes ambientales chilenas.



Se considera que tener la "Parcela 65 LOTE 2a" es una oportunidad de tener una infraestructura de transporte de alto nivel, ya que es una ciudad moderna con acceso a sistemas de transporte y tecnologías de información eficientes, además considera una distancia de dos horas a los principales puertos del país como son el de San Antonio y el de Valparaíso.

Un estándar de servicio bien definido es la base de la gestión de activos de infraestructura, el que tiene que ser de forma objetiva y mensurable, manteniendo un nivel de servicio determinado con el costo más efectivo posible a través del mantenimiento, reparación y sustitución de activos.

Dicho lo anterior el futuro viene creciendo muy rápidamente y con cambios que necesitarán romper tendencias obsoletas, por eso es tan importante cómo cuidar un buen producto es saber cómo y en dónde generar estos centros logísticos para que conserven sus características y considere su cadena de valor.



El propietario de la Parcela 65 Lote 2ª, empresa chilena de logística, transporte y servicios de valor agregado, lo que se busca ante las competentes autoridades administrativas, es obtener los permisos para **desarrollar el proyecto Inmobiliarios de Infraestructura de transporte terrestre con Intercambios de productos relacionado con el AMB, Puertos de Valparaíso, Iquique, San Antonio e inversionistas del área logística en el intercambio de productos No peligrosos o Vehículos en el área Metropolitana.** Hasta ahora diariamente, desde los puertos, transportan los vehículos de los clientes hasta las instalaciones centrales en Lonquén o donde sea requerido. La empresa cuenta con 170 camiones para una alta tasa de evacuación. Este servicio se realiza en San Antonio, Valparaíso y de ser necesario, en otros puertos del país.

El desarrollo de este proyecto de infraestructura de transporte terrestre, quiere lograr tener una calidad de servicio óptimo, tanto para los clientes como para sus propios trabajadores de la mano de la eficiencia y una continuidad operacional, según objetivos del orden público y necesidades establecidas.

El objetivo de esta infraestructura, es lograr descongestionar los distintos puertos que tenemos, como también el aeropuerto de Santiago, con la finalidad de enfrentar las necesidades actuales.

La calidad del servicio que se otorgará en la operación de las redes de transporte, mantendría niveles de servicio apropiados para evitar impactos negativos.

Se cumplirá con todas las exigencias que la autoridad le vaya imponiendo a su funcionamiento, se desarrollarán una serie de proyectos y obras para la obtención de los permisos sectoriales, tales como; el proyecto y ejecución del agua potable y alcantarillado ante la entidad pertinente, urbanización del acceso, etc.

Análisis del Ministerio de Transporte

Es importante, en lo que sigue, tener siempre en cuenta cuál es el contexto en que se debe situar éste proyecto, que es el análisis de las regulaciones que afectan al transporte de carga. Todo parte de la observación de que el objetivo del transporte de carga urbano es el traslado de bienes necesarios para las actividades económicas que se desarrollan en la ciudad. Esta observación puede ser obvia, pero de ella deducimos la principal premisa de este trabajo, a saber, que es la cantidad de carga transportada, y por ende del número de viajes. Esto implica el nivel de la actividad económica e impactos externos en la Región Metropolitana. El nivel de la actividad económica, a su vez, es determinado por factores mucho más amplios como la política de transporte. Por eso, es razonable señalar que tanto aumente la población en la región, aumentará el número de viajes de carga y seguirá incrementándose en el futuro, independientemente si se le obliga a quienes transportan las cargas a internalizar las externalidades que causan o se regula su circulación, por la simple razón que la demanda de la región continuará creciendo.

En segundo lugar, el contexto apropiado de ésta presentación son las regularidades reportadas por muchos estudios que el Estado ha llevado a cabo: el número de vehículos (de carga y el resto) aumenta a tasas más o menos similares a las del producto geográfico bruto (PGB). Por razones de espacio físico, las vías urbanas tienden a crecer más lentamente que el PGB y mucho más lentamente que el número de vehículos. El resultado casi inevitable es mayor congestión, lo que estimula el crecimiento urbano descentralizado y en extensión. No creemos que existan motivos fundados para pensar que la región está ajena a estos patrones, ya que se observan en el resto del mundo.



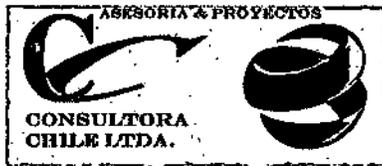
El transporte entrega un 7% del producto interno bruto, las actividades de transporte utilizan el 25% de la energía total consumida en Chile.

Programa de Desarrollo Logístico (PDL) impulsado por el Ministerio de Transporte

Este programa fue creado por el estado desde el año 2005 y tuvo como objetivo principal impulsar la competitividad del comercio exterior y doméstico tanto para la región Metropolitana como para el resto del país

Sus principales funciones y objetivos fueron:

- 1.- Haber acordado entre MTT, MOP, MINVU, MdS, empresas públicas (Puertos, EFE), SEP, DIPRES estrategias y planes de financiamiento privado para la concreción del portafolio de proyectos de infraestructura que impulsen la competitividad del sector.
- 2.- Propuesta y acuerdo con las autoridades sobre los lineamientos fundamentales del desarrollo del Programa Nacional de Transporte (PNT) en lo relacionado a los proyectos de Logística.
- 3.- Aumentar la competitividad de los distintos modos de transporte de carga, modernizando el marco regulatorio e institucional de los sectores marítimo, portuario, ferroviario, camionero y privados.
- 4.- Haber reposicionado a la industria del transporte de carga como un sector atractivo y fundamental para el desarrollo económico y productivo del país
- 5.- Asegurar la provisión de información clave para la toma de decisiones privadas y públicas en el ámbito del transporte de carga, cabotaje y logística, a través de un mecanismo sistemático para la recolección, actualización y difusión de información que funde confianza en los actores privados versus la decisión de las políticas del Estado.
- 6.- Haber concretado las soluciones de corto plazo de infraestructura portuaria y de transporte terrestre que de accesibilidad vial de los 10 puertos estatales a los grandes centros urbanos, según la problemática particular identificada en el PNDP (Plan Nacional Desarrollo Portuario)
- 7.- Haber concretado proyectos del ámbito logístico, eliminado barreras en distintas cadenas productivas de relevancia para la competitividad país.
- 8.- Asegurar que exista un plan de contingencia que permita dar continuidad operacional a la red de transporte de carga en caso de eventos catastróficos.
- 9.- A través del Decreto 18, se busca consensuar una modificación a este decreto que permita avanzar efectivamente hacia una zona de baja emisión dentro de Santiago.
- 10.- Cabotaje Regional y distribución local, se busca eliminar las barreras al cabotaje regional, de manera de mejorar la competitividad del sector logístico que atiende la conectividad marítima, aeroportuario con los actores privados de la región Metropolitana.



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Centro logístico para una Infraestructura de transporte

El presente proyecto, como se ha señalado, tiene por objeto obtener un informe favorable de un proyecto de Infraestructura de Transporte Terrestre en la Parcela 65 Lote 2a sector de Noviciado.

Como antecedente, la empresa ofrece los servicios para todas las marcas automotrices en Chile en base al uso de sus Terrenos en camino a Lonquén, comuna de San Bernardo, y ahora en Noviciado, en camino Bernardo O'Higgins N° 23860, en la Parcela 65 Lote 2a ex Fundo El Noviciado, para el servicio de transporte, pre-entrega, y accesorización de todo tipo de vehículos nuevos, cuyas actividades están insertas en la denominada Infraestructura de Transporte Terrestre.

TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE Ltda., actualmente tiene diversos vínculos contractuales con empresas del rubro automotor, cuyo giro principal, es la importación, distribución y venta de vehículos, dentro del territorio nacional, contratos que no pueden ser acompañados, en razón del compromiso de confidencialidad expuestos en dichos instrumentos, pero que fácilmente se pueden corroborar en la página web : <http://www.transportesschiappacasse.com/> , en la cual además, queda de manifiesto el rubro de la empresa como especialista en logística automotriz.

En específico, la operatividad del proyecto, es proporcionar a los dueños de los vehículos, la importación o de exportación, el transporte, la permanencia esporádica de hasta 5.000 vehículos nuevos y su distribución. El proceso consiste en: cargar o descargar los vehículos, seleccionarlos, etiquetarlos y controlarlos por poco tiempo mientras llega el medio de transporte en donde tienen que ser cargados para su distribución a las empresas automotrices que se dedican como giro comercial, a la venta de vehículos. La distribución de los vehículos hacia los clientes en toda la Región Metropolitana, se realiza con 55 camiones, alcanzando un nivel de entrega de 810 unidades por día.

El proyecto además considera un terminal intermodal interior o un Área de Logística container, conectado con la capacidad de posponer o anticipar el control aduanero a la entrada en el puerto seco. **Esta característica permite agilizar la entrada y salida de las mercancías de los puertos hacia su destino y viceversa, contribuyendo a descongestionar sus operaciones.**

En consideración a lo anterior, se ha iniciado una serie de acciones, hacia la autoridad comunal y regional, pertinentes a lograr la viabilidad y/o permisos de Proyecto Logístico de Infraestructura de Transporte Terrestre, relacionado con el aeropuerto AMB, Puertos de Valparaíso, San Antonio e inversionistas del área logística, en el área de transporte de la Región Metropolitana.

Es importante destacar que **éste proyecto se fundamenta en el principio de protección y la confianza legítima en las políticas públicas y administrativas que el estado ejecutó precedentemente, donde el órgano público ya ha aprobado proyectos, en las mismas características.** Como consecuencia de lo anteriormente descrito, el suscrito realizó sendas transacciones de compraventa de la propiedad señalada, iniciando los permisos sectoriales para su ejecución.

Se están desarrollando los proyectos para este centro logísticos con todas las exigencias que la autoridad nos imponga para su correcto y legal funcionamiento, en definitiva cumpliremos con cada una de las fases del proyecto planteado hacia la autoridad con el efecto de dar funcionamiento a los Proyectos Logísticos de Infraestructura de Transporte Terrestre.



DIAGRAMA DEL PROCESO RESUMIDO DE EMPRESA LOGISTICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE VEHICULOS NUEVOS

	PUERTO	<ul style="list-style-type: none"> -Registro para inicio de trazabilidad en sistema (Port IN) On-Line -Control de Calidad (Inspección) / Registro de Incidencias en sistema -Etiquetado del producto con código de barras -Impresión de Ticket para control de Despacho portuario (Port OUT)
Vinculación de sistema con cliente	TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> -Carga de Ramplas -Proceso estándar -Cuidado del Producto -Impresión de Ticket para control de Despacho portuario (Port OUT)
Trazabilidad On-line	INVENTARIO	<ul style="list-style-type: none"> -Registro para trazabilidad en sistema (CD IN) On-Line -Control de Calidad (Inspección) / Registro de Incidencias en sistema -Almacenamiento en espiga estandarizado / Registro de ubicación -Manutención por antigüedad (según requerimiento) / Admisión Homologados
Control vía código de barras	PREVIA ENTREGA	<ul style="list-style-type: none"> -Lavado del Producto -Secado -Pozo (revisión mecánica / funcional) -Control de Calidad (OUT) / Registro de Incidencias
Desarrollo interno de sistema	DESABOLLADURA & PINTURA	<ul style="list-style-type: none"> -Des abolladura -Pintura menor -Cambio de Partes -Otros.
	DISTRIBUCION	<ul style="list-style-type: none"> -Distribución local y foránea (Carga/Descarga/ Control de Calidad) -Trazabilidad por VIN/Rampla -Control de equipo vía GPS -Alertas de Seguridad en Ruta

Marco Legal según PRMS.

Conforme al emplazamiento del terreno, este se encuentra bajo las siguientes regulaciones legales según sus usos de suelos.

Áreas de Protección Ecológica con Desarrollo Controlado (P.E.D.C.).

Corresponden a aquellas áreas en las cuales se podrá desarrollar, además de las actividades silvoagropecuarias y/o agropecuarias, determinadas actividades de carácter urbano, en tanto se conserve las características del entorno natural y las intervenciones que ellas generen, contribuyan al mejoramiento de la calidad del medioambiente o incrementen sus valores paisajísticos.



Zonas de Interés Silvoagropecuario Mixto ISAM 1.

En estos sectores, además de permitir actividades agropecuarias e instalaciones de agroindustrias que procesen productos frescos, se contempla el uso potencial de extracción de minerales no metálicos aplicables a la construcción: arcillas y puzolanas o pumacitas, explotados conforme a un Plan de Recuperación de Suelo que posibilite su uso posterior en actividades permitidas para el sector, informado favorablemente por el organismo competente.

También se considerarán incluidos en estos sectores aquellos suelos potencialmente utilizables para la localización de Plantas de Macroinfraestructura, Energética y de Comunicaciones y cárceles.

En cuanto a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción Artículo 2.1.29. señala:

"El tipo de uso Infraestructura se refiere a las edificaciones o instalaciones y a las redes o trazados destinados a:

- Infraestructura de transporte, tales como, vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc.

- Infraestructura sanitaria, tales como, plantas de captación, distribución o tratamiento de agua potable o de aguas servidas, de aguas lluvia, rellenos sanitarios, estaciones exclusivas de transferencia de residuos, etc.

- Infraestructura energética, tales como, centrales de generación o distribución de energía, de gas y de telecomunicaciones, gasoductos, etc.

(...)En el área rural de los planes reguladores intercomunales o metropolitanos, dichas instalaciones o edificaciones estarán siempre admitidas y se sujetarán a las disposiciones que establezcan los organismos competentes, sin perjuicio del cumplimiento de la Ley 19.300 y de lo dispuesto en el artículo 55 del DFL N°458 (V. y U.), de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones."

Por su parte, el Artículo 55 inciso 4° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (L.G.U.C.), señala "Igualmente, las construcciones industriales, de equipamiento, turismo y poblaciones, fuera de los límites urbanos, requerirán, previamente a la aprobación correspondiente de la Dirección de Obras Municipales, del informe favorable de la Secretaría Regional del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo y del Servicio Agrícola que correspondan."

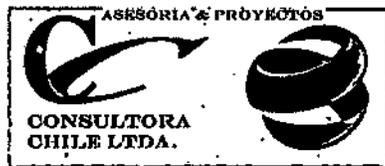
ANTECEDENTES GENERALES DEL PREDIO

1.- Individualización del Propietario

Razón Social : TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE Ltda.
Rut : 76.796.890-6
Rubro : Infraestructura de Transporte Terrestre
Domicilio : Bernardo O'Higgins N°23860 PARC.65 Lt. 2a, Pudahuel
Fono : (56) - 976061488

2.- Individualización del Representante Legal

Nombre : ROBERTO SCHIAPPACASSE MADARIAGA
Rut :
Domicilio :



3-. Identificación del Predio

Nombre : Parcela 65 Lote 2a
Número Rol avalúo S.I.I. : 2900-36
Superficie física predial : 16,3274 has.
Ubicación : Pudahuel
Provincia : Santiago
Región : Metropolitana

4-. Ubicación del Predio

Se localiza al poniente de la ciudad de Santiago en la comuna de Pudahuel. Al predio se accede de la ruta 68 ingresando al camino Noviciado y directamente por el camino Bernardo O'Higgins.

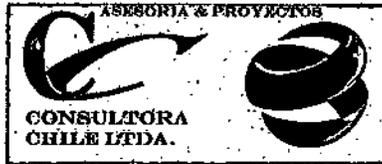


En la Figura se muestra la ubicación en forma satelital y se presenta la localización general del proyecto señalando su vialidad adyacente.

Tabla 1.

**Coordenadas UTM (m) de los Vértices del sector por el cual se solicita
Informe.**

PARCELA 65 lote 2°



CUADRO DE COORDENADAS UTM		
WGS84 HUSO 19S		
VERTICE	NORTE (m)	ESTE (m)
a	6302825.64	323300.94
b	6302635.66	323310.90
c	6302628.93	323503.33
d	6302508.93	323503.33
e	6302410.88	323842.14
A1	6302825.64	323856.51

5- Rol de Avalúos

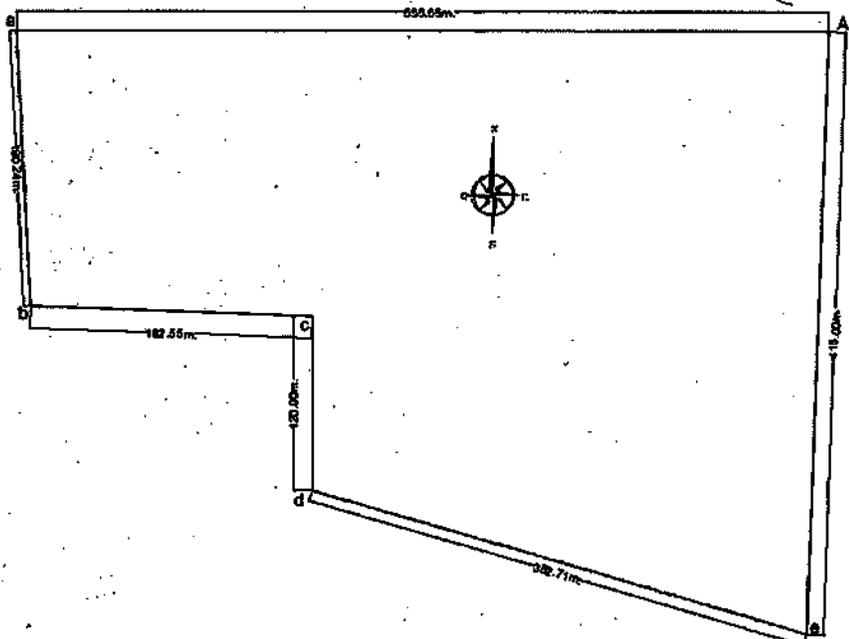
PARCELA 65 LOTE 2a. Número Rol avalúo SII 2900-36 comuna de Pudahuel.

6- Superficies

La Superficie física total de la Parcela 65 Lote 2a es de 16,3274 has, y el área por la cual se solicita el Informe Favorable para Infraestructura de Transporte Terrestre corresponde al 100% del predio.

7- Deslindes

Se deberá señalar claramente tanto los deslindes generales del predio como los deslindes particulares del o los retazos para el IFC.





• Detalle de deslindes:

Al Norte	En 555,55 m. con camino Noviciado
Al Poniente	En 120,00 m. y 190,24 m. con Lote 2b
Al Sur	En 352,71 m. y en 192,55 m. con Lote 2b
Al Oriente	En 415,00 m. con Lote 1

8- Evaluación Medioambiental

Con esta solicitud de informe favorable para la construcción, NO se infringe de manera alguna la normativa ambiental vigente, Decreto N° 40, Ministerio del Medio Ambiente, publicado en el diario oficial el día 12 de agosto del año 2013, considerando que en una categoría de aquellas urbanizaciones y/o loteos con destino industrial inferior a 20 hectáreas, circunstancia que no corresponde a nuestro caso, por lo tanto, no se debe aplicar la normativa de sometimiento de evaluación de impacto ambiental. El proyecto tampoco contempla un proceso de transformación, solo considera almacenamiento e intercambio de productos.

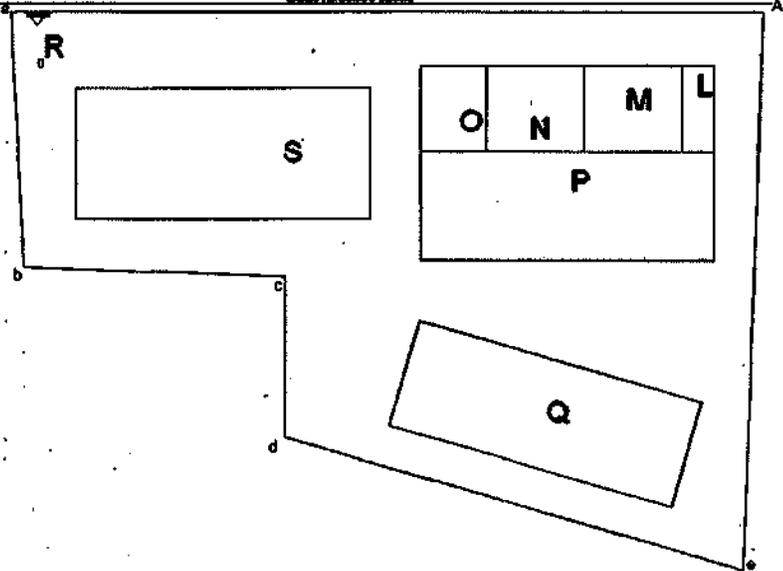
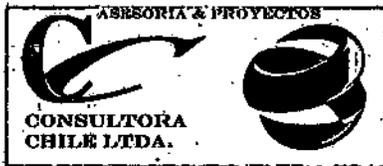
9- Factibilidad Sanitaria

Se ingresaran para la Parcela 65 Lote 2a las aprobaciones sanitarias de Agua Potable y Alcantarillado conforme a lo exigido por el Ministerio de Salud.

PLANTA O TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

El servicio que ofrece la Planta de Infraestructura es proporcionar a los dueños de los vehículos, la importación o de exportación, el transporte, la permanencia esporádica de hasta 5.000 vehículos nuevos y su distribución. El proceso consiste en: cargar o descargar los vehículos, seleccionarlos, etiquetarlos y controlarlos por poco tiempo mientras llega el medio de transporte en donde tienen que ser cargados. En general es un servicio Logístico que se realiza a la pequeña y mediana empresa que importan sus vehículos a través de embarcaciones, y que éstos, deben ser operados mediante personal y maquinaria especializada que permita procesar su carga para posteriormente entregarla a destino nacional.

Para un mayor detalle de la Planta de Infraestructura o Terminal de Transporte Terrestre, describiremos su operación en sectores; el primero corresponde al Acceso que consiste en el área de Vigilancia y de Portería (L-R), el segundo el área de Ingresos (M) a la Planta de Infraestructura, el tercero es el área de Clasificación (N), el cuarto es el área transitorio (O), el quinto es el área de Preparación (P), el sexto es el área de Despacho o Distribución (Q) y el séptimo es el área de Logística container (S). Se describirán los procesos en conformidad a las áreas antes descritas.



CUADRO DE SUPERFICIE			
AREA	SUPERF.	CANT.	TOTAL
L - AREA DE VIGILANCIA	1.535,99 m ²	1	1.535,99 m ²
M - AREA DE INGRESOS	4.652,87 m ²	1	4.652,87 m ²
N - AREA DE CLASIFICACION	4.640,20 m ²	1	4.640,20 m ²
O - A. ALMACENAJE TRANSITORIO	3.040,19 m ²	1	3.040,19 m ²
P - AREA PREPARACION	17.487,69 m ²	1	17.487,69 m ²
Q - A. DESPACHO O DISTRIBUCION	17.487,69 m ²	1	17.487,69 m ²
R - PORTERIA	18,57 m ²	1	18,57 m ²
S - LOGISTICA CONTAINER	21.080,41 m ²	1	21.080,41 m ²
TOTAL SUPERFICIE	69.943,61 m²	1	69.943,61 m²
AREA VERDE	24.033,85 m²	1	24.033,85 m²
PATIO	93.330,39 m²	1	93.330,39 m²
SUP. TOTAL A CONSTRUIR			69.943,61 m²
SUP. TOTAL TERRENO LIBRE			93.330,39 m²
SUP. TOTAL TERRENO			163.274 m²
% OCUPACION DE SUELO			42,83 %

1.- Acceso

1.1.- ÁREA DE VIGILANCIA Y PORTERIA (L-R).

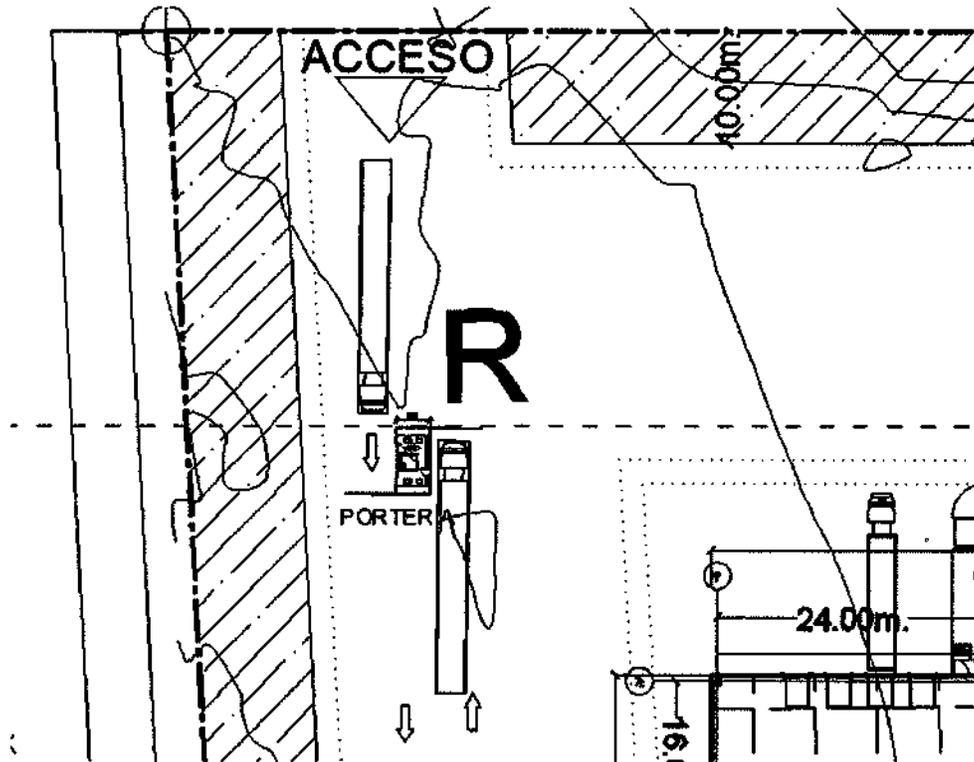
SUPERFICIE DE 1.535,99 M² (L) Y 18,57 M² (R)=1.554,56 M²

Es un área exclusivamente para vigilancia y control de acceso. La superficie de esta área es cerrada en Vigilancia (L) por un galpón continuo y contiguo a las otras áreas para así albergar a todas las actividades que se desarrollarán en el proceso de logística pero

completamente abierto por todos sus lados como si fuera un gran cobertizo que permite la ventilación permanente y un control de la radiación solar. La Portería (R) es independiente y cerca del acceso principal al predio.

1.1.1.- Portería(R).

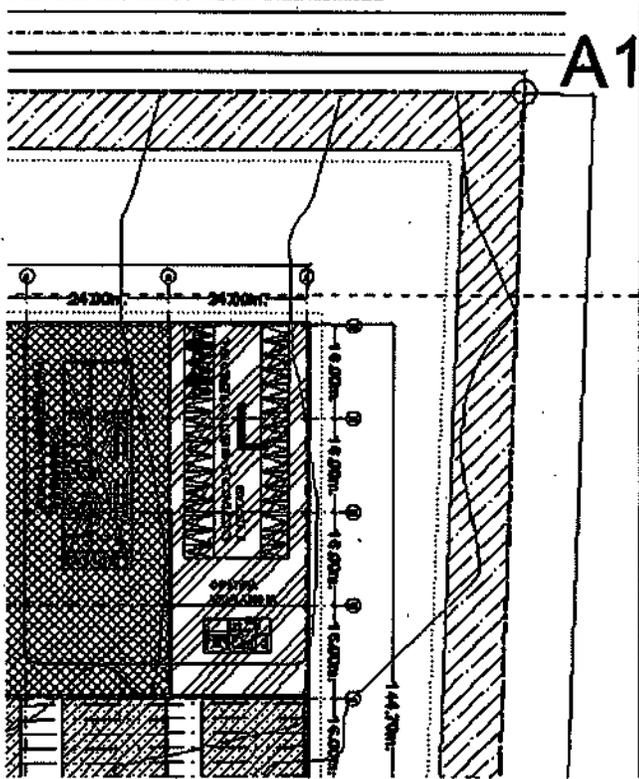
Es una caseta cerrada donde permanecerán los guardias que controlan el ingreso a la totalidad de las instalaciones.



1.1.2. Estacionamientos y Oficinas de Vigilancia (L).

Estacionamientos de trabajadores y visitas al recinto. Las oficinas son para llevar la administración de la guardia del recinto.

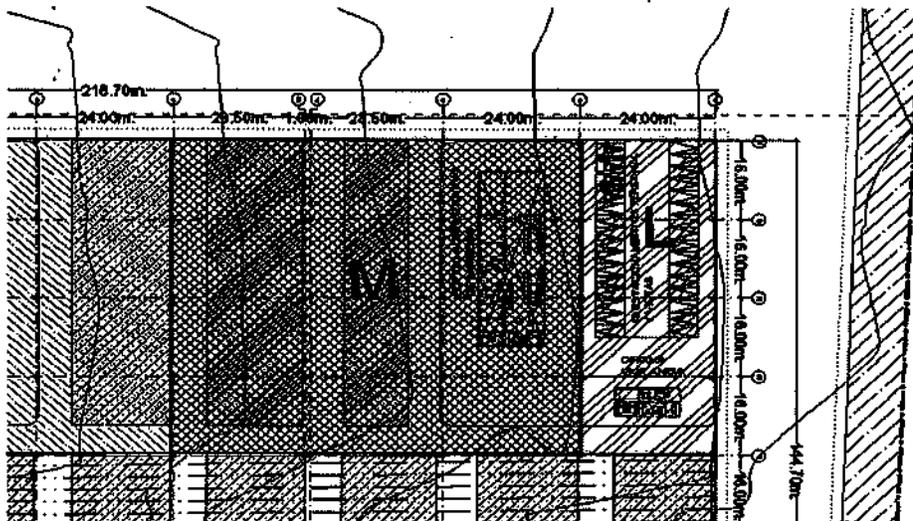
La siguiente figura muestra el acceso de camiones desde camino Bernardo O'Higgins proveniente del camino Noviciado conexión portuaria con ruta 68.



2.- Área de Ingresos (M)

SUPERFICIE DE 4.652,87 M2

Es el área de Ingresos de los vehículos nuevos a las instalaciones. Poseerá un edificio de oficinas donde se realizarán los trabajos administrativos del área de Ingresos. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón iniciado con el área anterior (L).

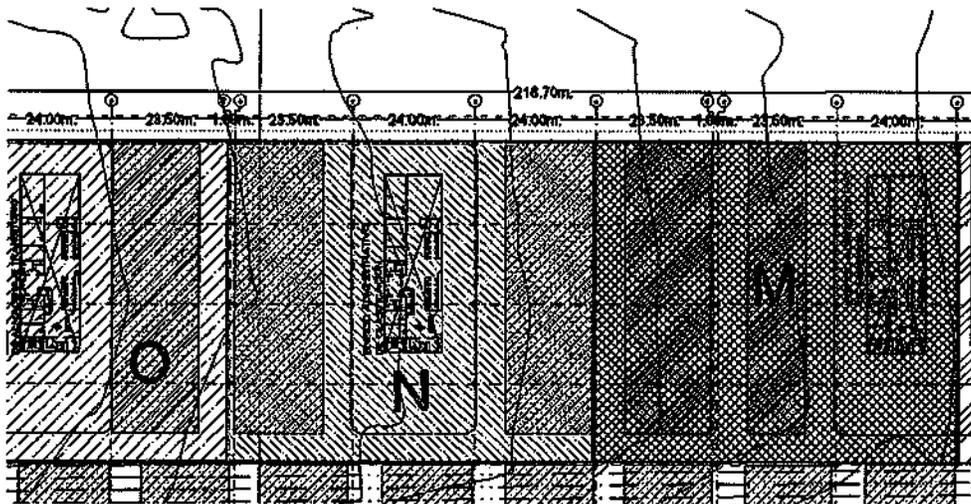




3.- Área de Clasificación (N)

SUPERFICIE DE 4.640,20 M2

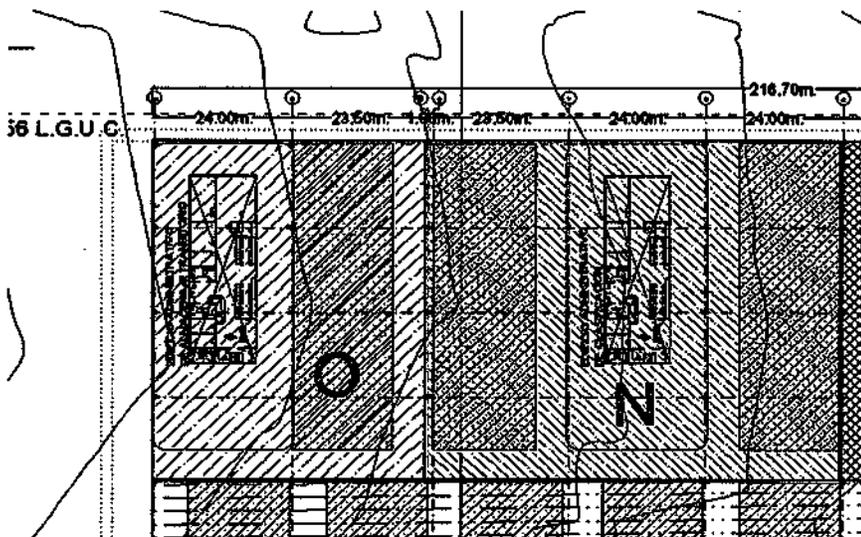
Es el área donde se clasifican para inventariar y tipificar cada uno de los automóviles que ingresan. Poseerá un edificio de oficinas donde se realizarán los trabajos administrativos del área de Clasificación. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón con el área anterior (M)



4.- Área Transitorio (O).

SUPERFICIE DE 3.040,19 M2

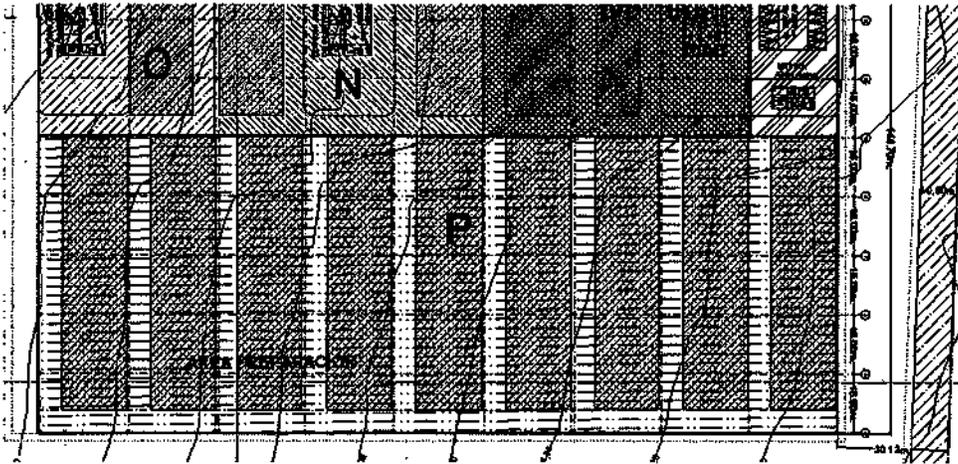
Es el área de custodia transitoria de los automóviles que ingresan. Poseerá un edificio de oficinas donde se realizarán los trabajos administrativos del área Transitoria. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón con el área anterior (N)



5.- Área de Preparación (P)

SUPERFICIE DE 17.487,69 M²

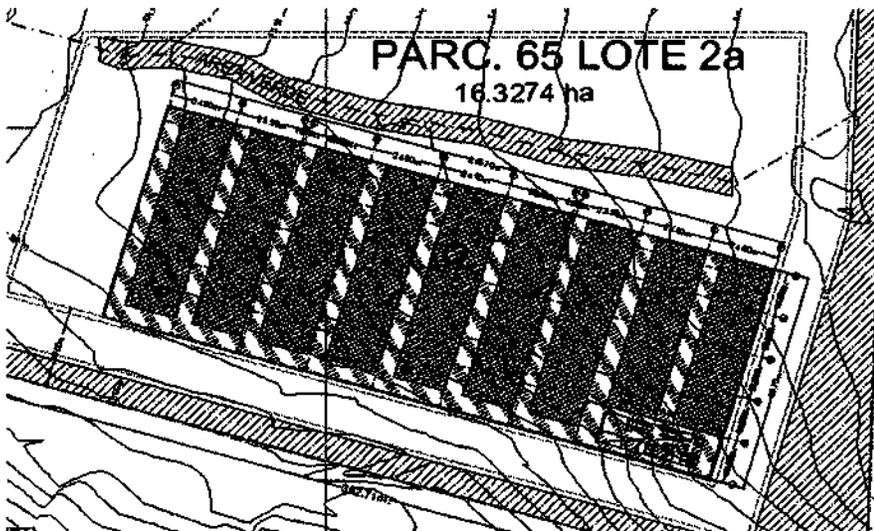
Es el área donde se dejan definitivamente los automóviles que ingresaron en las áreas anteriores. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón con el área anterior (O). Posee un área continua de permanencia de vehículos a la intemperie con suelo compactado.



6.- Área de Despacho o Distribución (Q)

SUPERFICIE DE 17.487,69 M²

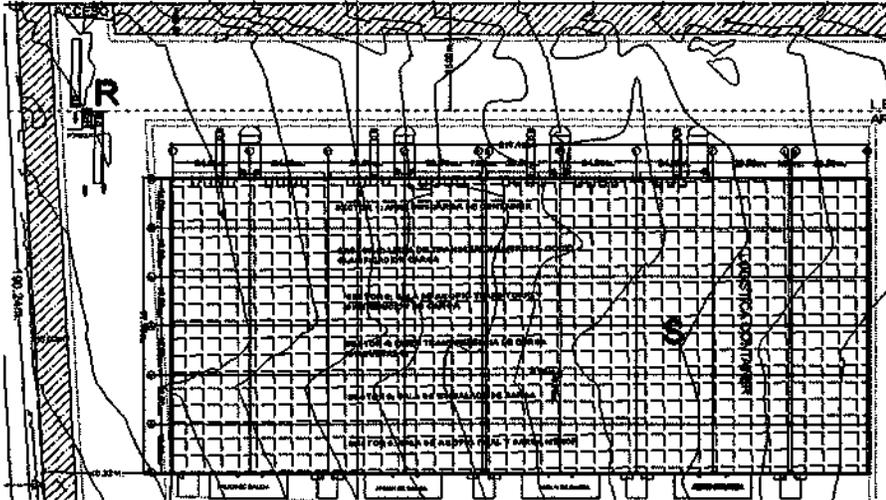
Es el área donde se procesa la distribución o despacho de los automóviles que egresarán. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón P. Es la última preparación antes de subir a camiones como es preparación de accesorización, de lavado, de desabolladura y de pintura, cobertura con protección de pisos, paneles y vidrios de automóviles con cartón corrugado dimensionados para ser alistados y entregados en camiones especiales para su traslado a las automotoras. Poseerá Oficinas administrativas de distribución para últimos chequeo técnicos.



7.- Área de Logística container (S)

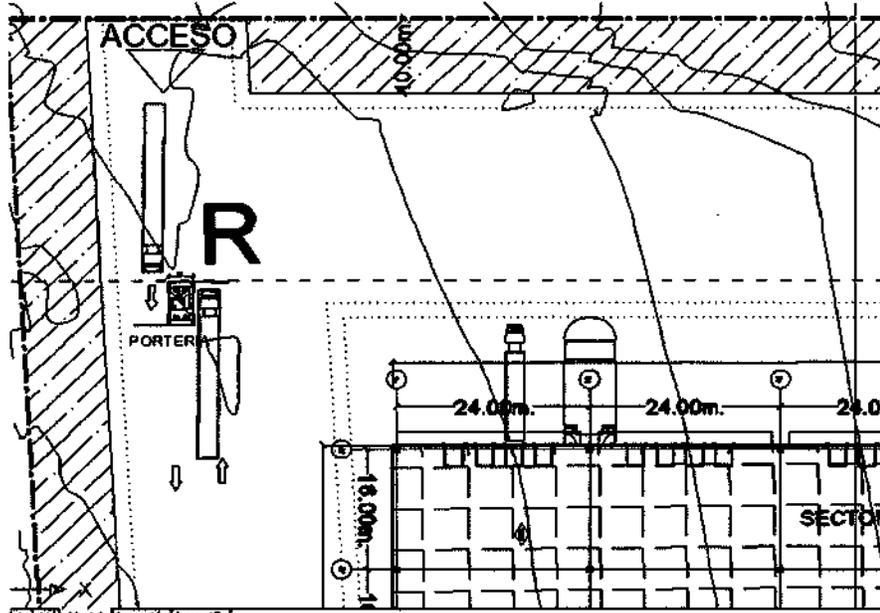
SUPERFICIE DE 62.857,72 M2

Es el área donde se procesa toda la carga descarga de container. Transporte de carga.



Para un mayor detalle describiremos su operación de los procesos en conformidad a procedimiento de descarga y consolidación de carga menor, y el segundo, a proceso de consolidación de carga.

7.1.- Patio Camiones. Se requiere como primer proceso el chequeo de entrada y salida de camiones en la Porteria(R). Posterior al acceso encontrarnos el sector Patio de Camiones en Stand-By en la zona de Andenes de Carga y descarga.

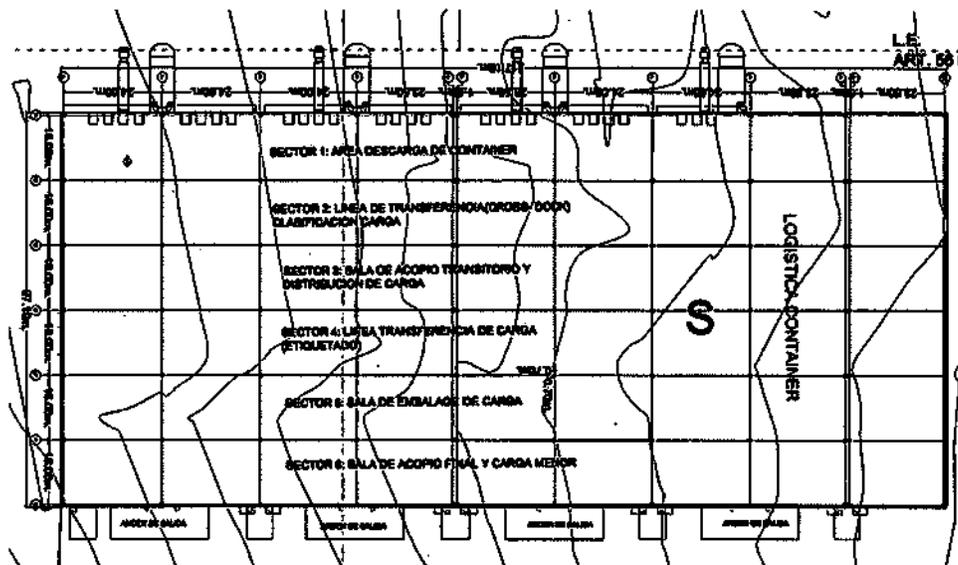




7.2.-Andenes de Ingreso N°1 al N°4. Proceso de Desconsolidación de carga mayor. (Importación)

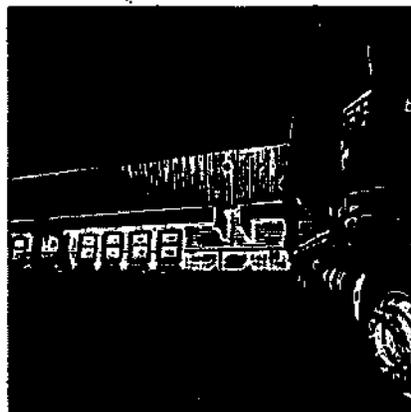
En éste sector del área Logística container se procesan las cargas que provienen de camiones de envergadura mayor en container o similar mediante el atraque de los camiones entorno a los cuatro Andenes de Descarga, para posteriormente, pasar a control, luego desconsolidar carga, clasificarla (cross-dock), etiquetarla conforme a tipo y cantidad de productos según sea su destino, para finalmente despacharla en camiones de capacidad menor.

En la siguiente figura podemos observar los procesos involucrados:



Sector 1.-Descarga (Productos Importados).

Este sector está conformado por cuatro andenes que sirven para la llegada de camiones con carga desde el exterior. Esta descarga se realiza mediante grúas mecánicas que descargan los Container o carga a Granel según sea su producto (carga de 28 toneladas o más). En éste sector se encuentra un recinto correspondiente al Control de Descarga que es operado por los fiscalizadores de la planta.





Sector 2.-Transferencia, Clasificación de Carga (Cross-Dock)

Corresponde a un tipo de preparación de pedido (una de las funciones del almacén logístico) sin colocación de mercancía en stock (inventario), ni operación de picking (recolección). Permite transitar materiales con diferentes destinos o consolidar mercancías provenientes de diferentes orígenes que puede variar dependiendo las necesidades del producto. Este procedimiento se realiza con personal tanto de la Planta como con personal de la empresa contratante dueña de la mercancía y/o producto.



Sector 3.- Acopio Transitorio. Una vez realizado el Cross-Dock la mercadería y/o productos pasan a recintos de acopio transitorio para ser etiquetados e inventariados en la próxima etapa.





Sector 4 y 5.- Línea de Transferencia. Etiquetado y Embalado de cargas.

En éste sector se realiza la etiquetación, inventariado y traslado de carga según tipo, tamaño, y/o características relevantes de la mercadería y/o productos antes de ser embalado y despachado.

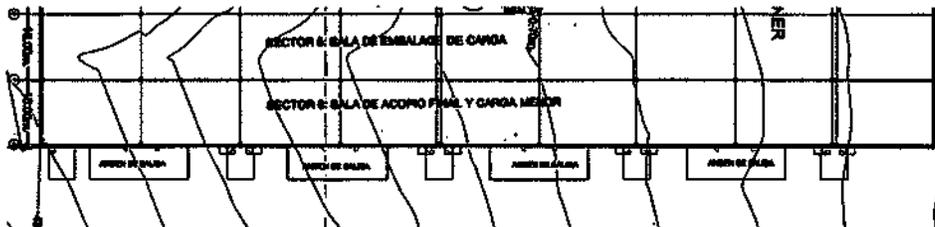
Sector 6.- Sala de Acopio Final y Carga Menor de Carga Final. Andén de Carga Menor.



La última etapa del proceso consiste en trasladar la carga del sector 6 a los andenes de salida a través de las salas de acopio con clasificación de carga, etiquetada y embalada. Este proceso es controlado por personal ubicado en recinto denominado control de Salida. Una vez chequeada la carga se traslada a los andenes de carga menor para ser despachado a los distintos lugares de recepción y/o acopio fuera de la Planta.

7.3.- Andén de Salida N°4, Consolidación de Carga, Selección, embalaje y carga mayor. (Exportación de Carga)

El proceso es inverso al señalado para los Andenes N°1 al N°4, es decir, se recibe la carga menor en los andenes de menor capacidad, se transfiere, se clasifica, se etiqueta y se embala la carga para posteriormente despacharla vía Anden N°4 conforme a la siguiente figura:





En conclusión y en razón de todo lo anteriormente expuesto, solicito a usted, informe favorablemente la construcción del proyecto antes descrito, en virtud del Art. 55 inciso 4° de la LGUC, para el predio ya singularizado, con el objeto de destinarlo a una "Planta de Infraestructura de transporte terrestre" conteniendo una primera área que corresponde al Acceso que consiste en el área de Vigilancia y de Portería (L-R), la segunda área de Ingresos (M) a la Planta de Infraestructura, la tercera área de Clasificación (N), la cuarta es el área transitorio (O), la quinta es el área de Preparación (P), la sexta es el área de Despacho o Distribución (Q) y la séptima es el área de Logística container (S).

Se despide atentamente de ustedes.

PAULO CROCCO NARBOCCI - Consultora Chile Lda.

Arquitecto

████████████████████
████████████████████

CERTIFICADO DE AVALÚO FISCAL

Avalúos en pesos del SEGUNDO SEMESTRE DE 2018

Comuna : PUDAHUEL
Número de Rol de Avalúo : 02900 - 00036
Dirección o Nombre del bien raíz : CAM. BDO. OHIGGINS PC 65 LT. 2 A
Destino del bien raíz : AGRICOLA

AVALÚO TOTAL	: \$	15.018.611
AVALÚO EXENTO DE IMPUESTO	: \$	12.093.457
AVALÚO AFECTO A IMPUESTO	: \$	2.925.154

El avalúo que se certifica ha sido determinado según el procedimiento de tasación fiscal para el cálculo del impuesto territorial, de acuerdo a la legislación vigente, y por tanto no corresponde a una tasación comercial de la propiedad.

Por Orden del Director



CERTIFICADO GRATUITO

Certificado Registro de Comercio de Santiago

El Conservador de Bienes Raíces y Comercio que suscribe, certifica que no hay constancia al margen de la inscripción social de fojas 4918 número 3716 del Registro de Comercio de Santiago del año 2007, de haber sido modificada, al 8 de octubre de 2018, la administración conferida por la sociedad "Transportes e Inversiones Schiappacasse Limitada" a Roberto Gerardo Schiappacasse Madariaga.

Los derechos registrales correspondientes a esta actuación ascienden a la suma de \$2.300.

Santiago, 9 de octubre de 2018.



[Firma manuscrita]

Carátula: 14060949

RM



Cod. de verificación: cvn-d68d95-0
www.conservador.cl

Documento incorpora firma electrónica avanzada conforme a Ley N° 19.799. La vigencia de la firma electrónica en el documento, al igual que la integridad y autenticidad del mismo, deben ser verificados en www.conservador.cl, donde estará disponible por 90 días contados desde la fecha de su emisión. Documento impreso es sólo una copia del documento original.

I MUNICIPALIDAD DE TIL TIL

FOLIO TESORERIA 6712
FOLIO GIRADOR 833
ORDEN DE INGRESO

PAULO CROCCO NARDOCCI 9552900 - 3
NOMBRE O RAZON SOCIAL RUT

CJORINDA WILCHAW 678 B
DIRECCION

0 ROL/PLACA VIGENCIA

RENTAS E INSPECCION PERIODO
UNIDAD GIRADORA

OBSERVACION
CANCELA DERECHOS POR CONCEPTO DE PATENTE PROFESIONAL DE ARQUITECTO.- VALIDO POR EL 2° SEMESTRE 2018.- VENCE: 31 DE DICIEMBRE DE 2018.

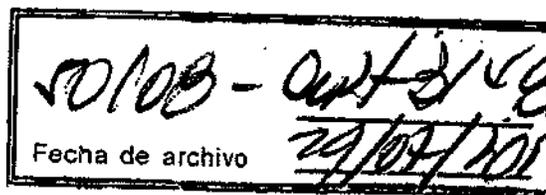
CONTRIBUYENTE

DENOMINACION	FECHA EMISION	VENCIMIENTO/PAGO	VALORES
PERMISOS PROVISORIOS Y AJUSTE SENCILLO	10/07/2018 116-00-01-000-002-000	10/07/2018	23.698
	214-07-00-000-000-000		2

MUNICIPALIDAD DE TIL TIL



SUBTOTAL	23.700
I.P.C.	0
MULTAS E INTERESES	0
TOTAL	23.700
EMISOR	JACUNA



**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA**

Equipo Desarrollo Territorial (EDT)
Interno N° 1778 -2015
Ingreso N° 7300049 de fecha 18.06.2015.

ORD. N°

3148 ✓

ANT.: Su solicitud de fecha 02.06.2015
ingresada el día 18.06.2015.

MAT.: PUDAHUEL: Certificación de Proyecto de
Subdivisión de predio rural en sector
Noviciado.

SANTIAGO, 07 JUL 2015 ✓

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

**A: SR. HERNAN RODRIGO BUSTAMANTE RETAMALES
REPRESENTANTE LEGAL - CORPBANCA**

1. Esta Secretaría Ministerial ha recibido su presentación individualizada en el antecedente, mediante la cual solicita la certificación de un proyecto de subdivisión rural en 2 lotes, del predio denominado "Lote N° 2 de la Parcela N° 65, del Fundo El Noviciado, Colonia Juan Antonio Rios", de una superficie aproximada de 71,10 ha, de propiedad de Corpbanca, el predio se ubica en Camino Bernardo O'Higgins N° 23.860, sector Noviciado, comuna de Pudahuel y está signado con el Rol de Avalúo N° 2900-27.

Acompaña copia de título de dominio inscrito en el Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 44882 N° 67787 del Registro de Propiedades del año 2014.

El plano que grafica el Lote N° 2, se encuentra archivado en el Conservador de Bienes Raíces de Santiago con el N° 40924-2 del Registro de Propiedades de fecha 05.03.2004.

2. Según lo informado por la Dirección de Obras Municipales de Pudahuel, en el Certificado de Informaciones Previas N° 151, de fecha 26.02.2015, el predio a subdividir se emplaza en área rural regulada por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS). En el Punto 5. Normas Urbanísticas señala que el terreno se emplaza en:

- **Uso de Suelo 1, 2 y 3:** "Área de Interés Silvoagropecuario Mixto ISAM-1", regulada en el artículo 8.3.2.2., de la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), en él se exige una superficie predial mínima de los lotes resultantes de 4,00 ha.
- **Uso de Suelo 4:** "Área de Protección Ecológica con Desarrollo Controlado P.E.D.C.-1", regulada en el artículo 8.3.1.2. de la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), en él se exige una superficie predial mínima de los lotes resultantes de 50,00 ha.



3. La subdivisión solicitada, genera 2 lotes nuevos que segregan las porciones correspondientes a cada tipología de área según las que se indica en el párrafo anterior y en ambas se cumple con los requisitos de superficie predial mínima estipulados en el PRMS (4,00 y 50,00 ha), los lotes resultantes mantienen su carácter rústico y se detallan en el siguiente cuadro:

Predio	Polígono	Superf. Aprox. (ha)
Lote 2a	a-b-c-d-e-A1-a	16,3274 ha
Lote 2b	B1-a-b-c-d-e-G-F-E-D1-I-B1	54,7726 ha
Superficie Total		71,1000 ha

4. Por lo anterior, esta Secretaría Ministerial Metropolitana certifica el cumplimiento normativo del proyecto de subdivisión del predio rol N° 2900-27, graficado en Plano Lámina 1 de 1, de fecha 29.05.2015, acompañando al presente dos copias timbradas de dicho plano.

La ubicación, cotas y superficies indicadas en el Plano de Subdivisión que se certifica, así como los demás antecedentes que acompañan la presentación, son de la exclusiva responsabilidad del arquitecto que suscribe el proyecto.

Saluda atentamente a usted,



ALDO RAMACIOTTI FRACCHIA
ARQUITECTO
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FBP/ACD/orc.

Incluye 1 Carpeta con todos los antecedentes originales ingresados y 2 planos timbrados.

DISTRIBUCIÓN:

Destinatario: Sr. Hernán Rodrigo Bustamante Retamales – Representante Legal de Corpbanca

Dirección: [Redacted]

Teléfono: [Redacted]

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo

Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura

Ley de Transparencia art. 7/g.

Archivo.



**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA**

Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° 420 - 2019
Ingreso N° 0302826 de fecha 20.11.2018.

ORD. N° 883 /

ANT.: Su solicitud, de fecha 19.11.2018.

MAT.: **PUDAHUEL**: Art. 55° LGUC. Informa Favorable proyecto "Infraestructura de Transporte Terrestre", en Área Rural.

SANTIAGO, 14 FEB 2019

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

**A : SR. PAULO CROCCO NARDOCCI
REPRESENTANTE LEGAL TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE LTDA.**

Esta Secretaría Ministerial recibió su presentación citada en el antecedente, mediante la cual solicita el Informe Favorable a que se refiere el artículo 55° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), correspondiente a la construcción de un proyecto de Infraestructura de Transporte Terrestre en un Área de Interés Silvoagropecuario Mixto (ISAM 1) en la comuna de Pudahuel.

De acuerdo a los antecedentes presentados y a la normativa vigente, se puede informar lo siguiente:

1. Antecedentes de la Propiedad:

Ubicación	Camino Bernardo O'Higgins N° 22750, Parcela 53, lote 5.
Rol Sil N°	2900-33
Superficie Predial aprox.	13,39 ha.

2. Instrumento de Planificación Territorial aplicable:

Plan Regulador Metropolitano de Santiago	Resolución N° 20 de fecha 06.10.1994, publicado en Diario Oficial el día 04.11.1994.
Zona en que se emplaza el terreno.	- Área de Interés Silvoagropecuario Mixto ISAM 1 (Art. 8.3.2.2. PRMS). - Área de Alto Riesgo Natural por Inundación, Causas Naturales, Napa Freática (Art. 8.2.1.1 letra a2, del PRMS)
Certificado de Informaciones Previas	N° 1168 de fecha 09.11.2017.



- Las actividades permitidas para el territorio de *Interés Silvoagropecuario Mixto N° 1 (ISAM 1)* del PRMS, son las siguientes:
 - Actividades agropecuarias.
 - Agroindustrias que procesen productos frescos.
 - Actividades extractivas de minerales no metálicos aplicables a la construcción.
 - Plantas de macroinfraestructura, energética y de comunicaciones.
 - Cárceles.
- Las Áreas de Alto Riesgo Natural por Inundación, Causas Naturales, Napa Freática (Art. 8.2.1.1 letra a2, del PRMS), corresponden a aquellas áreas que presentan problemas de afloramiento potencial de aguas subterráneas, ubicadas en el Área Urbana Metropolitana, en las comunas de Quilicura, Colina, Lampa, Renca, Pudahuel, Cerro Navia y Maipú.

3. Características del Proyecto:

Breve Descripción	La solicitud corresponde a un proyecto de Infraestructura de Transporte, definida como una Planta de Infraestructura Terrestre, cuyo objetivo es descongestionar el tráfico de carga pesada entre los puertos marítimos y su relación con la ciudad de Santiago. El proyecto funciona como un centro logístico terrestre que actúa como una antesala al ingreso de productos (vehículos) de exportación-importación en tránsito, al interior de la ciudad.																								
Uso de Suelo – Destino	Infraestructura de Transporte, instalaciones o recintos portuarios o aeroportuarios, según Art. 2.1.29 de la OGUC.																								
Superficie a construir	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>F – Galpón Pre Entrega</td><td style="text-align: right;">247,28 m2</td></tr> <tr><td>G – Galpón Pre Entrega</td><td style="text-align: right;">690,56 m2</td></tr> <tr><td>H – Galpón Pintura</td><td style="text-align: right;">218,34 m2</td></tr> <tr><td>L – Área Vigilancia</td><td style="text-align: right;">1.535,99 m2</td></tr> <tr><td>M – Área de Ingresos</td><td style="text-align: right;">4.652,87 m2</td></tr> <tr><td>N – Área de Clasificación</td><td style="text-align: right;">4.640,20 m2</td></tr> <tr><td>O – Área Almacenaje Transitorio</td><td style="text-align: right;">3.040,19 m2</td></tr> <tr><td>P – Área Preparación</td><td style="text-align: right;">18.532,85 m2</td></tr> <tr><td>Q – Área Despacho o Distribución</td><td style="text-align: right;">10.141,33 m2</td></tr> <tr><td>R – Portería</td><td style="text-align: right;">18,57 m2</td></tr> <tr><td>S – Logística Contener</td><td style="text-align: right;">21.080,41 m2</td></tr> <tr><td>SUPERFICIE TOTAL PROYECTO</td><td style="text-align: right;">64.978,58 m2</td></tr> </table>	F – Galpón Pre Entrega	247,28 m2	G – Galpón Pre Entrega	690,56 m2	H – Galpón Pintura	218,34 m2	L – Área Vigilancia	1.535,99 m2	M – Área de Ingresos	4.652,87 m2	N – Área de Clasificación	4.640,20 m2	O – Área Almacenaje Transitorio	3.040,19 m2	P – Área Preparación	18.532,85 m2	Q – Área Despacho o Distribución	10.141,33 m2	R – Portería	18,57 m2	S – Logística Contener	21.080,41 m2	SUPERFICIE TOTAL PROYECTO	64.978,58 m2
F – Galpón Pre Entrega	247,28 m2																								
G – Galpón Pre Entrega	690,56 m2																								
H – Galpón Pintura	218,34 m2																								
L – Área Vigilancia	1.535,99 m2																								
M – Área de Ingresos	4.652,87 m2																								
N – Área de Clasificación	4.640,20 m2																								
O – Área Almacenaje Transitorio	3.040,19 m2																								
P – Área Preparación	18.532,85 m2																								
Q – Área Despacho o Distribución	10.141,33 m2																								
R – Portería	18,57 m2																								
S – Logística Contener	21.080,41 m2																								
SUPERFICIE TOTAL PROYECTO	64.978,58 m2																								

4. La ubicación, cotas y superficies indicadas en el plano presentado son de exclusiva responsabilidad del arquitecto que firma el proyecto.



5. Como se explicó en el numeral 3 precedente, el proyecto, emplazado en el sector ISAM 1 y P.E.D.C-1, desde el año 2008, que dio inicio a una serie de acciones desde el Ministerio de Obras Públicas tendientes a mejorar la conectividad del sector El Noviciado, con el objetivo de viabilizar "Proyectos Logísticos de Infraestructura de Transporte Terrestre, complementada con Almacenaje de Intercambio de productos" relacionados con el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Puertos de Valparaíso y San Antonio y finalmente inversionistas del área Logística del Área de Transporte y almacenaje del Área Metropolitana.

El proceso de tránsito de la carga de este tipo de productos, desde los puertos hasta los proveedores de las principales ciudades, es posible entenderlo como un único proceso ligado a la Infraestructura de Transporte, tal como lo establece el Dictamen N°37872 de 2014 de la Contraloría General de la República, el cual, en el caso de la Empresa Portuaria de Antofagasta, concluye que los edificios y construcciones asociadas a la recepción, almacenamiento y embarque –en este caso de concentrado de cobre- *"son accesorias al recinto portuario de que se trata, es del caso concluir que ellas constituyen obras de infraestructura de transporte"*.

Según lo normado en el artículo 2.1.29. de la OGUC, las edificaciones o instalaciones y las redes o trazados relativos al tipo de uso de suelo Infraestructura de Transporte, se refiere entre otras a: *"(...) las vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc. (...)"*. De ello, es posible concluir que este tipo de proyectos son parte de los recintos marítimos o portuarios, ya que funcionan en directa relación de su carga con el puerto de origen y el destino en la ciudad.

6. Ahora bien, sobre los proyectos relacionados con el uso de Infraestructura, el Art. 2.1.29 de la OGUC, también establece: *"En el área rural de los planes reguladores intercomunales o metropolitanos, dichas instalaciones o edificaciones estarán siempre admitidas y se sujetarán a las disposiciones que establezcan los organismos competentes, sin perjuicio del cumplimiento de la Ley 19.300 y de lo dispuesto en el artículo 55 del DFL N°458 (V. y U.), de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones"*.

Con ello, es posible entender que independiente de la regulación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, en lo que respecta a los usos de suelo permitidos y demás restricciones, **este tipo de actividades estarán siempre admitidas.**

7. En conclusión, de acuerdo a lo expuesto en los puntos precedentes, esta Secretaría Ministerial **informa favorablemente** la construcción del **proyecto "Infraestructura de Transporte Terrestre"** en el predio antes señalado, por constituir sus edificaciones e instalaciones una Infraestructura de Transporte para el almacenamiento, depósito y distribución de carga portuaria, las que de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 2.1.29 de la OGUC, deben entenderse siempre admitidas en el área rural de los Planes-Reguladores Intercomunales.

8. Las edificaciones de este proyecto deberán cumplir con las siguientes exigencias técnicas:

- Normas Generales: El proyecto deberá ejecutarse de acuerdo a las disposiciones y normas técnicas contenidas en la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza General.
- Dotación de servicios de agua potable, alcantarillado y electricidad: Corresponderá a la dotación propuesta por el interesado, cuyos proyectos deberán cumplir con las normas técnicas de instalaciones y ser evaluadas y resueltas por los organismos competentes conforme a las normas vigentes a la fecha de ingreso de la solicitud del permiso respectivo en la Dirección de Obras Municipales.



- **Áreas de Riesgo:** deberán cumplir con lo señalado en el Artículo 2.1.17 de la OGUC, en el sentido de que deberá acompañar a la respectiva solicitud de permiso de edificación, un **estudio fundado, elaborado por profesional especialista y aprobado por el organismo competente**, que determine las acciones que deberán ejecutarse para su utilización.

9. Atendido el carácter excepcional y restrictivo de las disposiciones establecidas del Art. 55° de la LGUC, cabe precisar que lo **informado favorablemente** se refiere **exclusivamente** a lo descrito en el Punto 5 del presente documento.

Lo anterior, deberá ser **verificado y exigido** por la DOM, al momento de evaluar la solicitud de permiso de edificación respectiva.

Saluda atentamente a usted,

FABIAN KUSKINEN SANHUEZA
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO
SUBROGANTE

SBB/EGB/DCM/ccm.

Se adjunta: Carpeta con antecedentes originales ingresados y dos planos timbrados.

DISTRIBUCIÓN:

Retira: Sr. Paulo Crocco Nardocci

Dirección: [REDACTED]

Correo Electrónico: [REDACTED]

Teléfono: [REDACTED]

Secretaría Ministerial Metropolitana

Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura

Ley de Transparencia art. 7/g.

Archivo.

CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES

MUNICIPALIDAD DE PUDAHUEL

REGIÓN METROPOLITANA

Urbano Rural Expansión Urbana



SOLICITUD N°	201705871
FECHA	08-11-2017
CERTIFICADO N°	1168
FECHA	09-11-2017

1.- IDENTIFICACIÓN DE LA PROPIEDAD (CERTIFICADO DE NÚMERO)

A LA PROPIEDAD UBICADA EN		CAMINO BERNARDO O HIGGINS			
LOTEO	NOVIADO	MANZANA	LOTE	PARCELA 53 LOTE 6	
ROL 811. N°	2900-33	LE HA SIDO ASIGNADO EL N°	22600 PARCELA 53 LOTE 6		

2.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APLICABLES

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO	RESOLUCION N° 20/94 P.R.M.S.	FECHA	04-11-1994
PLAN REGULADOR COMUNAL	-----	FECHA	-----
PLAN SECCIONAL	-----	FECHA	-----
PLANO SECCIONAL	-----	FECHA	-----
ÁREA DONDE SE UBICA EL TERRENO			
<input type="checkbox"/> URBANA	<input type="checkbox"/> EXPANSIÓN URBANA	<input checked="" type="checkbox"/> RURAL	

3.- DECLARATORIA POSTERGACIÓN DE PERMISO (Art. 117 LGUC)

PLAZO DE VIGENCIA	-----
DECRETO O RESOLUCIÓN N°	-----
FECHA	-----

4.- Deberá acompañar informe sobre calidad de subyeto (ART. 5.1.15 O.G.U.C.) SI NO

5.- NORMAS URBANÍSTICAS (En caso necesario se adjunta hoja anexa)

5.1.- USOS DE SUELO

ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO	ÁREA DE INTERÉS SILVOAGROPECUARIO NIETO SAN 1 ART. 6.3.2.2. PRMS		
USOS DE SUELO PERMITIDOS:			
ACTIVIDADES AGROPECUARIAS E INSTALACIONES DE ABNOINDUSTRIAS QUE PROCESAN PRODUCTOS FRESCOS, SE CONTEMPLA EL USO POTENCIAL DE EXTRACCIÓN DE MINERALES NO METÁLICOS APLICABLES A LA CONSTRUCCIÓN, LOCALIZACIÓN DE PLANTAS DE MACROINFRAESTRUCTURA, ENERGÉTICA Y DE COMUNICACIONES Y CARCELES.			
SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA	DENSIDAD MÁXIMA	ALTURA MÁXIMA EDIF.	SISTEMA DE AGRUPAMIENTO
4 HAS	-----	ART. 2.6.2. OGUIC	ASLADO
COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD	COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO	OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES	RASANTE
-----	-----	ART. 2.6.3. OGUIC	7º
ADOBAMIENTOS	DISTANCIAMIENTOS	CIERROS	NIVEL DE APLICACIÓN SUELO NATURAL
-----	5 MTS.	ALTURA 2.0 MTS. % TRANS. 60%	OCHAVOS ART. 2.6.3. OGUIC
OBSERVACIONES Proporción tierra y fondo superficies a ceder para áreas verdes (Art. 2.6.5 N° 2 O.G.U.C.)			
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS			
ART. 7.1.2.9. RES 20/94 PRMS			SI
ÁREA DE RIESGO	ÁREA DE PROTECCIÓN	ZONA DE INTERÉS DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA	ZONA TÍPICA O MONUMENTO NACIONAL
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO
MAPA FREÁTICA			



CERTIFICADO N° 1168
FECHA 09-11-2017
Pudahuel

5.2.- LINEAS OFICIALES

POR CALLE		TIPO VIA	
CAMINO BERNARDO O HIGGINS T1P PRMS			
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	30 MTS.	ANTEJARDIN
	DISTANCIA L.O. A/EJE CALZADA		CALZADA
POR CALLE		TIPO VIA	
CAMINO EL ALTO (ARTURO PRAT)			
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	20 M EXISTENTE	ANTEJARDIN
	DISTANCIA L.O. A/EJE CALZADA	10 M EXISTENTE	CALZADA
		A DEFINIR	
		A DEFINIR POR EL MOP	

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PUBLICA

LA PROPIEDAD SE ENCUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA (ART. 59) SI NO

PARQUE VALIDAD ERBANQUE
APERTURA

DE LAS SIGUIENTES VIAS

PERFIL OFICIAL 30 MTS. PRMS T1P

GRAFICACIÓN DEL ÁREA AFECTA A UTILIDAD PÚBLICA CON INDICACIÓN DE SUPERFICIES Y DIMENSIONES (Parque / Validad)

PERFIL DEL ÁREA AFECTA A OBLIGACIÓN DE URBANIZAR (Art. 2.2.4)

OBRAS DE URBANIZACIÓN DE LAS ÁREAS A DECLARATORIA (ART. 134° LGUC)

PLANDS Y PROYECTOS

<input type="checkbox"/>	Pavimentación
<input type="checkbox"/>	Agua Potable
<input type="checkbox"/>	Alcantarillado de Aguas Servidas
<input checked="" type="checkbox"/>	Evacuación de Aguas Lluvias
<input type="checkbox"/>	Electricidad y/o Alumbrado Público
<input type="checkbox"/>	Gas
<input type="checkbox"/>	Telecomunicaciones
<input type="checkbox"/>	Plantaciones y obras de ornato
<input type="checkbox"/>	Obras de defensa del terreno
<input type="checkbox"/>	Otros:

6.- CARACTERÍSTICAS DE URBANIZACIÓN

ESTADO DE LA URBANIZACIÓN: EJECUTADA SI NO RECIBIDA SI NO GARANTIZADA SI NO

7.- DOCUMENTOS ADJUNTOS

PLANO DE CATASTRO PERFIL DE CALLES ANEXO NORMAS URBANISTICAS DEL I.P.T

NOTA: EL PRESENTE CERTIFICADO MANTENDRÁ SU VALIDEZ Y VIGENCIA MIENTRAS NO SE PUBLIQUEN EN EL DIARIO OFICIAL MODIFICACIONES AL CORRESPONDIENTE INSTRUMENTO DE PLANIFICACION TERRITORIAL, O A LAS DISPOSICIONES LEGALES O REGLAMENTARIAS PERTINENTES, QUE AFECTEN LAS NORMAS URBANISTICAS APLICABLES AL PREDIO

8.- PAGO DE DERECHOS

TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (ART. 130 N° 9 LGUC)	N°	\$ 4.668
ORD DE INGRESO MUNICIPAL	N° 472852	FECHA 08/11/2017



PAOLA FUENZALIDA SALCEDO
ARQUITECTO
DIRECTORA (S) DE OBRAS MUNICIPALES

PFS / URQ

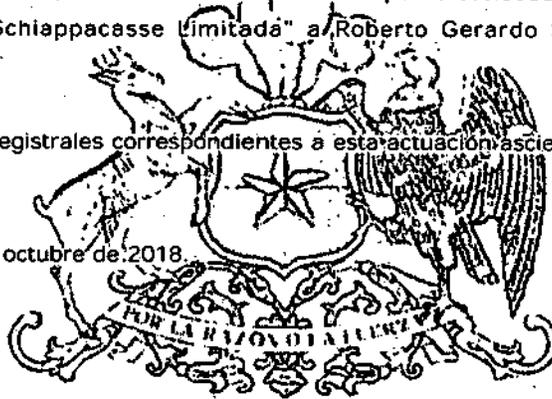


Certificado Registro de Comercio de Santiago

El Conservador de Bienes Raíces y Comercio que suscribe, certifica que no hay constancia al margen de la inscripción social de fojas 4918 número 3716 del Registro de Comercio de Santiago del año 2007, de haber sido modificada, al 8 de octubre de 2018, la administración conferida por la sociedad "Transportes e Inversiones Schiappacasse Limitada" a Roberto Gerardo Schiappacasse Madariaga.

Los derechos registrales correspondientes a esta actuación ascienden a la suma de \$2.300.

Santiago, 9 de octubre de 2018.



[Handwritten signature]

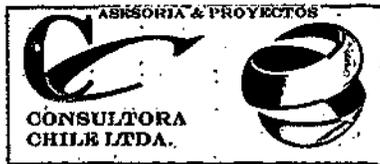
Carátula: 14060949

RM



Cód. de verificación: cvn-d68d95-0
www.conservador.cl

Documento incorpora firma electrónica avanzada conforme a Ley N°19.799. La vigencia de la firma electrónica en el documento, al igual que la integridad y autenticidad del mismo, deben ser verificados en www.conservador.cl, donde estará disponible por 90 días contados desde la fecha de su emisión. Documento impreso es sólo una copia del documento original.



**MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO
DEPTO. DESARROLLO URBANO**

**MEMORIA PARA LA OBTENCION DE
INFORME FAVORABLE PARA LA CONSTRUCCION (ART.55)
DE
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE**

**PROPIEDAD DE TRANSPORTES E INVERSIONES
SCHIAPPACASSE Ltda.**

EN

PARCELA 53 lote 5

COMUNA DE PUDAHUEL

(REF: CAMINO BERNARDO O'HIGGINS N° 22750)

**Paulo Crocco Nardocci
Arquitecto**

NOVIEMBRE - 2018



PROYECTO LOGÍSTICO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE.

Introducción

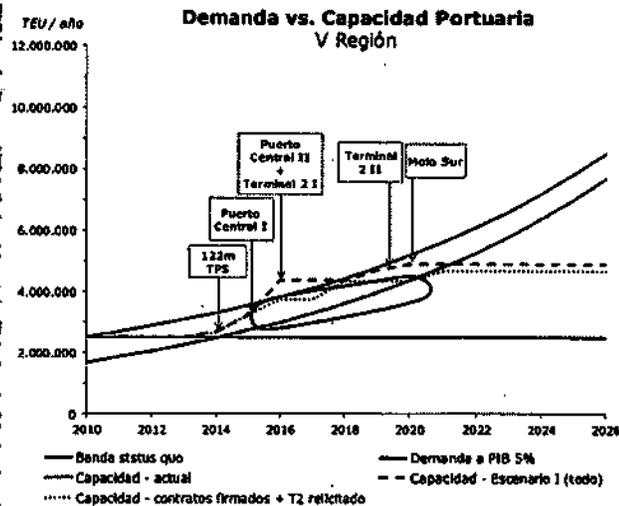
Según los informes emitidos por el Servicio Nacional de Aduanas, el flujo de cargas, tanto en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB), como los Puertos de San Antonio y Valparaíso, (estos 2 últimos generan el 51% de los ingresos de los puertos estatales), han experimentado en los últimos años, y para el futuro también se vislumbra, un constante y sostenido aumento de carga transportada, lo que hace imposible que los espacios interiores de guarda temporal de objetos existentes, puedan satisfacer la demanda, tanto actual, como futura.

Desde el punto de vista de la infraestructura de transporte de la Región Metropolitana, la importancia de la ampliación del Aeropuerto Merino Benítez, está ligada directamente a un aumento de la infraestructura logística entorno a éste. Por éste motivo, el Ministerio de Obras Públicas inició desde el año 2008 las expropiaciones de terrenos adyacentes a los caminos de Noviciado, Lampa y Renca, con el fin de realizar las obras de urbanización y conexión con el Aeropuerto AMB y la Ruta 68, trabajos que concluyeron el año 2012.

Por su parte y de acuerdo a las tendencias a largo plazo conforme al estudio realizado por el Ministerio de Transporte, la demanda en la entrada y salida de productos versus la Capacidad Portuaria al año 2020, llegarán a un punto crítico, limitando el intercambio de mercancías tanto de exportación como de importación. En éste contexto la logística y la infraestructura de transporte terrestre juegan un rol relevante para solucionar la problemática del intercambio de productos.

TENDENCIAS DE LARGO PLAZO EN CHILE

Limitaciones en oferta portuaria



- A menos que todos los proyectos en carpeta se materialicen a tiempo, el sistema siempre opera peor que hoy.
- 2020 es un punto crítico

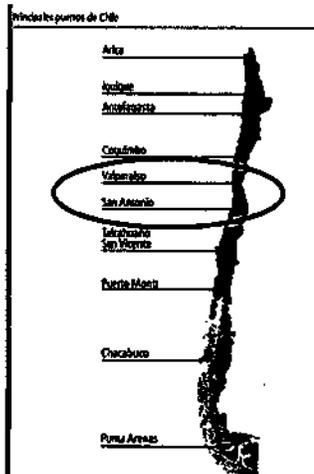


En ese orden de ideas, el transporte de carga nacional representa una actividad productiva de enormes dimensiones y de gran importancia en la productividad y competitividad nacional. Su gran heterogeneidad, tanto desde el punto de vista de la organización industrial, nivel de empresarial, ámbitos de operación, diversidad de carga, características topográficas, entre otras características, hacen de su ejecución una tarea de gran complejidad y envergadura. En los últimos años, la autoridad ha llevado a cabo diversos estudios y análisis relativos a esta industria, los que han evidenciado la necesidad de ir analizándola cada vez en mayor profundidad, con el fin de elaborar políticas públicas que regulen el sector, mejoren su competitividad, corregir distorsiones de mercado que pudieran estar produciéndose, impulsar una mayor eficiencia a nivel nacional, y quizá lo más relevante, analizar y controlar las externalidades negativas que este sector produce: ambientales, congestión, accidentes, etc.

La Región Metropolitana, es el núcleo administrativo, industrial, comercial, financiero y cultural del país que concentra la mayor actividad del quehacer nacional.

Lo anterior, conlleva a desarrollar estrategias para priorizar las plataformas de negocios para centros de operaciones en el sector del Noviciado, adicionalmente se considera tener una proyección internacional para que los productos que se incorporen, tengan un valor agregado.

El proyecto hace énfasis también en reducir la contaminación atmosférica sin violar las leyes ambientales chilenas.



Se considera que tener la "Parcela 53 Lote 5" es una oportunidad de tener una infraestructura de transporte de alto nivel, ya que es una ciudad moderna con acceso a sistemas de transporte y tecnologías de información eficientes, además considera una distancia de dos horas a los principales puertos del país como son el de San Antonio y el de Valparaíso.

Un estándar de servicio bien definido es la base de la gestión de activos de infraestructura, el que tiene que ser de forma objetiva y mensurable, manteniendo un nivel de servicio determinado con el costo más efectivo posible a través del mantenimiento, reparación y sustitución de activos.

Dicho lo anterior el futuro viene creciendo muy rápidamente y con cambios que necesitarán romper tendencias obsoletas, por eso es tan importante cómo cuidar un buen producto es saber cómo y en dónde generar estos centros logísticos para que conserven sus características y considere su cadena de valor.



El propietario de la Parcela 53 Lote 5, empresa chilena de logística, transporte y servicios de valor agregado, lo que se busca ante las competentes autoridades administrativas, es obtener los permisos para **desarrollar el proyecto Inmobiliarios de Infraestructura de transporte terrestre con Intercambios de productos relacionado con el AMB, Puertos de Valparaíso, Iquique, San Antonio e inversionistas del área logística en el intercambio de productos No peligrosos o Vehículos en el área Metropolitana.** Hasta ahora diariamente, desde los puertos, transportan los vehículos de los clientes hasta las instalaciones centrales en Lonquén o donde sea requerido. La empresa cuenta con 170 camiones para una alta tasa de evacuación. Este servicio se realiza en San Antonio, Iquique y de ser necesario, en otros puertos del país.

El desarrollo de este proyecto de infraestructura de transporte terrestre, quiere lograr tener una calidad de servicio óptimo, tanto para los clientes como para sus propios trabajadores de la mano de la eficiencia y una continuidad operacional, según objetivos del orden público y necesidades establecidas.

El objetivo de esta infraestructura, es lograr descongestionar los distintos puertos que tenemos, como también el aeropuerto de Santiago, con la finalidad de enfrentar las necesidades actuales.

La calidad del servicio que se otorgará en la operación de las redes de transporte, mantendría niveles de servicio apropiados para evitar impactos negativos.

Se cumplirá con todas las exigencias que la autoridad le vaya imponiendo a su funcionamiento, se desarrollarán una serie de proyectos y obras para la obtención de los permisos sectoriales, tales como; el proyecto y ejecución del agua potable y alcantarillado ante la entidad pertinente, urbanización del acceso, etc.

Análisis del Ministerio de Transporte

Es importante, en lo que sigue, tener siempre en cuenta cuál es el contexto en que se debe situar éste proyecto, que es el análisis de las regulaciones que afectan al transporte de carga. Todo parte de la observación de que el objetivo del transporte de carga urbano es el traslado de bienes necesarios para las actividades económicas que se desarrollan en la ciudad. Esta observación puede ser obvia, pero de ella deducimos la principal premisa de este trabajo, a saber, que es la cantidad de carga transportada, y por ende del número de viajes. Esto implica el nivel de la actividad económica e impactos externos en la Región Metropolitana. El nivel de la actividad económica, a su vez, es determinado por factores mucho más amplios como la política de transporte. Por eso, es razonable señalar que tanto aumente la población en la región, aumentará el número de viajes de carga y seguirá incrementándose en el futuro, independientemente si se le obliga a quienes transportan las cargas a internalizar las externalidades que causan o se regula su circulación, por la simple razón que la demanda de la región continuará creciendo.

En segundo lugar, el contexto apropiado de ésta presentación son las regularidades reportadas por muchos estudios que el Estado ha llevado a cabo: el número de vehículos (de carga y el resto) aumenta a tasas más o menos similares a las del producto geográfico bruto (PGB). Por razones de espacio físico, las vías urbanas tienden a crecer más lentamente que el PGB y mucho más lentamente que el número de vehículos. El resultado casi inevitable es **mayor congestión**, lo que estimula **el crecimiento urbano descentralizado y en extensión**. No creemos que existan motivos fundados para pensar que la región está ajena a estos patrones, ya que se observan en el resto del mundo.



El transporte entrega un 7% del producto interno bruto, las actividades de transporte utilizan el 25% de la energía total consumida en Chile.

Programa de Desarrollo Logístico (PDL) impulsado por el Ministerio de Transporte

Este programa fue creado por el estado desde el año 2005 y tuvo como objetivo principal impulsar la competitividad del comercio exterior y domestico tanto para la región Metropolitana como para el resto del país

Sus principales funciones y objetivos fueron:

- 1.- Haber acordado entre MTT, MOP, MINVU, MdS, empresas públicas (Puertos, EFE), SEP, DIPRES estrategias y planes de financiamiento privado para la concreción del portafolio de proyectos de infraestructura que impulsen la competitividad del sector.
- 2.- Propuesta y acuerdo con las autoridades sobre los lineamientos fundamentales del desarrollo del Programa Nacional de Transporte (PNT) en lo relacionado a los proyectos de Logística.
- 3.- Aumentar la competitividad de los distintos modos de transporte de carga, modernizando el marco regulatorio e institucional de los sectores marítimo, portuario, ferroviario, camionero y privados.
- 4.- Haber reposicionado a la industria del transporte de carga como un sector atractivo y fundamental para el desarrollo económico y productivo del país
- 5.-Asegurar la provisión de información clave para la toma de decisiones privadas y públicas en el ámbito del transporte de carga, cabotaje y logística, a través de un mecanismo sistemático para la recolección, actualización y difusión de información que funde confianza en los actores privados versus la decisión de las políticas del Estado.
- 6.- Haber concretado las soluciones de corto plazo de infraestructura portuaria y de transporte terrestre que de accesibilidad vial de los 10 puertos estatales a los grandes centros urbanos, según la problemática particular identificada en el PNDP (Plan Nacional Desarrollo Portuario)
- 7.- Haber concretado proyectos del ámbito logístico, eliminado barreras en distintas cadenas productivas de relevancia para la competitividad país.
- 8.- Asegurar que exista un plan de contingencia que permita dar continuidad operacional a la red de transporte de carga en caso de eventos catastróficos.
- 9.- A través del Decreto 18, se busca consensuar una modificación a este decreto que permita avanzar efectivamente hacia una zona de baja emisión dentro de Santiago.
- 10.-Cabotaje Regional y distribución local, se busca eliminar las barreras al cabotaje regional, de manera de mejorar la competitividad del sector logístico que atiende la conectividad marítima, aeroportuario con los actores privados de la región Metropolitana.



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Centro logístico para una Infraestructura de transporte

El presente proyecto, como se ha señalado, tiene por objeto obtener un informe favorable de un proyecto de Infraestructura de Transporte Terrestre en la Parcela 53 Lote 5, sector de Noviciado.

Como antecedente, la empresa ofrece los servicios para todas las marcas automotrices en Chile en base al uso de sus Terrenos en camino a Lonquén, comuna de San Bernardo, y ahora en Noviciado, en la Parcela 53 Lote 5, para el servicio de transporte, pre-entrega, y accesorización de todo tipo de vehículos nuevos, cuyas actividades están insertas en la denominada Infraestructura de Transporte Terrestre.

TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE Ltda., actualmente tiene diversos vínculos contractuales con empresas del rubro automotor, cuyo giro principal, es la importación, distribución y venta de vehículos, dentro del territorio nacional, contratos que no pueden ser acompañados, en razón del compromiso de confidencialidad expuestos en dichos instrumentos, pero que fácilmente se pueden corroborar en la página web : <http://www.transportesschiappacasse.com/> , en la cual además, queda de manifiesto el rubro de la empresa como especialista en logística automotriz.

En específico, la operatividad del proyecto, es proporcionar a los dueños de los vehículos, la importación o de exportación, el transporte, la permanencia esporádica de hasta 5.000 vehículos nuevos y su distribución. El proceso consiste en: cargar o descargar los vehículos, seleccionarlos, etiquetarlos y controlarlos por poco tiempo mientras llega el medio de transporte en donde tienen que ser cargados para su distribución a las empresas automotrices que se dedican como giro comercial, a la venta de vehículos. La distribución de los vehículos hacia los clientes en toda la Región Metropolitana, se realiza con 55 camiones, alcanzando un nivel de entrega de 810 unidades por día.

El proyecto además considera un terminal intermodal interior o un Área de Logística container, conectado con la capacidad de posponer o anticipar el control aduanero a la entrada en el puerto seco. **Esta característica permite agilizar la entrada y salida de las mercancías de los puertos hacia su destino y viceversa, contribuyendo a descongestionar sus operaciones.**

En consideración a lo anterior, se ha iniciado una serie de acciones, hacia la autoridad comunal y regional, pertinentes a lograr la viabilidad y/o permisos de Proyecto Logístico de Infraestructura de Transporte Terrestre, relacionado con el aeropuerto AMB, Puertos de Valparaíso, San Antonio e inversionistas del área logística, en el área de transporte de la Región Metropolitana.

Es importante destacar que **éste proyecto se fundamenta en el principio de protección y la confianza legítima en las políticas públicas y administrativas que el estado ejecutó precedentemente, donde el órgano público ya ha aprobado proyectos, en las mismas características.** Como consecuencia de lo anteriormente descrito, el suscrito realizó sendas transacciones de compraventa de la propiedad señalada, iniciando los permisos sectoriales para su ejecución.

Se están desarrollando los proyectos para este centro logísticos con todas las exigencias que la autoridad nos imponga para su correcto y legal funcionamiento, en definitiva cumpliremos con cada una de las fases del proyecto planteado hacia la autoridad con el efecto de dar funcionamiento a los Proyectos Logísticos de Infraestructura de Transporte Terrestre.

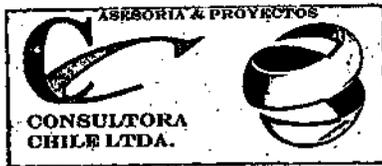


DIAGRAMA DEL PROCESO RESUMIDO DE EMPRESA LOGISTICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE VEHICULOS NUEVOS

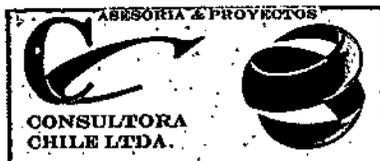
	PUERTO	<ul style="list-style-type: none"> -Registro para inicio de trazabilidad en sistema (Port IN) On-Line -Control de Calidad (Inspección) / Registro de Incidencias en sistema -Etiquetado del producto con código de barras -Impresión de Ticket para control de Despacho portuario (Port OUT)
Vinculación de sistema con cliente	TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> -Carga de Rampas -Proceso estándar -Cuidado del Producto -Impresión de Ticket para control de Despacho portuario (Port OUT)
Trazabilidad On-line	INVENTARIO	<ul style="list-style-type: none"> -Registro para trazabilidad en sistema (CD IN) On-Line -Control de Calidad (Inspección) / Registro de Incidencias en sistema -Almacenamiento en espiga estandarizado / Registro de ubicación -Manutención por antigüedad (según requerimiento) / Admisión Homologados
Control vía código de barras	PREVIA ENTREGA	<ul style="list-style-type: none"> -Lavado del Producto, -Secado -Pozo (revisión mecánica / funcional) -Control de Calidad (OUT) / Registro de incidencias
Desarrollo interno de sistema	DESABOLLADURA & PINTURA	<ul style="list-style-type: none"> -Des abolladura -Pintura menor -Cambio de Partes -Otros.
	DISTRIBUCION	<ul style="list-style-type: none"> -Distribución local y foránea (Carga/Descarga/ Control de Calidad) -Trazabilidad por VIN/Rampla -Control de equipo vía GPS -Alertas de Seguridad en Ruta

Marco Legal según PRMS.

Conforme al emplazamiento del terreno, este se encuentra bajo las siguientes regulaciones legales según sus usos de suelos.

Zonas de riesgo por Napa Subterránea

En cuanto a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción Artículo 2.1.7 inciso tercero señala que la regulación del plan regulador intercomunal en las áreas rurales le corresponde; letra a) señala que "La definición de las áreas de riesgo o zonas no edificables de nivel intercomunal, es de conformidad al artículo 2.1.17. de la O.G.U.C", y la letra b) del mismo inciso señala para éstos casos se debe "Establecer los usos de



suelo, para los efectos de la aplicación del artículo 55° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones."

Por otra parte, el artículo 8.2.1.1 numeral a.1.1 del Plan regulador Metropolitano de Santiago (Áreas de Alto Riesgo Natural Recurrentemente Inundable) señala que estas zonas se encuentran AFECTAS.

En lo que respecta a determinar los límites del área inundable, el inciso cuarto del artículo 8.2.1.1. es explícito y señala "los terrenos afectados por estas normas, podrán desarrollar estudios y proyectos específicos, debidamente aprobados por el Ministerio de Obras Públicas, en los cuales se determinen en detalle los límites del área inundable que afecte a su predio, como asimismo, las obras que deben realizarse para protegerlo. En "los instrumentos de Planificación Local deberán reconocer estas áreas, fundándose en estudios técnicos y proyectos de obras específicas, que contemplen condiciones para minimizar el riesgo de inundación, aprobados por el Organismo competente", en éste caso el Ministerio de Obras Públicas.

Zonas de Interés Silvoagropecuario Mixto ISAM 1.

En estos sectores, además de permitir actividades agropecuarias e instalaciones de agroindustrias que procesen productos frescos, se contempla el uso potencial de extracción de minerales no metálicos aplicables a la construcción: arcillas y puzolanas o pumacitas, explotados conforme a un Plan de Recuperación de Suelo que posibilite su uso posterior en actividades permitidas para el sector, informado favorablemente por el organismo competente.

También se considerarán incluidos en estos sectores aquellos suelos potencialmente utilizables para la localización de Plantas de Macroinfraestructura, Energética y de Comunicaciones y cárceles.

En cuanto a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción Artículo 2.1.29. señala:

"El tipo de uso Infraestructura se refiere a las edificaciones o instalaciones y a las redes o trazados destinados a:

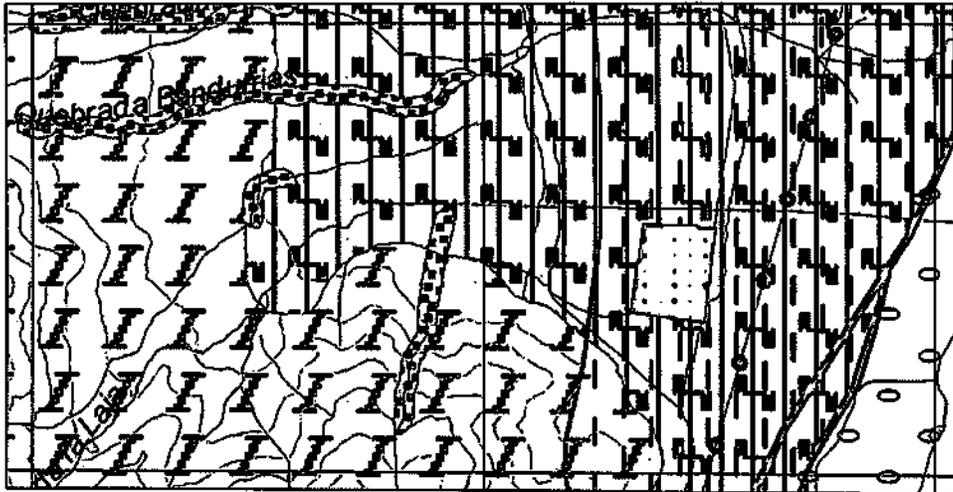
- Infraestructura de transporte, tales como, vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc.

- Infraestructura sanitaria, tales como, plantas de captación, distribución o tratamiento de agua potable o de aguas servidas, de aguas lluvia, rellenos sanitarios, estaciones exclusivas de transferencia de residuos, etc.

- Infraestructura energética, tales como, centrales de generación o distribución de energía, de gas y de telecomunicaciones, gasoductos, etc.

(...)En el área rural de los planes reguladores intercomunales o metropolitanos, dichas instalaciones o edificaciones estarán siempre admitidas y se sujetarán a las disposiciones que establezcan los organismos competentes, sin perjuicio del cumplimiento de la Ley 19.300 y de lo dispuesto en el artículo 55 del DFL N°458 (V. y U.), de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones."

Por su parte, el Artículo 55 inciso 4° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (L.G.U.C.), señala "Igualmente, las construcciones industriales, de equipamiento, turismo y poblaciones, fuera de los límites urbanos, requerirán, previamente a la aprobación correspondiente de la Dirección de Obras Municipales, del informe favorable de la Secretaría Regional del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo y del Servicio Agrícola que correspondan."



Simbología del plano de Interpretación donde figuran las Áreas ISAM 1 y de Riesgo por Afloramiento Potencial de Napa Freática.

Antecedentes Generales del Predio

1- Individualización del Propietario

Razón Social : TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE Ltda.
Rut : 76.796.890-6
Rubro : Infraestructura de Transporte Terrestre (Vehículos)
Domicilio : Bernardo O'Higgins 22750, comuna de Pudahuel

2- Individualización del Representante Legal

Nombre : ROBERTO SHIAPPACASSE MADARIAGA
Rut : [REDACTED]
Domicilio : [REDACTED]
Fono : ([REDACTED])

3- Identificación del Predio

Nombre : Parcela 53 Lote 5
Número Rol avalúo S.I.I. : 2900-33
Superficie física predial : 13,390887 has.
Ubicación : Pudahuel
Provincia : Santiago
Región : Metropolitana

4- Ubicación del Predio

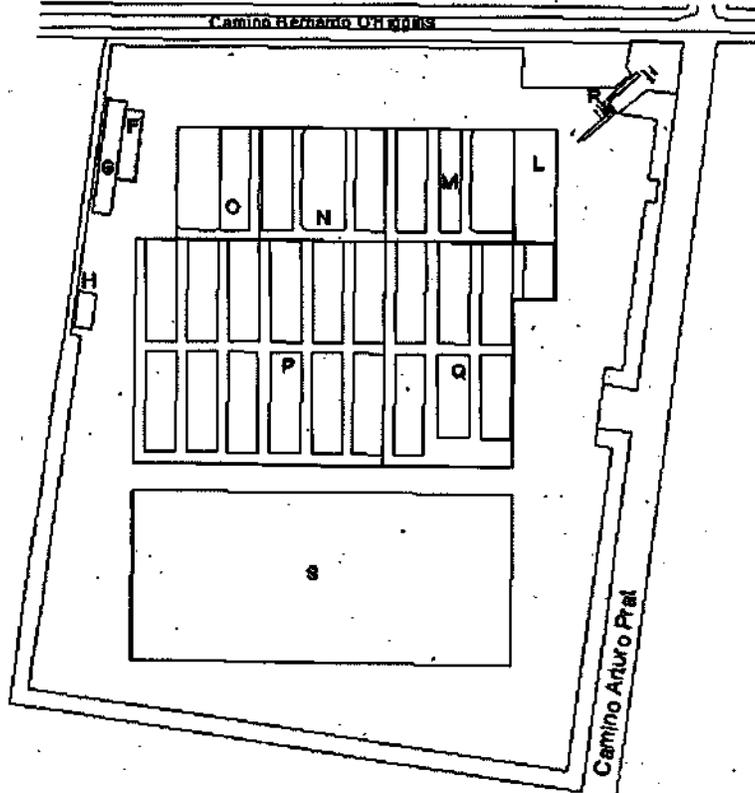
Se localiza al poniente de la ciudad de Santiago en la comuna de Pudahuel. Al predio se accede de la ruta 68 ingresando al camino Noviciado y directamente por el camino Bernardo O'Higgins o camino Arturo Prat.



En la Figura se presenta la localización general del proyecto señalando su vialidad adyacente.

5- Uso de Suelo Actual

En lo que respecta a Certificado de Informe Previos N°1168 emitido el día 08.11.2017 se observa que el punto 5 "Norma Urbanística", que la Parcela 53 Lote 5 se encuentra emplazada en un área de riesgo por Napa freática, como así también se encuentra en la denominada área de Interés Silvoagropécurio Mixto ISAM 1 corresponde a una zona rural del PRMS de la región Metropolitana. Los límites de éstas áreas fueron precisadas en plano conforme al Plan Regulador Metropolitano de Santiago.



En la Tabla 1, se indican las coordenadas de los vértices que conforman el retazo por el cual se solicita IFC perteneciente al predio.

Tabla 1.

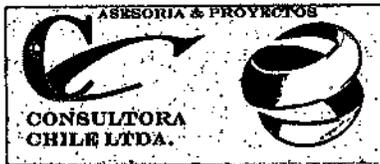
Coordenadas UTM (m) de los Vértices del sector por el cual se solicita

Informe.

PARCELA 53 LOTE 5

COORDENADAS VERTICES		
PR N°	NORTE	ESTE
A	5302794.962	324499.182
B	5302791.394	324628.334
C	5302694.031	324608.132
D	5302590.732	324782.539
E	5302572.063	324779.186
F	5302569.407	324768.676
G	5302564.736	324770.332
H	5302412.890	324443.031

DATUM REFERENCIA : WGS-84 (SIRGAS)



6- Rol de Avalúos

PARCELA 53 LOTE 5. Número Rol avalúo SII 2900-33 comuna de Pudahuel.

7- Superficies

La Superficie física total de la Parcela 53 LOTE 5 es de 13,390887 has, y el área por la cual se solicita el Informe Favorable para Infraestructura de Transporte terrestre corresponde al 100% del predio.

8- Deslindes

Se deberá señalar claramente tanto los deslindes generales del predio como los deslindes particulares del o los retazos para el IFC.

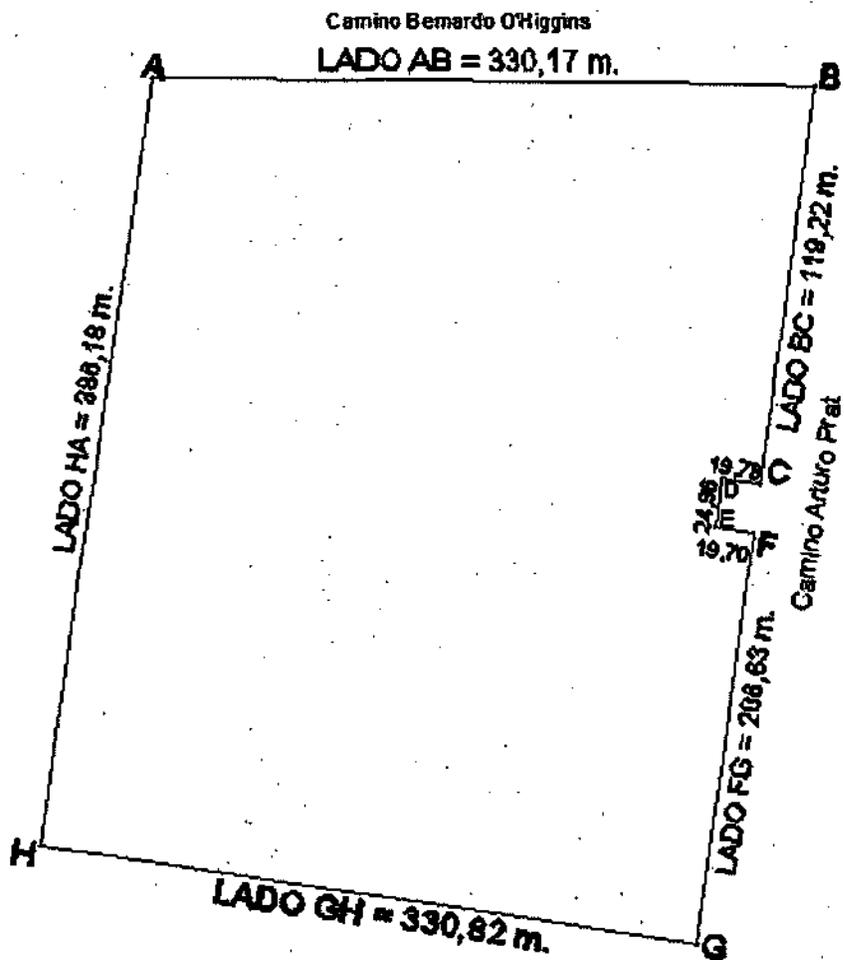


Figura con los Deslindes prediales



• Detalle de deslindes:

Al Norte En 330,17 m. con Camino B. O'Higgins y en 19,78 m. con Predio de agua potable rural.

Al Sur En 330,82 m. con otro predio y 19,70 m. con Predio de agua potable rural.

Al Poniente En 386,18 m. con otro predio

Al Oriente En 206,63 m. y 119,22 con Camino A. Prat y en 24,96 m. con Predio de agua potable rural.

9.- Estudio Hidráulico e Hidrogeológico

Se realizará el "Proyecto y Estudio Hidrológico e Hidráulico para desafectar la Inundabilidad de la Parcela 53 LOTE 5 ubicada en camino Bernardo O'Higgins N°22750", donde se analizan las napas freáticas y se determina la zonas en dicho sector, la vulnerabilidad de los suelos y el socavamiento. Éste estudio y proyecto será **aprobado** por parte de Sernageomin el Estudio Hidrogeológico con Medición de Napa Subterránea.

10.- Evaluación Medioambiental

Con esta solicitud de informe favorable para la construcción, NO se infringe de manera alguna la normativa ambiental vigente, Decreto N° 40, Ministerio del Medio Ambiente, publicado en el diario oficial el día 12 de agosto del año 2013, considerando que en una categoría de aquellas urbanizaciones y/o loteos con destino industrial inferior a 20 hectáreas, circunstancia que no corresponde a nuestro caso, por lo tanto, no se debe aplicar la normativa de sometimiento de evaluación de impacto ambiental. El proyecto tampoco contempla un proceso de transformación, solo considera almacenamiento e intercambio de productos.

12.- Factibilidad Sanitaria

Se ingresaran para la Parcela 53 LOTE 5 las aprobaciones sanitarias de Agua Potable y Alcantarillado conforme a lo exigido.

13.- Anteproyecto de Infraestructura de Transporte Terrestre y Recintos del Proyecto.-

Conforme a las políticas nacionales de desarrollo logístico, el proyecto se ha diseñado con el objetivo de generar una oferta logística que descongestione el tráfico de carga pesada del centro urbano de la región Metropolitana, y facilite la gestión de carga y descarga de vehículos, aumente la competitividad del sector generando la velocidad de intercambio de productos sin afectar a las vías principales dentro del anillo Américo Vespucio y finalmente aporte a descongestionar logísticamente a los puertos marítimos, aéreos y terrestres de la región.

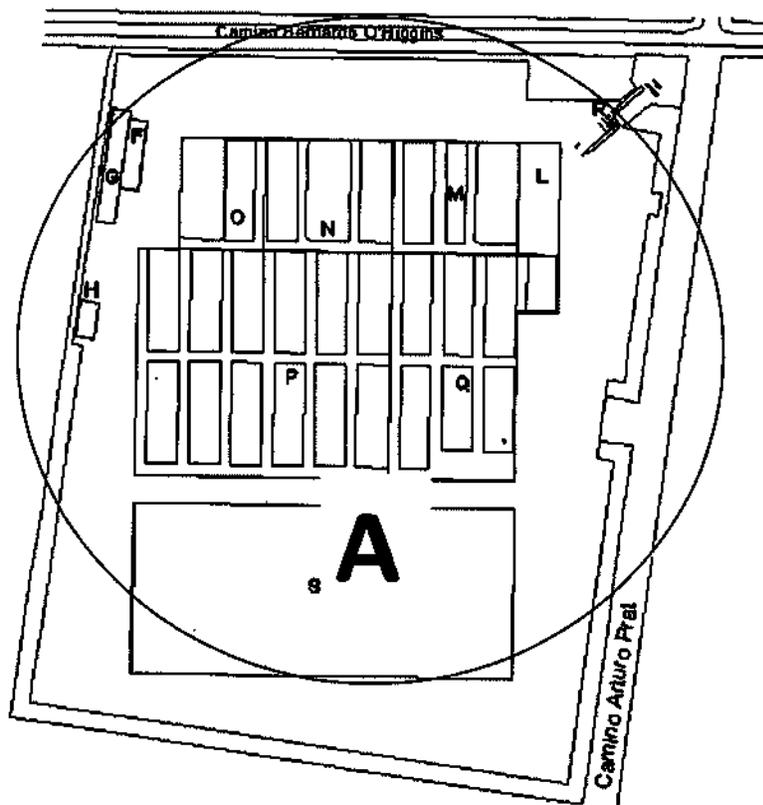


El proyecto de "Infraestructura de Transporte Terrestre" que presentamos tiene por objetivo desarrollar una solución logística de intercambio y proceso de vehículos nuevos que son productos (NO PELIGROSOS) entre los puertos de Valparaíso, San Antonio, Aeropuerto Arturo Merino Benítez con los distintos actores comerciales y operacionales de la región Metropolitana.

Desde la mirada técnico legal de la Ley y Ordenanza General de urbanismo y Construcción, el proyecto se emplaza en un predio que posee más de una norma urbanística, por lo cual, lo hemos separado para éstos efectos según su uso de suelos que describiremos a continuación:

El diseño considera un sector según su uso de suelo para el funcionamiento integral de la planta, esto es la totalidad del predio:

A.- Terminal de Transporte Terrestre (Planta Infraestructura- ISAM 1 y Área de riesgo por Napa Freática que será levantada su restricción)



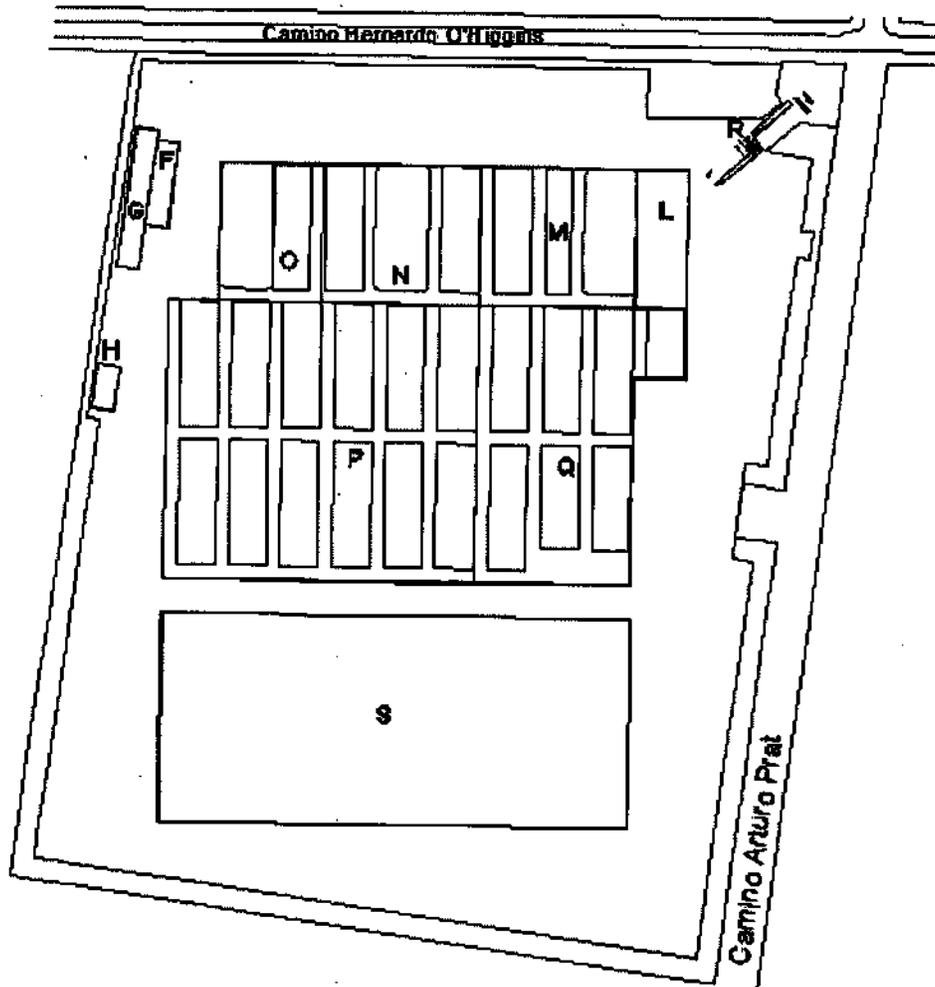
A.-Planta o Terminal de Transporte Terrestre (Infraestructura de Transporte)

El proyecto considera un terminal intermodal interior, conectado a través de la carretera (Noviciado-Ruta 68) con una o varias terminales marítimas o portuarias de la V Región, con la capacidad de posponer o anticipar el control aduanero a la entrada en el puerto seco. Esta característica permite agilizar la entrada y salida de los vehículos de los puertos hacia su destino y viceversa, contribuyendo a descongestionar sus operaciones.



El servicio que ofrece la Planta de Infraestructura es proporcionar a los dueños de los vehículos la importación o de exportación, el transporte, la permanencia de hasta 5.000 vehículos nuevos y su distribución. El proceso consiste en: cargar o descargar los vehículos, seleccionarlos, etiquetarlos y controlarlos por poco tiempo mientras llega el medio de transporte en donde tienen que ser cargados. En general es un servicio Logístico que se realiza a la pequeña y mediana empresa que importan sus vehículos a través de embarcaciones, y que éstos, deben ser operados mediante personal y maquinaria especializada que permita procesar su carga para posteriormente entregarla a destino nacional.

Para un mayor detalle de la Planta de Infraestructura o Terminal de Transporte Terrestre, describiremos su operación en sectores; la primera corresponde al Acceso que consiste en la área de Vigilancia (L-R), la segunda área de Ingresos de Oficinas (M) a la Planta de Infraestructura, la tercera es el área de Clasificación (N), la cuarta es el área transitoria (O), la quinta es el área de Permanencia de vehículos (P), la sexta es el área de Proceso de Pre-entrega (H-G-F), la séptima es el área de Distribución (Q) y la octava es el área de Logística container (S). Se describirán los procesos en conformidad a las áreas antes descritas.

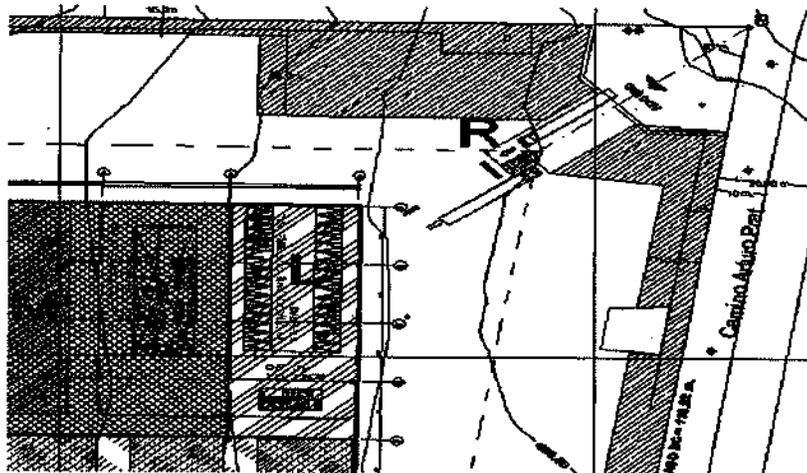


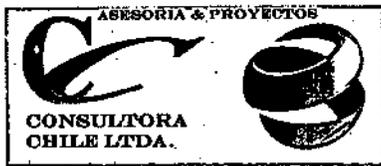
CUADRO DE SUPERFICIE			
AREA	SUPERF.	CANT.	TOTAL
F- GALPON P. PRE-ENTREGA	427,28 m ²	1	427,28 m ²
G- GALPON PRE-ENTREGA	690,58 m ²	1	690,58 m ²
H- GALPON PINTURA	218,34 m ²	1	218,34 m ²
L- AREA DE VIGILANCIA	1.535,99 m ²	1	1.535,99 m ²
M - AREA DE INGRESOS	4.652,87 m ²	1	4.652,87 m ²
N - AREA DE CLASIFICACION	4.640,20 m ²	1	4.640,20 m ²
O - A. ALMACENAJE TRANSITORIO	3.040,18 m ²	1	3.040,18 m ²
P - AREA PREPARACION	18.532,85m ²	1	18.532,85m ²
Q - A. DESPACHO O DISTRIBUCION	10.141,33 m ²	1	10.141,33 m ²
R - PORTERIA	18,57 m ²	1	18,57 m ²
S - LOGISTICA CONTAINER	21.080,41 m ²	1	21.080,41 m ²
TOTAL SUPERFICIE	64.978,59m²	1	64.978,59m²
AREA VERDE	13.000 m²	1	13.000 m²
PATIO	68.930,28 m²	1	68.930,28 m²
SUP. TOTAL A CONSTRUIR			64.978,59m²
SUP. TOTAL TERRENO LIBRE			68.930,28 m²
SUP. TOTAL TERRENO			133.908,87 m²
% OCUPACION DE SUELO			48,52 %

1.-Acceso

1.1.- ÁREA DE VIGILANCIA (L-R). SUPERFICIE DE 1.535,99 m² + 18,57 m²

Es un área exclusivamente para vigilancia y control de acceso. La superficie de esta área es completamente cerrada por un galpón continuo (L) y una caseta independiente (R) y el galpón es contiguo a otras áreas para así albergar a todas las actividades que se desarrollarán en el proceso de logística pero completamente abierto por todos sus lados como si fuera un gran cobertizo que permite la ventilación permanente y un control de la radiación solar.



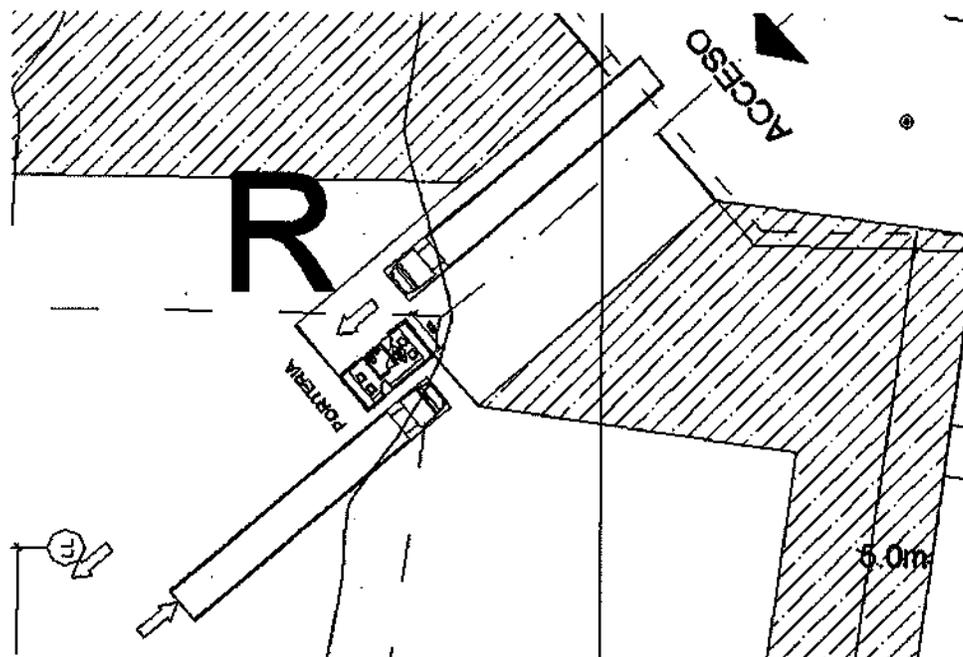


1.1.1.- Portería (R).

SUPERFICIE DE 18,57 m²

Es una caseta cerrada donde permanecerán los guardias que controlar el ingreso a las instalaciones.

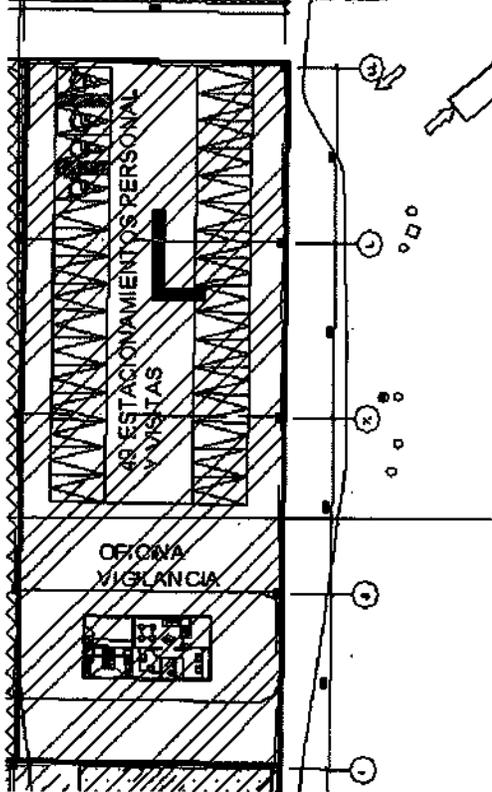
La siguiente figura muestra el acceso de camiones desde camino Bernardo O'Higgins 22750 proveniente desde el camino Noviciado conexión portuaria con ruta 68.



1.1.2. Estacionamientos y Oficinas de Vigilancia (L).

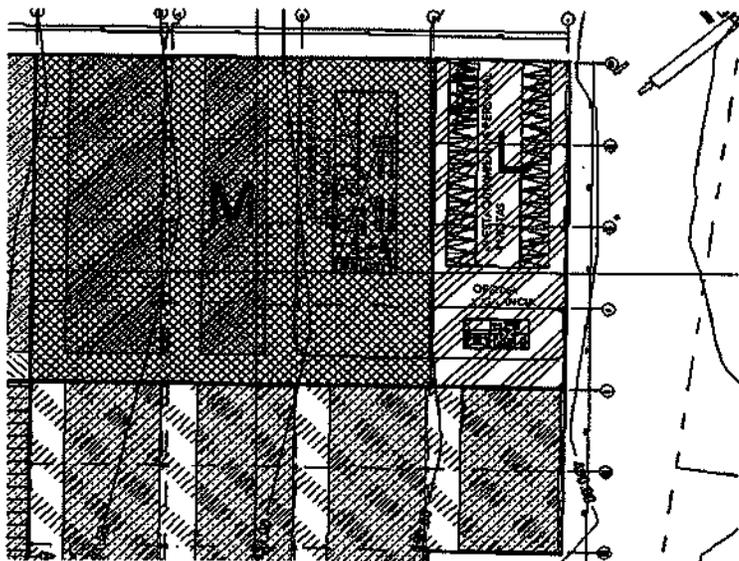
SUPERFICIE DE 1.535,99 m²

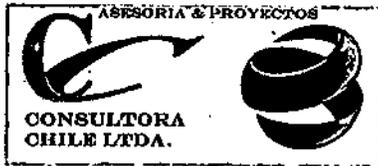
Estacionamientos de trabajadores y visitas al recinto. Las oficinas son para llevar la administración de la guardia del recinto.



2.- Área de Ingresos de Oficinas (M) SUPERFICIE DE 4.652,87 m²

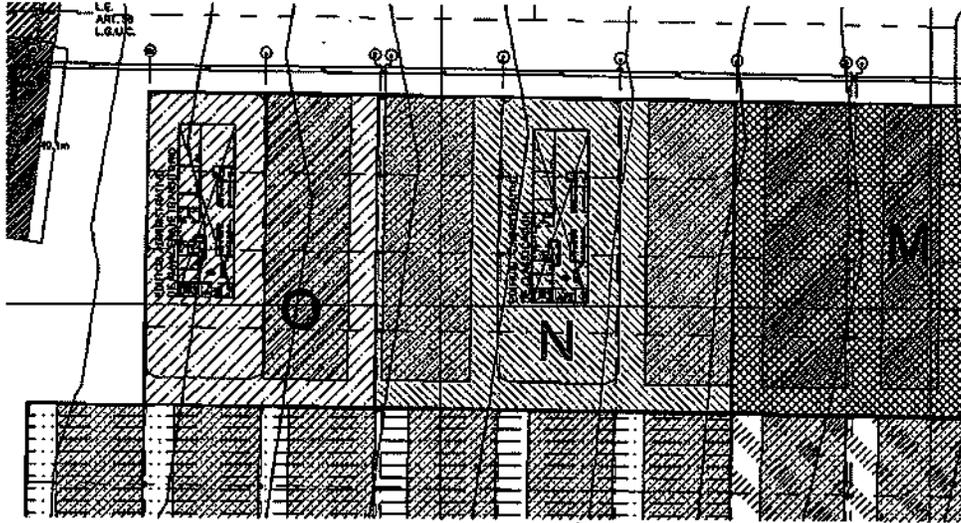
Es el área de Ingresos de los vehículos nuevos a las instalaciones. Poseerá un edificio de oficinas (M) donde se realizarán los trabajos administrativos definitivos del área de Ingresos. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón iniciado con el área anterior (L).





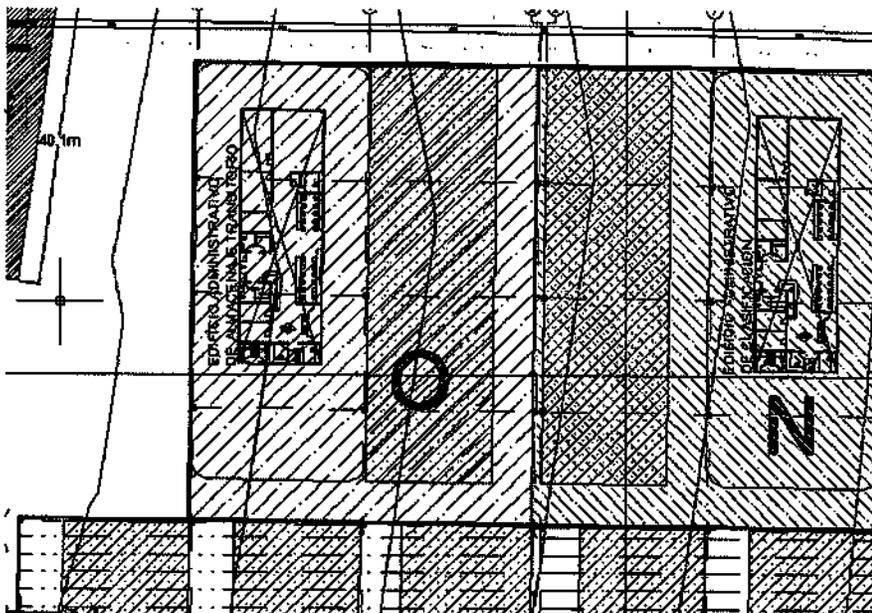
3.- Área de Clasificación (N) SUPERFICIE DE 4.640,20 m²

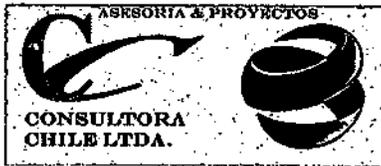
Es el área donde se clasifican para inventariar y tipificar cada uno de los automóviles que ingresan. Poseerá un edificio de oficinas donde se realizarán los trabajos administrativos del área de Clasificación. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón con el área anterior (M)



4.- Área Transitoria (O). SUPERFICIE DE 3.040,19 m²

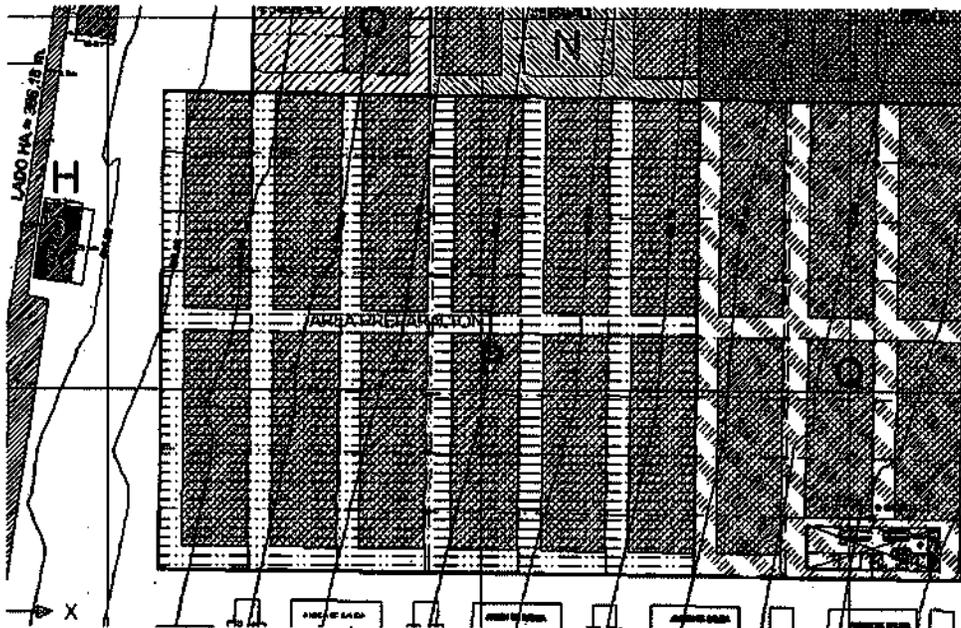
Es el área de custodia transitoria de los automóviles que ingresan. Poseerá un edificio de oficinas donde se realizarán los trabajos administrativos del área Transitoria. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón con el área anterior (N)





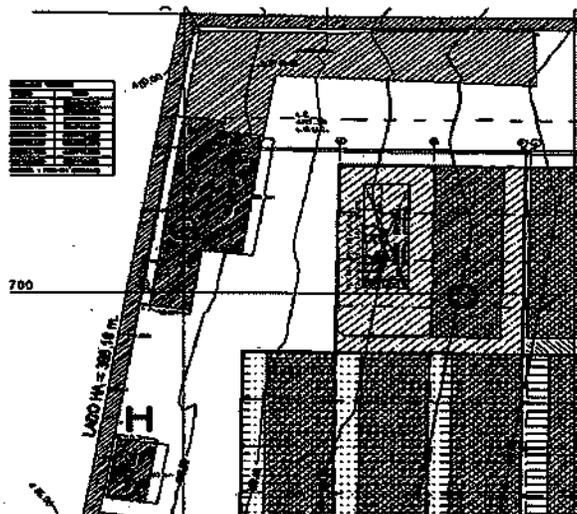
5.- Área de Permanencia de vehículos (P) SUPERFICIE DE 18.532,85 m²

Es el área donde se dejan definitivamente los automóviles que ingresaron en las áreas anteriores. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón con el área anterior (O). Posee un área contigua de permanencia de vehículos a la intemperie con suelo compactado.



6.- Área de Proceso de Pre-entrega (H-G-F) SUPERFICIE DE 218,34 m²+690,56 m²+427,28 m²

Es el área donde se procesa la pre-entrega o la preparación de los automóviles que egresarán. Se separan por galpones independientes. Se compone de 3 sub-áreas: H.- Galpón para reparación y repintura en horno. G.- Galpón para lavado, chequeo técnico y reparaciones. F.- Galpón para lavado, chequeo técnico y reparaciones.

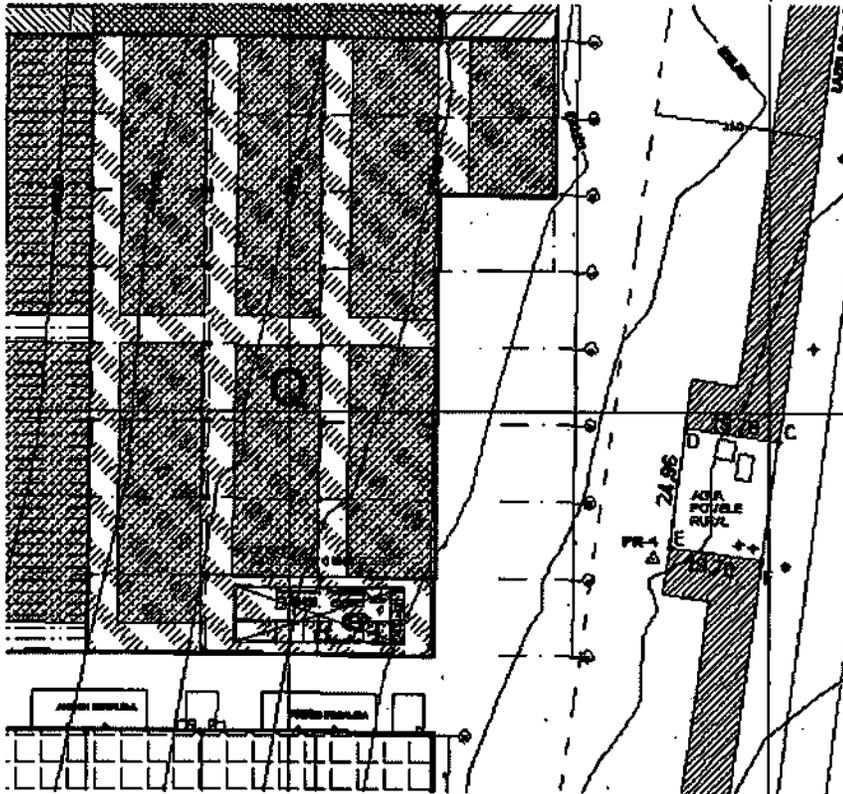




7.- Área de Distribución (Q)

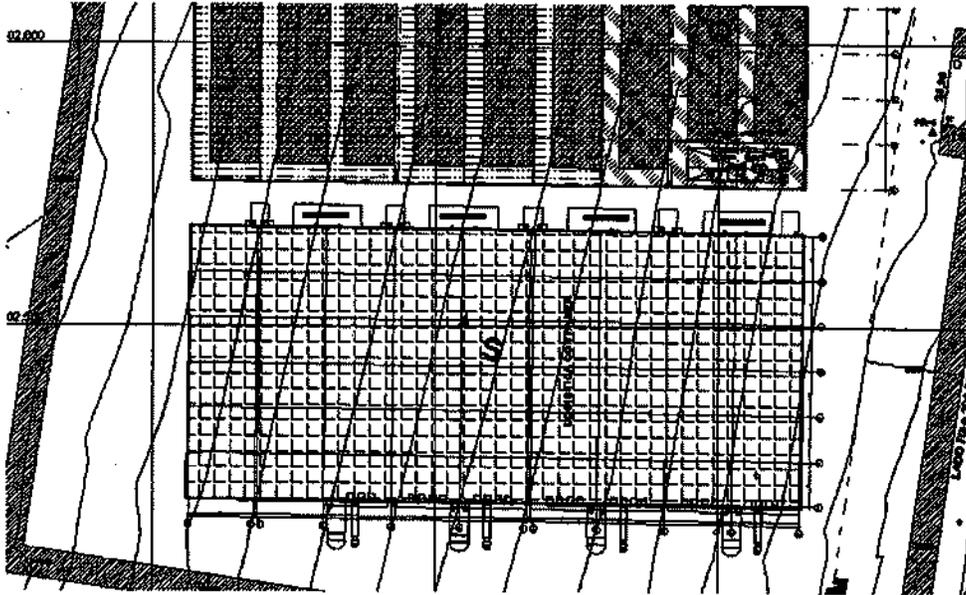
SUPERFICIE DE 10.141,33 m²

Es el área donde se procesa la distribución o despacho de los automóviles que egresarán. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón P. Galpón de distribución para la última preparación antes de subir a camiones como es preparación de accesorización, de lavado, de desabolladura y de pintura, cobertura con protección de pisos, paneles y vidrios de automóviles con cartón corrugado dimensionados para ser alistados y entregados en camiones especiales para su traslado a las automotoras. Oficinas administrativas de distribución.



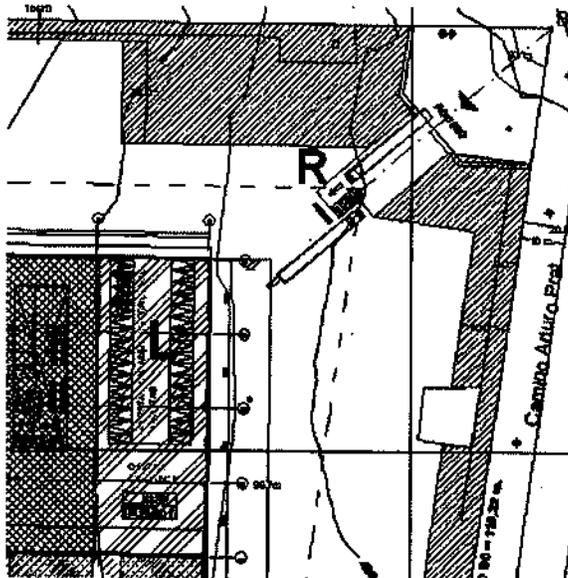
8.- Área de Logística container (S) SUPERFICIE DE 21.080,41 m²

Es el área donde se procesa toda la carga descarga de container. Transporte de carga.



Para un mayor detalle describiremos su operación de los procesos en conformidad a procedimiento de descarga y consolidación de carga menor, y el segundo, a proceso de consolidación de carga.

8.1.- Patio Camiones. Se requiere como primer proceso el chequeo de entrada y salida de camiones en la Porteria. Posterior al acceso encontrarnos el sector Patio de Camiones en Stand-By en la zona de Andenes de Carga y descarga.

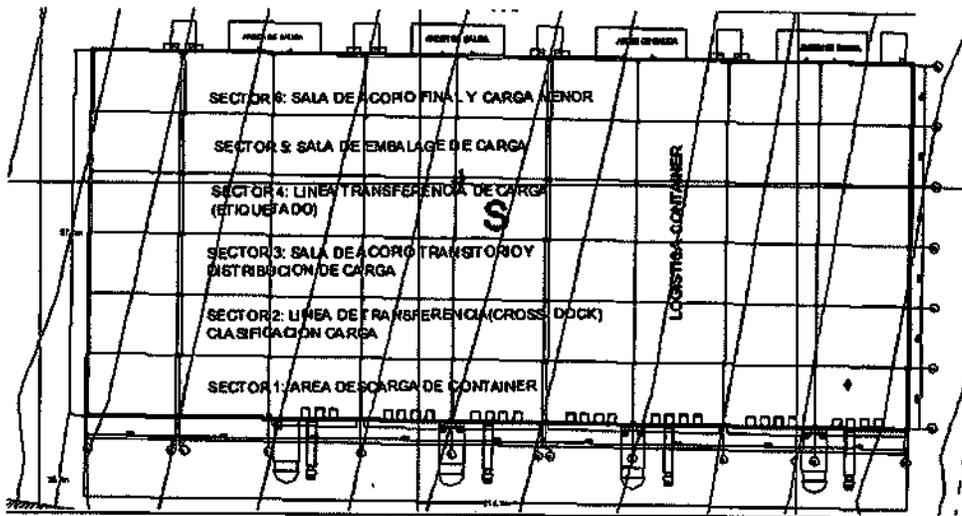




8.2.-Andenes de Ingreso N°1 al N°3. Proceso de Desconsolidación de carga mayor. (Importación)

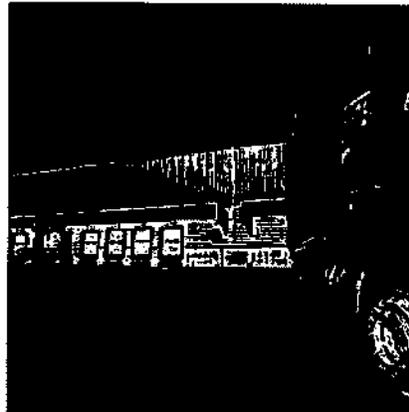
En éste sector del área Logística container se procesan las cargas que provienen de camiones de envergadura mayor en container o similar mediante el atraque de los camiones entorno a los cuatro Andenes de Descarga, para posteriormente, pasar a control, luego desconsolidar carga, clasificarla (cross-dock), etiquetarla conforme a tipo y cantidad de productos según sea su destino, para finalmente despacharla en camiones de capacidad menor.

En la siguiente figura podemos observar los procesos involucrados:



Sector 1.-Descarga (Productos Importados).

Este sector está conformado por tres andenes que sirven para la llegada de camiones con carga desde el exterior. Esta descarga se realiza mediante grúas mecánicas que descargan los Container o carga a Granel según sea su producto (carga de 28 toneladas o más). En éste sector se encuentra un recinto correspondiente al Control de Descarga que es operado por los fiscalizadores de la planta.





Sector 2.-Transferencia, Clasificación de Carga (Cross-Dock)

Corresponde a un tipo de preparación de pedido (una de las funciones del almacén logístico) sin colocación de mercancía en stock (inventario), ni operación de picking (recolección). Permite transitar materiales con diferentes destinos o consolidar mercancías provenientes de diferentes orígenes que puede variar dependiendo las necesidades del producto. Este procedimiento se realiza con personal tanto de la Planta como con personal de la empresa contratante dueña de la mercancía y/o producto.



Sector 3.- Acopio Transitorio. Una vez realizado el Cross-Dock la mercadería y/o productos pasan a recintos de acopio transitorio para ser etiquetados e inventariados en la próxima etapa.

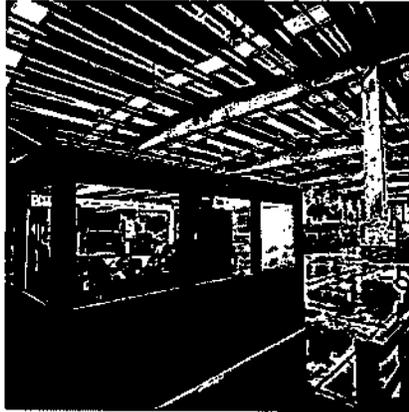


Sector 4 y 5.- Línea de Transferencia. Etiquetado y Embalado de cargas.

En éste sector se realiza la etiquetación, inventariado y traslado de carga según tipo, tamaño, y/o características relevantes de la mercadería y/o productos antes de ser embalado y despachado.



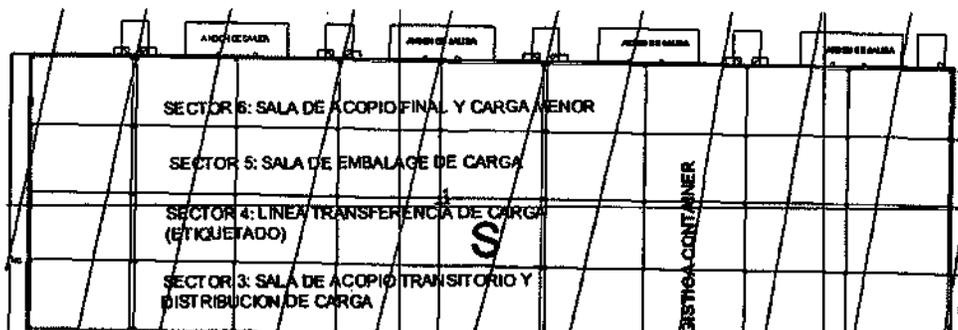
Sector 6.- Sala de Acopio Final y Carga Menor de Carga Final. Andén de Carga Menor.

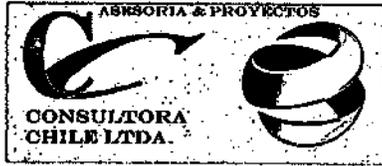


La última etapa del proceso consiste en trasladar la carga del sector 6 a los andenes de salida a través de las salas de acopio con clasificación de carga, etiquetada y embalada. Este proceso es controlado por personal ubicado en recinto denominado control de Salida. Una vez chequeada la carga se traslada a los andenes de carga menor para ser despachado a los distintos lugares de recepción y/o acopio fuera de la Planta.

8.3.- Andén de Salida N°4, Consolidación de Carga, Selección, embalaje y carga mayor. (Exportación de Carga)

El proceso es inverso al señalado para los Andenes N°1 al N°4, es decir, se recibe la carga menor en los andenes de menor capacidad, se transfiere, se clasifica, se etiqueta y se embala la carga para posteriormente despacharla via Andén N°4 conforme a la siguiente figura:





En conclusión y en razón de todo lo anteriormente expuesto, solicito a usted, informe favorablemente la construcción del proyecto antes descrito, en virtud del Art. 55 inciso 4° de la LGUC, para el predio ya singularizado, con el objeto de destinarlo a una "Planta de Infraestructura de transporte terrestre", conteniendo: Área de Acceso que consiste en el área de Vigilancia (L-R), el segundo área de Ingresos de Oficinas (M) a la Planta de Infraestructura, el tercero es el área de Clasificación (N), el cuarto es el área transitoria (O), el quinto es el área de Permanencia de vehículos (P), el sexto es el área de Proceso de Pre-entrega (H-G-F), el séptimo es el área de Distribución (Q) y el octavo es el área de Logística container (S).

Se despide atentamente de ustedes.

PAULO CROCCO NARDOCCI - Consultora Chile Lda.

Arquitecto

MUNICIPALIDAD DE TIL TIL

FOLIO TESORERIA 6712
FOLIO GIRADOR 833
ORDEN DE INGRESO

PAULO CROCCO NARDOCCI 9552900 - 3
NOMBRE O RAZON SOCIAL RUT

COLORINDA WILCHAW 678 B
DIRECCION

0 ROL PLACA VIGENCIA
RENTAS E INSPECCION PERIODO
UNIDAD GIRADORA

OBSERVACION
CANCELA DERECHOS POR CONCEPTO DE PATENTE PROFESIONAL DE
ARQUITECTO.- VALIDO POR EL 2° SEMESTRE 2018.- VENCE: 31 DE
DICIEMBRE DE 2018.-

CONTRIBUYENTE

DENOMINACION	FECHA EMISION	VENCIMIENTO PAGO	VALORES
PERMISOS PROVISORIOS Y AJUSTE SENCILLO	10/07/2018	10/07/2018	
	COMBO CUENTA		
	115-00-01-000-002-000		23.698
	214-07-00-000-000-000		2

MUNICIPALIDAD DE TIL TIL



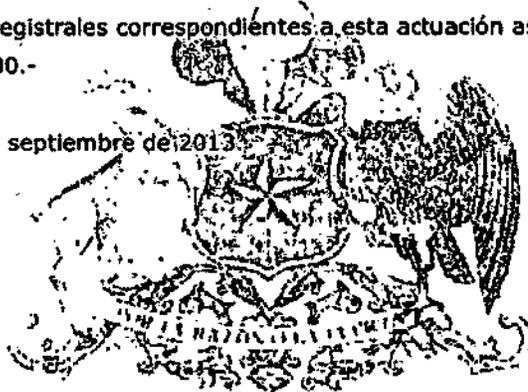
SUBTOTAL	23.700
I.P.C.	0
MULTAS E INTERESES	0
TOTAL	23.700
EMISOR	JACUNA

Registro de Propiedad
Copia con vigencia

El Conservador de Bienes Raíces de Santiago certifica que la inscripción de fojas 73324 número 111565 correspondiente al Registro de Propiedad del año 2012, adjunta al presente documento, está conforme con su original y se encuentra vigente al día 5 de septiembre de 2013.

Los derechos registrales correspondientes a esta actuación ascienden a la suma de \$ 4600.-

Santiago, 9 de septiembre de 2013.



[Firma manuscrita]

Carátula 7798032



Código de verificación: 76fd10-152b43289b
www.crsantiago.cl/consulta

Documento incorpora firma electrónica avanzada conforme a Ley N°19.799. La vigencia de la firma electrónica en el documento, al igual que la integridad y autenticidad del mismo, deben ser verificados en www.crsantiago.cl/consulta, donde estará disponible por 90 días contados desde la fecha de su emisión. Documento impreso es sólo una copia del documento original.

N°111565	19	Santiago, veinte de noviembre del año dos mil
FA/AN/MR	20	doce.- La sociedad TRANSPORTES E INVERSIONES
C: 6911871	21	SCHIAPPACASSE LIMITADA, RUT. 76.796.890-6, de
COMPRAVENTA	22	este domicilio, es dueña del Lote número cinco
MANUEL	23	del plano de subdivisión de la parcela número
FRANCISCO OSSA	24	cincuenta y tres, de la Colonia Juan Antonio
ROIG	25	Ríos, Comuna de Pudahuel, Región Metropolitana,
A	26	que deslinda: NORTE, en trescientos treinta y
TRANSPORTES E	27	dos coma cincuenta y siete metros con camino
INVERSIONES	28	público existente, hoy camino Bernardo
SCHIAPPACASSE	29	O'Higgins, SUR, en trescientos treinta coma
	30	

CONSERVADOR
DE BIENES RAICES
DE SANTIAGO

LIMITADA

REP: 114134

B: 1331340

F:

KMATPP

setenta y tres metros con parcela número
cincuenta y dos separado de línea estucada;
ORIENTE, en cuatrocientos veintiocho coma
treinta y ocho metros con camino El Alto, hoy
calle Arturo Prat; PONIENTE, en trescientos
ochenta y seis coma cincuenta y un metros con
Lote Uño.- Lo adquirió por compra a don MANUEL
FRANCISCO OSSA ROIG, de este domicilio, según
escritura de fecha nueve de noviembre del año
dos mil doce, otorgada en la notaría de esta
ciudad, de don Humberto Quezada Morano,
Repertorio Número 12907, por el precio de
SEISCIENTOS TREINTA Y CUATRO MILLONES
QUINIENTOS MIL PESOS, (\$634.500.000), que se da
por pagado.- El título anterior está a Fojas
27709 Número 25511 del año 1998.- Rol de avalúo
Número 2900-33, Comuna de Pudáhuel.-
Requirente: Juan Espinoza Ríos.-



Servicio de
Impuestos
Internos

CERTIFICADO DE AVALÚO FISCAL DETALLADO

Avalúos en pesos del SEGUNDO SEMESTRE DE 2018

Comuna	: PUDAHUEL
Número de Rol de Avalúo	: 02900 - 00033
Dirección o Nombre del bien raíz	: PC 53 LT 5 NOVICIADO
Destino del bien raíz	: SITIO ERIAZO
Registrado a Nombre de	: TRANSPORTES E INVERSIONES SCHIAPPACASSE
RUN o RUT Registrado	: 76.796.890 - 6

AVALÚO TERRENO PROPIO	: \$	1.084.990.140
-----------------------	------	---------------

AVALÚO TOTAL	: \$	1.084.990.140
--------------	------	---------------

AVALÚO EXENTO DE IMPUESTO	: \$	0
---------------------------	------	---

AVALÚO AFECTO A IMPUESTO	: \$	1.084.990.140
--------------------------	------	---------------

SUPERFICIE TERRENO	(m ²):	135.000
SUPERFICIE CONSTRUCCIONES	(m ²):	0

El avalúo que se certifica ha sido determinado según el procedimiento de tasación fiscal para el cálculo del impuesto territorial, de acuerdo a la legislación vigente, y por tanto no corresponde a una tasación comercial de la propiedad.

Este Certificado no acredita dominio del bien raíz.

Por Orden del Director



CERTIFICADO GRATUITO



ANEXO CERTIFICADO DE AVALÚO DETALLADO

Comuna : PUDAHUEL
 Número de Rol de Avalúo : 02900 - 00033
 Dirección o Nombre del bien raíz : PC 53 LT 5 NOVICIADO
 Destino del bien raíz : SITIO ERIAZO

Detalle Avalúo Bienes Comunes

Rol Bien Común	Tipo de Copropiedad	Avalúo Total Bien Común	% Prorrato	Avalúo Prorrato
No Registra				
Total Avalúo Bienes Comunes				\$ 0

Detalle Avalúo Líneas de Terreno

Línea	Superficie (m²)	Avalúo Unitario (Aprox.)	Avalúo Línea
1	185.000	8.037\$	1.084.990.140
Total Avalúo Terreno			\$ 1.084.990.140

Detalle Avalúo Líneas de Construcción

Línea	Clase	Calidad	Cantidad (m² o m³)	Año Constr.	Avalúo Línea
No Registra					
Total Avalúo Construcciones					\$ 0

Por Orden del Director





**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA**

Equipo de Planificación (EPL)

Interno N° 421 - 2019

Ingreso N° 0302827 de fecha 20.11.2018.

ORD. N° 884

ANT.: Su solicitud, de fecha 19.11.2018.

MAT.: **PUDAHUEL:** Art. 55° LGUC. Informa Favorable proyecto "Infraestructura de Transporte Terrestre", en Área Rural.

SANTIAGO, 14 FEB 2019

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

**A : SR. PAULO CROCCO NARDOCCI
REPRESENTANTE LEGAL AGUNSA S.A.**

Esta Secretaría Ministerial recibió su presentación citada en el antecedente, mediante la cual solicita el Informe Favorable a que se refiere el artículo 55° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), correspondiente a la construcción de un proyecto de Infraestructura de Transporte Terrestre en un Área de Interés Silvoagropecuario Mixto (ISAM 1) y Área de Protección Ecológica con Desarrollo Controlado (PEDC-1), en la comuna de Pudahuel.

De acuerdo a los antecedentes presentados y a la normativa vigente, se puede informar lo siguiente:

1. Antecedentes de la Propiedad:

Ubicación	Camino Luis Cruz Martinez N° 22015, Parcela 34.
Rol SII N°	2901-4
Superficie Predial aprox.	17,659 ha.

2. Instrumento de Planificación Territorial aplicable:

Plan Regulador Metropolitano de Santiago	Resolución N° 20 de fecha 06.10.1994, publicado en Diario Oficial el día 04.11.1994.
Zona en que se emplaza el terreno	- Área de Interés Silvoagropecuario Mixto ISAM 1 (Art. 8.3.2.2. PRMS). - Área de Protección Ecológica con Desarrollo Controlado P.D.E.C.-1 (Art. 8.3.1.2 PRMS). - Área de Alto Riesgo Natural por Inundación, Causes Naturales, Napa Freática (Art. 8.2.1.1 letra a2, del PRMS)
Certificado de Informaciones Previas	N° 186 de fecha 25.02.2016.



- Las actividades permitidas para el territorio de *Interés Silvoagropecuario Mixto N° 1 (ISAM 1)* del PRMS, son las siguientes:
 - Actividades agropecuarias.
 - Agroindustrias que procesen productos frescos.
 - Actividades extractivas de minerales no metálicos aplicables a la construcción.
 - Plantas de macroinfraestructura, energética y de comunicaciones.
 - Cárceles.

- Las actividades permitidas para el territorio de *Area de Protección Ecológica con Desarrollo Controlado P.D.E.C.-1*, son las siguientes:
 - Explotación Agrícola Intensiva,
 - Forestación,
 - Reforestación con especies nativas y exóticas,
 - Explotación ganadero - pastoral extensiva.

- Las Áreas de Alto Riesgo Natural por Inundación, Causas Naturales, Napa Freática (Art. 8.2.1.1 letra a2, del PRMS), corresponden a aquellas áreas que presentan problemas de afloramiento potencial de aguas subterráneas, ubicadas en el Área Urbana Metropolitana, en las comunas de Quilicura , Colina, Lampa, Renca, Pudahuel, Cerro Navia y Maipú.

3. Características del Proyecto:

Breve Descripción	La solicitud corresponde a un proyecto de Infraestructura de Transporte, definida como una Planta de Infraestructura Terrestre, cuyo objetivo es descongestionar el tráfico de carga pesada entre los puertos marítimos y su relación con la ciudad de Santiago. El proyecto funciona como un centro logístico terrestre que actúa como una antesala al ingreso de productos (vehículos) de exportación-importación en tránsito, al interior de la ciudad.																												
Uso de Suelo – Destino	Infraestructura de Transporte, instalaciones o recintos portuarios o aeroportuarios, según Art. 2.1.29 de la OGUC.																												
Superficie a construir	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>A – Galpón Pre Entrega</td><td style="text-align: right;">1.793,83 m2</td></tr> <tr><td>B – Container 2 pisos</td><td style="text-align: right;">473,62 m2</td></tr> <tr><td>C – Galpón Pre Entrega</td><td style="text-align: right;">447,26 m2</td></tr> <tr><td>D - Container</td><td style="text-align: right;">69,42 m2</td></tr> <tr><td>E - Galpón Pre Entrega</td><td style="text-align: right;">268,19 m2</td></tr> <tr><td>G – Oficinas Distribución</td><td style="text-align: right;">56,50 m2</td></tr> <tr><td>L – Área Vigilancia</td><td style="text-align: right;">1.746,94 m2</td></tr> <tr><td>M – Área de Ingresos</td><td style="text-align: right;">6.728,29 m2</td></tr> <tr><td>N – Área de Clasificación</td><td style="text-align: right;">5.084,70 m2</td></tr> <tr><td>O – Área Transitoria</td><td style="text-align: right;">6.224,00 m2</td></tr> <tr><td>P – Área Permanencia</td><td style="text-align: right;">18.969,95 m2</td></tr> <tr><td>F, Q, y G – Área Distribución</td><td style="text-align: right;">4.381,38 m2</td></tr> <tr><td>S – Logística Container</td><td style="text-align: right;">11.758,81 m2</td></tr> <tr><td>SUPERFICIE TOTAL PROYECTO</td><td style="text-align: right;">58.012,89 m2</td></tr> </table>	A – Galpón Pre Entrega	1.793,83 m2	B – Container 2 pisos	473,62 m2	C – Galpón Pre Entrega	447,26 m2	D - Container	69,42 m2	E - Galpón Pre Entrega	268,19 m2	G – Oficinas Distribución	56,50 m2	L – Área Vigilancia	1.746,94 m2	M – Área de Ingresos	6.728,29 m2	N – Área de Clasificación	5.084,70 m2	O – Área Transitoria	6.224,00 m2	P – Área Permanencia	18.969,95 m2	F, Q, y G – Área Distribución	4.381,38 m2	S – Logística Container	11.758,81 m2	SUPERFICIE TOTAL PROYECTO	58.012,89 m2
A – Galpón Pre Entrega	1.793,83 m2																												
B – Container 2 pisos	473,62 m2																												
C – Galpón Pre Entrega	447,26 m2																												
D - Container	69,42 m2																												
E - Galpón Pre Entrega	268,19 m2																												
G – Oficinas Distribución	56,50 m2																												
L – Área Vigilancia	1.746,94 m2																												
M – Área de Ingresos	6.728,29 m2																												
N – Área de Clasificación	5.084,70 m2																												
O – Área Transitoria	6.224,00 m2																												
P – Área Permanencia	18.969,95 m2																												
F, Q, y G – Área Distribución	4.381,38 m2																												
S – Logística Container	11.758,81 m2																												
SUPERFICIE TOTAL PROYECTO	58.012,89 m2																												



4. La ubicación, cotas y superficies indicadas en el plano presentado son de exclusiva responsabilidad del arquitecto que firma el proyecto.

5. Como se explicó en el numeral 3 precedente, el proyecto, emplazado en el sector ISAM 1 y P.E.D.C-1, desde el año 2008, que dio inicio a una serie de acciones desde el Ministerio de Obras Públicas tendientes a mejorar la conectividad del sector El Noviciado, con el objetivo de viabilizar "Proyectos Logísticos de Infraestructura de Transporte Terrestre, complementada con Almacenaje de Intercambio de productos" relacionados con el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Puertos de Valparaíso y San Antonio y finalmente inversionistas del área Logística del Área de Transporte y almacenaje del Área Metropolitana.

El proceso de tránsito de la carga de este tipo de productos, desde los puertos hasta los proveedores de las principales ciudades, es posible entenderlo como un único proceso ligado a la Infraestructura de Transporte, tal como lo establece el Dictamen N°37872 de 2014 de la Contraloría General de la República, el cual, en el caso de la Empresa Portuaria de Antofagasta, concluye que los edificios y construcciones asociadas a la recepción, almacenamiento y embarque –en este caso de concentrado de cobre- "*son accesorias al recinto portuario de que se trata, es del caso concluir que ellas constituyen obras de infraestructura de transporte*".

Según lo normado en el artículo 2.1.29. de la OGUC, las edificaciones o instalaciones y las redes o trazados relativos al tipo de uso de suelo Infraestructura de Transporte, se refiere entre otras a: "*(...) las vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc. (...)*". De ello, es posible concluir que este tipo de proyectos son parte de los recintos marítimos o portuarios, ya que funcionan en directa relación de su carga con el puerto de origen y el destino en la ciudad.

6. Ahora bien, sobre los proyectos relacionados con el uso de Infraestructura, el Art. 2.1.29 de la OGUC, también establece: "*En el área rural de los planes reguladores intercomunales o metropolitanos, dichas instalaciones o edificaciones estarán siempre admitidas y se sujetarán a las disposiciones que establezcan los organismos competentes, sin perjuicio del cumplimiento de la Ley 19.300 y de lo dispuesto en el artículo 55 del DFL N°458 (V. y U.), de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones*".

Con ello, es posible entender que independiente de la regulación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, en lo que respecta a los usos de suelo permitidos y demás restricciones, **este tipo de actividades estarán siempre admitidas.**

7. En conclusión, de acuerdo a lo expuesto en los puntos precedentes, esta Secretaría Ministerial **informa favorablemente** la construcción del **proyecto "Infraestructura de Transporte Terrestre"** en el predio antes señalado, por constituir sus edificaciones e instalaciones una Infraestructura de Transporte para el almacenamiento, depósito y distribución de carga portuaria, las que de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 2.1.29 de la OGUC, deben entenderse siempre admitidas en el área rural de los Planes Reguladores Intercomunales.

8. Las edificaciones de este proyecto deberán cumplir con las siguientes exigencias técnicas:

- Normas Generales: El proyecto deberá ejecutarse de acuerdo a las disposiciones y normas técnicas contenidas en la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza General.



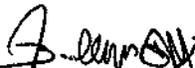
- Dotación de servicios de agua potable, alcantarillado y electricidad: Corresponderá a la dotación propuesta por el interesado, cuyos proyectos deberán cumplir con las normas técnicas de instalaciones y ser evaluadas y resueltas por los organismos competentes conforme a las normas vigentes a la fecha de ingreso de la solicitud del permiso respectivo en la Dirección de Obras Municipales.
- Áreas de Riesgo: deberán cumplir con lo señalado en el Artículo 2.1.17 de la OGUC, en el sentido de que deberá acompañar a la respectiva solicitud de permiso de edificación, un estudio fundado, elaborado por profesional especialista y aprobado por el organismo competente, que determine las acciones que deberán ejecutarse para su utilización.

9. Atendido el carácter excepcional y restrictivo de las disposiciones establecidas del Art. 55° de la LGUC, cabe precisar que lo informado favorablemente se refiere exclusivamente a lo descrito en el Punto 5 del presente documento.

Lo anterior, deberá ser verificado y exigido por la DOM, al momento de evaluar la solicitud de permiso de edificación respectiva.

Saluda atentamente a usted,


FABIAN KUSKINEN-SANHUEZA
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO
SUBROGANTE


SBB/EGB/DCM/ccm.

Se adjunta: Carpeta con antecedentes originales ingresados y dos planos timbrados.

DISTRIBUCIÓN:

Retira: Sr. Paulo Crocco Nardocci

Dirección: [REDACTED]

Correo Electrónico: [REDACTED]

Teléfono: [REDACTED]

Secretaría Ministerial Metropolitana
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Ley de Transparencia art. 7/g.
Archivo.



**MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO
DEPTO. DESARROLLO URBANO**

**MEMORIA PARA LA OBTENCION DE
INFORME FAVORABLE PARA LA CONSTRUCCION (ART.55)
DE
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE
PROPIEDAD DE AGENCIAS UNIVERSALES S.A.
(AGUNSA)**

EN

PARCELA 34

COMUNA DE PUDAHUEL

(REF: CAMINO LUIS CRUZ MARTINEZ N° 22015)


**Paulo Crocco Nardocci
Arquitecto**

NOVIEMBRE - 2018



PROYECTO LOGÍSTICO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE.

Introducción

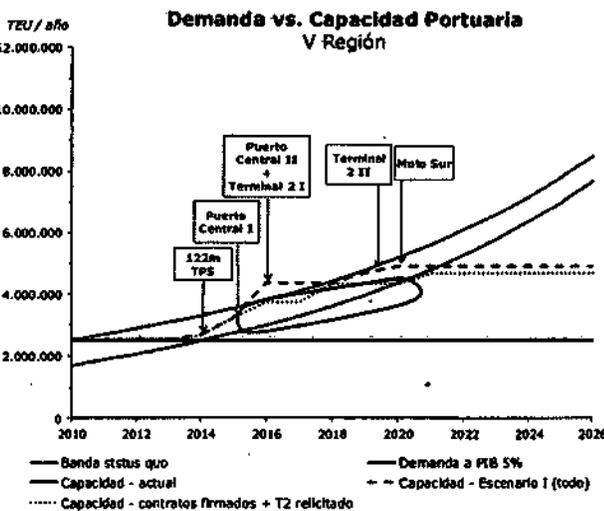
Según los informes emitidos por el Servicio Nacional de Aduanas, el flujo de cargas, tanto en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB), como los Puertos de San Antonio y Valparaíso, (estos 2 últimos generan el 51% de los ingresos de los puertos estatales), han experimentado en los últimos años, y para el futuro también se vislumbra, un constante y sostenido aumento de carga transportada, lo que hace imposible que los espacios interiores de guarda temporal de objetos existentes, puedan satisfacer la demanda, tanto actual, como futura.

Desde el punto de vista de la infraestructura de transporte de la Región Metropolitana, la importancia de la ampliación del Aeropuerto Merino Benítez, está ligada directamente a un aumento de la infraestructura logística entorno a éste. Por éste motivo, el Ministerio de Obras Públicas inicio desde el año 2008 las expropiaciones de terrenos adyacentes a los caminos de Noviciado, Lampa y Renca, con el fin de realizar las obras de urbanización y conexión con el Aeropuerto AMB y la Ruta 68, trabajos que concluyeron el año 2012.

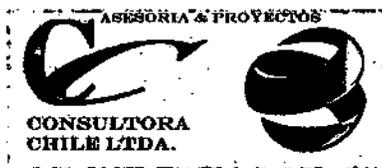
Por su parte y de acuerdo a las tendencias a largo plazo conforme al estudio realizado por el Ministerio de Transporte, la demanda en la entrada y salida de productos versus la Capacidad Portuaria al año 2020, llegarán a un punto crítico, limitando el intercambio de mercancías tanto de exportación como de importación. En éste contexto la logística y la infraestructura de transporte terrestre juegan un rol relevante para solucionar la problemática del Intercambio de productos.

TENDENCIAS DE LARGO PLAZO EN CHILE

Limitaciones en oferta portuaria



- A menos que todos los proyectos en carpeta se materialicen a tiempo, el sistema **siempre** opera peor que hoy.
- 2020 es un punto **crítico**

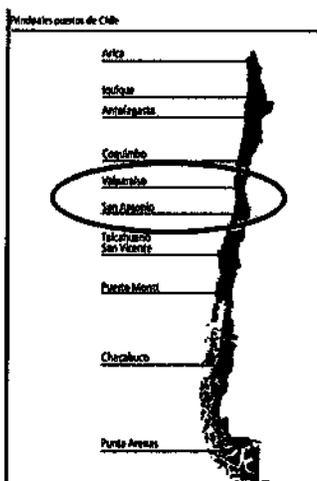


En ese orden de ideas, el transporte de carga nacional representa una actividad productiva de enormes dimensiones y de gran importancia en la productividad y competitividad nacional. Su gran heterogeneidad, tanto desde el punto de vista de la organización industrial, nivel de empresarial, ámbitos de operación, diversidad de carga, características topográficas, entre otras características, hacen de su ejecución una tarea de gran complejidad y envergadura. En los últimos años, la autoridad ha llevado a cabo diversos estudios y análisis relativos a esta industria, los que han evidenciado la necesidad de ir analizándola cada vez en mayor profundidad, con el fin de elaborar políticas públicas que regulen el sector, mejoren su competitividad, corregir distorsiones de mercado que pudieran estar produciéndose, impulsar una mayor eficiencia a nivel nacional, y quizá lo más relevante, analizar y controlar las externalidades negativas que este sector produce: ambientales, congestión, accidentes, etc.

La Región Metropolitana, es el núcleo administrativo, industrial, comercial, financiero y cultural del país que concentra la mayor actividad del quehacer nacional.

Lo anterior, conlleva a desarrollar estrategias para priorizar las plataformas de negocios para centros de operaciones en el sector del Noviciado, adicionalmente se considera tener una proyección internacional para que los productos que se incorporen, tengan un valor agregado.

El proyecto hace énfasis también en reducir la contaminación atmosférica sin violar las leyes ambientales chilenas.



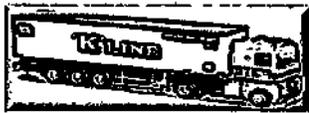
Se considera que tener la "Parcela 34" es una oportunidad de tener una infraestructura de transporte de alto nivel, ya que es una ciudad moderna con acceso a sistemas de transporte y tecnologías de información eficientes, además considera una distancia de dos horas a los principales puertos del país como son el de San Antonio y el de Valparaíso.

Un estándar de servicio bien definido es la base de la gestión de activos de infraestructura, el que tiene que ser de forma objetiva y mensurable, manteniendo un nivel de servicio determinado con el costo más efectivo posible a través del mantenimiento, reparación y sustitución de activos.

Dicho lo anterior el futuro viene creciendo muy rápidamente y con cambios que necesitarán romper tendencias obsoletas, por eso es tan importante cómo cuidar un buen producto es saber cómo y en dónde generar estos centros logísticos para que conserven sus características y considere su cadena de valor.



El propietario de la Parcela 34 desde el año 2017 se crea KAR Logistics S.A. que es una empresa constituida en Chile en ese año. Se unen dos empresas en logística mundial, K Line, empresa japonesa de Transporte Marítimo de todo tipo de vehículos y AGUNSA empresa chilena de logística, transporte y servicios de valor agregado lo que se busca ahora son los permisos para desarrollar el proyecto Inmobiliarios de Infraestructura de transporte terrestre con Intercambios de productos relacionado con el AMB, Puertos de Valparaíso, San Antonio e inversionistas del área logística en el intercambio de productos No peligrosos ó Vehículos en el área metropolitana.



K-LINE

+



AGUNSA

=



El desarrollo de este proyecto de infraestructura de terreno quiere lograr tener una calidad de servicio óptimo tanto para los clientes como para sus propios trabajadores de la mano de la eficiencia y una continuidad operacional, según objetivos del orden público y necesidades establecidas.

El objetivo de esta infraestructura, es lograr descongestionar los distintos puertos que tenemos, como también el aeropuerto de Santiago, con la finalidad de enfrentar las necesidades actuales.

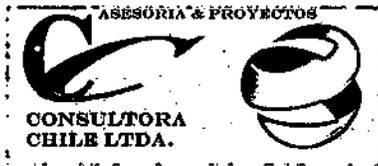
La calidad del servicio que se otorgará en la operación de las redes de transporte, mantendría niveles de servicio apropiados para evitar impactos negativos.

Se cumplirá con todas las exigencias que la autoridad le vaya imponiendo a su funcionamiento, se desarrollarán una serie de proyectos y obras para la obtención de los permisos sectoriales, tales como; el proyecto y ejecución del agua potable y alcantarillado ante la entidad pertinente, urbanización del acceso, etc.

Análisis del Ministerio de Transporte

Es importante, en lo que sigue, tener siempre en cuenta cuál es el contexto en que se debe situar éste proyecto, que es el análisis de las regulaciones que afectan al transporte de carga. Todo parte de la observación de que el objetivo del transporte de carga urbano es el traslado de bienes necesarios para las actividades económicas que se desarrollan en la ciudad. Esta observación puede ser obvia, pero de ella deducimos la principal premisa de este trabajo, a saber, que es la cantidad de carga transportada, y por ende del número de viajes. Esto implica el nivel de la actividad económica e impactos externos en la Región Metropolitana. El nivel de la actividad económica, a su vez, es determinado por factores mucho más amplios como la política de transporte. Por eso, es razonable señalar que tanto aumente la población en la región, aumentará el número de viajes de carga y seguirá incrementándose en el futuro, independientemente si se le obliga a quienes transportan las cargas a internalizar las externalidades que causan o se regula su circulación, por la simple razón que la demanda de la región continuará creciendo.

En segundo lugar, el contexto apropiado de ésta presentación son las regularidades reportadas por muchos estudios que el Estado ha llevado a cabo: el número de vehículos



(de carga y el resto) aumenta a tasas más o menos similares a las del producto geográfico bruto (PGB). Por razones de espacio físico, las vías urbanas tienden a crecer más lentamente que el PGB y mucho más lentamente que el número de vehículos. El resultado casi inevitable es mayor congestión, lo que estimula el crecimiento urbano descentralizado y en extensión. No creemos que existan motivos fundados para pensar que la región está ajena a estos patrones, ya que se observan en el resto del mundo

El transporte entrega un 7% del producto interno bruto, las actividades de transporte utilizan el 25% de la energía total consumida en Chile.

Programa de Desarrollo Logístico (PDL) impulsado por el Ministerio de Transporte

Este programa fue creado por el estado desde el año 2005 y tuvo como objetivo principal impulsar la competitividad del comercio exterior y doméstico tanto para la región Metropolitana como para el resto del país

Sus principales funciones y objetivos fueron:

- 1.- Haber acordado entre MTT, MOP, MINVU, MdS, empresas públicas (Puertos, EFE), SEP, DIPRES estrategias y planes de financiamiento privado para la concreción del portafolio de proyectos de infraestructura que impulsen la competitividad del sector.
- 2.- Propuesta y acuerdo con las autoridades sobre los lineamientos fundamentales del desarrollo del Programa Nacional de Transporte (PNT) en lo relacionado a los proyectos de Logística.
- 3.- Aumentar la competitividad de los distintos modos de transporte de carga, modernizando el marco regulatorio e institucional de los sectores marítimo, portuario, ferroviario, camionero y privados.
- 4.- Haber reposicionado a la industria del transporte de carga como un sector atractivo y fundamental para el desarrollo económico y productivo del país
- 5.- Asegurar la provisión de información clave para la toma de decisiones privadas y públicas en el ámbito del transporte de carga, cabotaje y logística, a través de un mecanismo sistemático para la recolección, actualización y difusión de información que funde confianza en los actores privados versus la decisión de las políticas del Estado.
- 6.- Haber concretado las soluciones de corto plazo de infraestructura portuaria y de transporte terrestre que de accesibilidad vial de los 10 puertos estatales a los grandes centros urbanos, según la problemática particular identificada en el PNDP (Plan Nacional Desarrollo Portuario)
- 7.- Haber concretado proyectos del ámbito logístico, eliminado barreras en distintas cadenas productivas de relevancia para la competitividad país.
- 8.- Asegurar que exista un plan de contingencia que permita dar continuidad operacional a la red de transporte de carga en caso de eventos catastróficos.
- 9.- A través del Decreto 18, se busca consensuar una modificación a este decreto que permita avanzar efectivamente hacia una zona de baja emisión dentro de Santiago.
- 10.- Cabotaje Regional y distribución local, se busca eliminar las barreras al cabotaje regional, de manera de mejorar la competitividad del sector logístico que atiende la conectividad marítima, aeroportuario con los actores privados de la región Metropolitana.



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Centro logístico para una Infraestructura de transporte

El presente proyecto, como se ha señalado, tiene por objeto obtener un informe favorable de un proyecto de Infraestructura de Transporte Terrestre en la Parcela 34, sector de Noviciado.

Como antecedente, la empresa ofrece los servicios para todas las marcas automotrices en Chile en base al uso de su Terreno ubicado en San Antonio llamado patio "Pulmón" más el Patio de Noviciado en camino Luis Cruz Martínez N° 22015 en la Parcela 34 ex Fundo El Noviciado como principal, para el servicio de transporte, pre-entrega, y accesorización de todo tipo de vehículos nuevos todas estas actividades están encerradas en la denominada Infraestructura de Transporte Terrestre que el Plan Regulador Metropolitano por uso de Suelos lo autoriza en esta zona rural denominada ISAM 1.

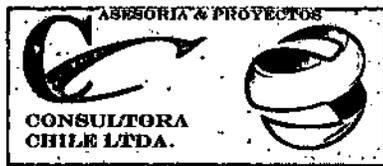


En la Figura, Se muestra el Puerto de San Antonio conocido como Patio "Pulmón"

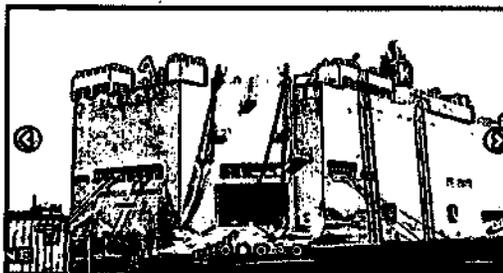
Desde el puerto de San Antonio desembarcan los vehículos que se dejan en un terreno de 120.000 m² ubicado a 6 kilómetros del frente de atraque del puerto de San Antonio. Este terreno equipado con altos estándares de seguridad, iluminación, accesos, CCTV, permite evacuar del puerto más de 900 unidades diarias con una flota pequeña de camiones especializados y evitando así pagar gastos de sobre-estadía.



En la Figura, se muestra el acopio de los vehículos



Luego que el Buque termina de descargar, se movilizan las unidades desde San Antonio al Terminal principal ubicado en la Parcela 34 sector de Noviciado, donde se dejan y se preparan los vehículos para la entrega a los concesionarios. En la Parcela 34 sirve para albergar más de 5.000 vehículos, y donde se pueden prestar todos los servicios de custodia, accessorización, pre-entrega, desabolladura y pintura de los autos nuevos que llegan y luego salen del recinto.



En la Figura, Se muestra la Descarga del Buque



En la Figura, se encuentra la Parcela 34, galpón de vehículos

AGUNSA, actualmente tiene diversos vínculos contractuales con empresas del rubro automotor, cuyo giro principal, es la importación, distribución y venta de vehículos, dentro del territorio nacional, contratos que no pueden ser acompañados, en razón del compromiso de confidencialidad expuestos en dichos instrumentos, pero que fácilmente se pueden corroborar en la página web : <http://www.agunsa.com/> , en la cual además, queda de manifiesto el rubro de la empresa como especialista en logística automotriz.

En específico, la operatividad del proyecto, es proporcionar a los dueños de los vehículos, la importación o de exportación, el transporte, la permanencia esporádica de hasta 5.000 vehículos nuevos y su distribución. El proceso consiste en: cargar o descargar los vehículos, seleccionarlos, etiquetarlos y controlarlos por poco tiempo mientras llega el medio de transporte en donde tienen que ser cargados para su distribución a las empresas automotrices que se dedican como giro comercial, a la venta de vehículos. La distribución de los vehículos hacia los clientes en toda la Región Metropolitana.

El proyecto además considera un terminal intermodal interior o un Área de Logística container, conectado con la capacidad de posponer o anticipar el control aduanero a la entrada en el puerto seco. **Esta característica permite agilizar la entrada y salida de las mercancías de los puertos hacia su destino y viceversa, contribuyendo a descongestionar sus operaciones.**



En consideración a lo anterior, se ha iniciado una serie de acciones, hacia la autoridad comunal y regional, pertinentes a lograr la viabilidad y/o permisos de Proyecto Logístico de Infraestructura de Transporte Terrestre, relacionado con el aeropuerto AMB, Puertos de Valparaíso, San Antonio e inversionistas del área logística, en el área de transporte de la Región Metropolitana.

Es importante destacar que éste proyecto se fundamenta en el principio de protección y la confianza legítima en las políticas públicas y administrativas que el estado ejecutó precedentemente, donde el órgano público ya ha aprobado proyectos, en las mismas características. Como consecuencia de lo anteriormente descrito, el suscrito realizó sendas transacciones de compraventa de la propiedad señalada, iniciando los permisos sectoriales para su ejecución.

Se están desarrollando los proyectos para este centro logísticos con todas las exigencias que la autoridad nos imponga para su correcto y legal funcionamiento, en definitiva cumpliremos con cada una de las fases del proyecto planteado hacia la autoridad con el efecto de dar funcionamiento a los Proyectos Logísticos de Infraestructura de Transporte Terrestre.

DIAGRAMA DEL PROCESO RESUMIDO DE EMPRESA LOGISTICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE VEHICULOS NUEVOS

	PUERTO	<ul style="list-style-type: none"> -Registro para inicio de trazabilidad en sistema (Port IN) On-Line -Control de Calidad (Inspección) / Registro de Incidencias en sistema -Etiquetado del producto con código de barras -Impresión de Ticket para control de Despacho portuario (Port OUT)
Vinculación de sistema con cliente	TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> -Carga de Rampas -Proceso estándar -Cuidado del Producto -Impresión de Ticket para control de Despacho portuario (Port OUT)
Trazabilidad On-line	INVENTARIO	<ul style="list-style-type: none"> -Registro para trazabilidad en sistema (CD IN) On-Line -Control de Calidad (Inspección) / Registro de Incidencias en sistema -Almacenamiento en espiga estandarizado / Registro de ubicación -Manutención por antigüedad (según requerimiento) / Admisión Homologados
Control vía código de barras	PREVIA ENTREGA	<ul style="list-style-type: none"> -Lavado del Producto -Secado -Pozo (revisión mecánica / funcional) -Control de Calidad (OUT) / Registro de Incidencias
Desarrollo interno de sistema	DESABOLLADURA & PINTURA	<ul style="list-style-type: none"> -Des abolladura -Pintura menor -Cambio de Partes -Otros.



DISTRIBUCION

- Distribución local y foránea (Carga/Descarga/ Control de Calidad)
- Trazabilidad por VIN/Rampla
- Control de equipo vía GPS
- Alertas de Seguridad en Ruta

Marco Legal según PRMS.

Conforme al emplazamiento del terreno, este se encuentra bajo las siguientes regulaciones legales según sus usos de suelos.

Zonas de riesgo por Napa Subterránea

En cuanto a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción Artículo 2.1.7 inciso tercero señala que la regulación del plan regulador intercomunal en las áreas rurales le corresponde; letra a) señala que "La definición de las áreas de riesgo o zonas no edificables de nivel intercomunal, es de conformidad al artículo 2.1.17. de la O.G.U.C", y la letra b) del mismo inciso señala para éstos casos se debe "Establecer los usos de suelo, para los efectos de la aplicación del artículo 55° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones."

Por otra parte, el artículo 8.2.1.1 numeral a.1.1 del Plan regulador Metropolitano de Santiago (Áreas de Alto Riesgo Natural Recurrentemente Inundable) señala que estas zonas se encuentran AFECTAS.

En lo que respecta a determinar los límites del área inundable, el inciso cuarto del artículo 8.2.1.1. es explícito y señala "los terrenos afectados por estas normas, podrán desarrollar estudios y proyectos específicos, debidamente aprobados por el Ministerio de Obras Públicas, en los cuales se determinen en detalle los límites del área inundable que afecte a su predio, como asimismo, las obras que deben realizarse para protegerlo. En "los instrumentos de Planificación Local deberán reconocer estas áreas, fundándose en estudios técnicos y proyectos de obras específicas, que contemplen condiciones para minimizar el riesgo de inundación, aprobados por el Organismo competente", en éste caso el Ministerio de Obras Públicas.

Zonas de Interés Silvoagropecuario Mixto ISAM 1.

En estos sectores, además de permitir actividades agropecuarias e instalaciones de agroindustrias que procesen productos frescos, se contempla el uso potencial de extracción de minerales no metálicos aplicables a la construcción: arcillas y puzolanas o pumacitas, explotados conforme a un Plan de Recuperación de Suelo que posibilite su uso posterior en actividades permitidas para el sector, informado favorablemente por el organismo competente.

También se considerarán incluidos en estos sectores aquellos suelos potencialmente utilizables para la localización de Plantas de Macroinfraestructura, Energética y de Comunicaciones y cárceles.

En cuanto a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción Artículo 2.1.29. señala:

"El tipo de uso Infraestructura se refiere a las edificaciones o instalaciones y a las redes o trazados destinados a:

- Infraestructura de transporte, tales como, vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc.



- *Infraestructura sanitaria, tales como, plantas de captación, distribución o tratamiento de agua potable o de aguas servidas, de aguas lluvia, rellenos sanitarios, estaciones exclusivas de transferencia de residuos, etc.*

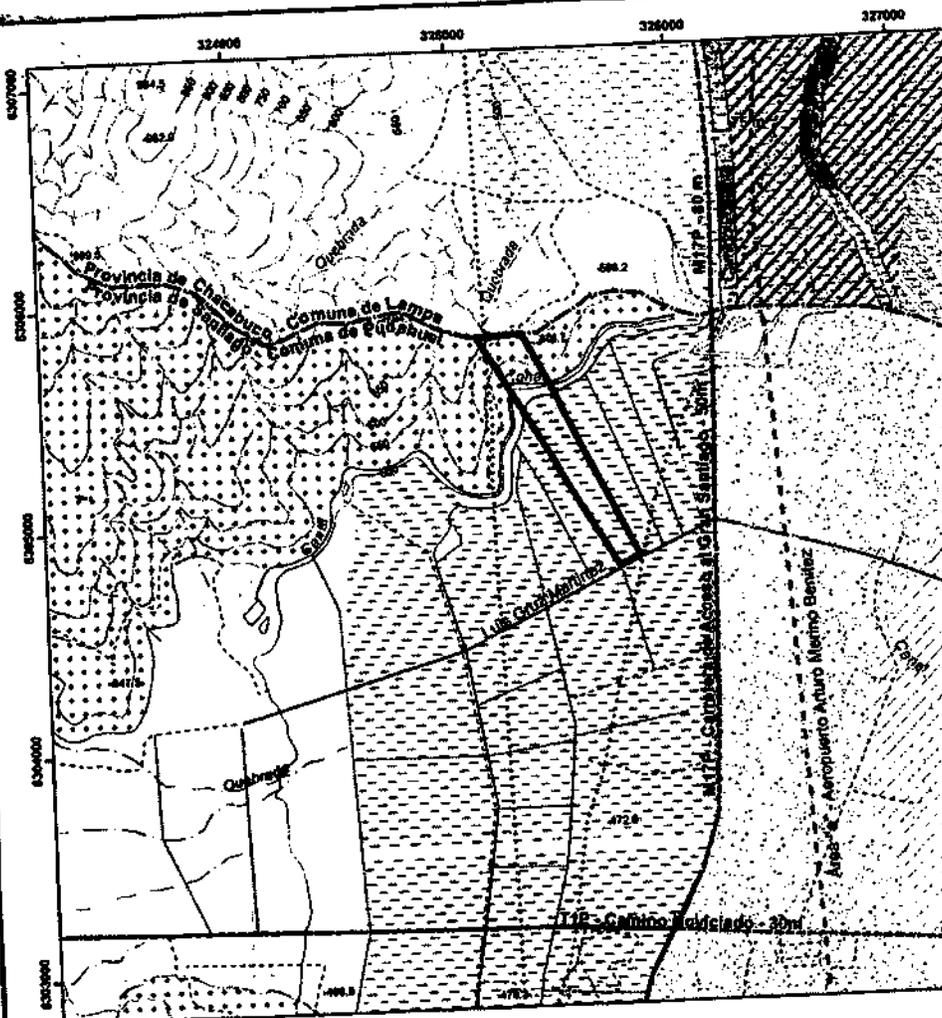
- *Infraestructura energética, tales como, centrales de generación o distribución de energía, de gas y de telecomunicaciones, gasoductos, etc.*

(...)En el área rural de los planes reguladores intercomunales o metropolitanos, dichas instalaciones o edificaciones estarán siempre admitidas y se sujetarán a las disposiciones que establezcan los organismos competentes, sin perjuicio del cumplimiento de la Ley 19.300 y de lo dispuesto en el artículo 55 del DFL N°458 (V. y U.), de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones."

Por su parte, el Artículo 55 inciso 4° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (L.G.U.C.), señala "Igualmente, las construcciones industriales, de equipamiento, turismo y poblaciones, fuera de los límites urbanos, requerirán, previamente a la aprobación correspondiente de la Dirección de Obras Municipales, del informe favorable de la Secretaría Regional del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo y del Servicio Agrícola que correspondan."

Área de Protección Ecológica con Desarrollo Controlado 1 (P.E.D.C.1)

Corresponden a aquellas áreas en las cuales se podrá desarrollar, además de las actividades silvoagropecuarias y/o agropecuarias, determinadas actividades de carácter urbano, en tanto se conserve las características del entorno natural y las intervenciones que ellas generen, contribuyan al mejoramiento de la calidad del medioambiente o incrementen sus valores paisajísticos.



ANTECEDENTE



Predio Rol SII 2901-4, Parcela 34 ex Fundo El Noviciado ubicado en Camino Luis Cruz Martínez N°22015, Comuna Pudahuel

Información proporcionada mediante Ingreso OFPA N° 50301667 de fecha 20.08.2018.

No obstante que a la Dirección de Obras Municipales le corresponde emitir los Certificados de Informaciones Previas (CIP), documento establecido en artículo 1.4.4. de la Ordenanza Municipal de Eficiencia y Construcciones, véase para informar las condiciones normativas

ÁMBITO TERRITORIAL:
COMUNA PUDAHUEL - Sector El Noviciado

DIVISIÓN POLÍTICO ADMINISTRATIVA HIC

----- Limite Provincial

VALIDAD

----- Validad Pavimentada

----- Validad de Tierra

----- Huella Sendero

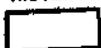
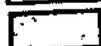
EDIFICACION

Plano de Interpretación SEREMI V. y U. del PRMS N°4791 del 22 de octubre de 2018 de la Parcela 34 en rojo donde figuran las Áreas PEDC 1, ISAM 1 y de Riesgo por Afloramiento Potencial de Napa Freática.

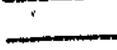


**PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO.
COMUNA PUDAHUEL - Sector El Noviciado**

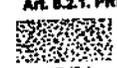
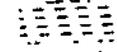
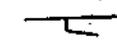
1. PARQUES INTERCOMUNALES
Art. 5.2.3. PRMS

-  Parques Adyacentes a Cauces
Art. 5.2.3.4.(1) PRMS
-  Parques Adyacentes a Sistemas Viales
Art. 5.2.3.4.(2) PRMS.

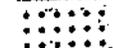
2. VIALIDAD METROPOLITANA
Art. 7.1.1. PRMS

-  Vialidad Metropolitana
Art. 7.1.1.1. PRMS
-  Vialidad Troncal
Art. 7.1.1.2. PRMS

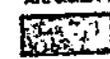
3. ÁREA DE RIESGO DE ORIGEN NATURAL
Art. 8.2.1. PRMS

-  Área de Riesgo Naturales Recurrentemente Inundables
Art. 8.2.1.1. -a.1.1. PRMS. Aplica corte A-A'
-  Napas Freáticas
Art. 8.2.1.1. -a.2. PRMS.
-  Cauces Artificiales
Art. 8.2.1.1. -c PRMS.
-  Riesgo Geofísico asociado a Inundación Recurrente
Art. 8.2.1.4. -b. PRMS.

4. ÁREA DE VALOR NATURAL
Art. 8.3.1. PRMS, Plano N° RM-PRM-82-1A.

-  Área de Preservación Ecológica
Art. 8.3.1.1. PRMS.
-  Área de Protección Ecológica con Desarrollo Controlado
P.E.D.C.1. El Noviciado Art. 8.3.1.2. PRMS.

5. ÁREA DE INTERÉS SILVOAGROPECUARIO
Art. 8.3.2. PRMS.

-  Área de Interés Agropecuario Exclusivo
Art. 8.3.2.1. PRMS.
-  Área de Interés Agropecuario Mixto
ISAM-1 Art. 8.3.2.2. PRMS.
-  Área de Interés Agropecuario Exclusivo
ISAM-6 Art. 8.3.2.2. PRMS.
-  Área de Interés Agropecuario Mixto
ISAM-7 Art. 8.3.2.2. PRMS.

6. ÁREAS RESGUARDO DE INFRAESTRUCTURA METROPOLITANA
Art. 8.4. PRMS.

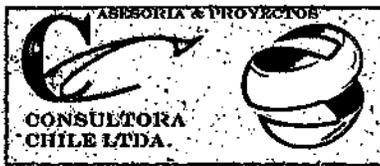
- A. Área de Aeropuertos, Aeródromos y Radio Ayudas. Art. 8.4.1.3. PRMS**
 Trazado indicativo Áreas de Protección de
Aeropuerto y Aeródromo (Área 4)
Plano D.G.A.C. PP-03-01, D.O.19.02.04
- B. Área de Resguardo de Infraestructura Energética. Art. 8.4.3. -b PRMS**
 Líneas de Transmisión de Energía Eléctrica

PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO
SECRETARIA MINISTERIAL METROPOLITANA - MINVU

PLANO ILUSTRATIVO

	NORMATIVA PLAN REGULADOR METROPOLITANO COMUNA PUDAHUEL - SECTOR EL NOVICIADO	N° Plano RM-PRMS 18-821	400 0 400 m 1:20.000	N 
	Comuna / Sector	Complementado al Ord. N° 4791 de Fecha 22 OCT 2015		

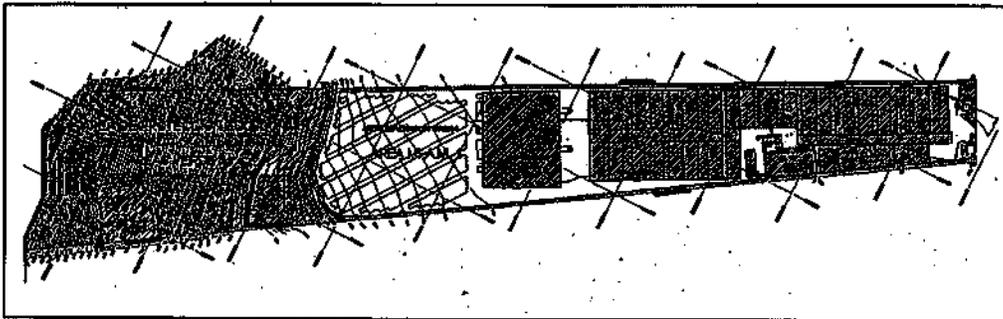
Simbología del plano de Interpretación donde figuran las Áreas PEDC 1, ISAM 1 y de Riesgo por Afloramiento Potencial de Napa Freática.



señalando su vialidad adyacente.

5- Uso de Suelo Actual

En lo que respecta a Certificado de Informe Previos N°186 emitido el día 25.02.2016 se observa que el punto 5 "Norma Urbanística", que la Parcela 34 se encuentra emplazada en un área de riesgo por Napa freática, como así también una porción de ésta zona se encuentra en la denominada área de Interés Silvoagropécurio Mixto ISAM 1 y otra parte está en un Área denominada de Protección ecológica PEDC 1, ambas corresponden a una zona rural del PRMS de la región Metropolitana. Los límites de éstas áreas fueron precisadas en plano conforme al Plan regulador Metropolitano de Santiago.



En la Figura se indican sus Usos de Suelo.

En la Tabla 1, se indican las coordenadas de los vértices que conforman el retazo por el cual se solicita IFC perteneciente al predio.

Tabla 1.

Coordenadas UTM (m) de los Vértices del sector por el cual se solicita Informe.

PARCELA 34

COORDENADAS VERTICES		
PR N°	NORTE	ESTE
V-1	6304406.175	325540.431
V-2	6305076.828	325126.848
V-3	6305441.461	324901.830
V-4	6305454.609	325120.960
V-5	6305179.375	325260.752
V-6	6304452.000	325632.000
DATUM REFERENCIA : WGS-84 (SIRGAS)		



6- Rol de Avalúos

PARCELA 34. Número Rol avalúo SII 2901-4 comuna de Pudahuel.

7- Superficies

La Superficie física total de la Parcela 34 es de 17,659 has, y el área por la cual se solicita el Informe Favorable para Infraestructura de Transporte terrestre corresponde al 100% del predio.

8- Deslindes

Se deberá señalar claramente tanto los deslindes generales del predio como los deslindes particulares del o los retazos para el IFC.

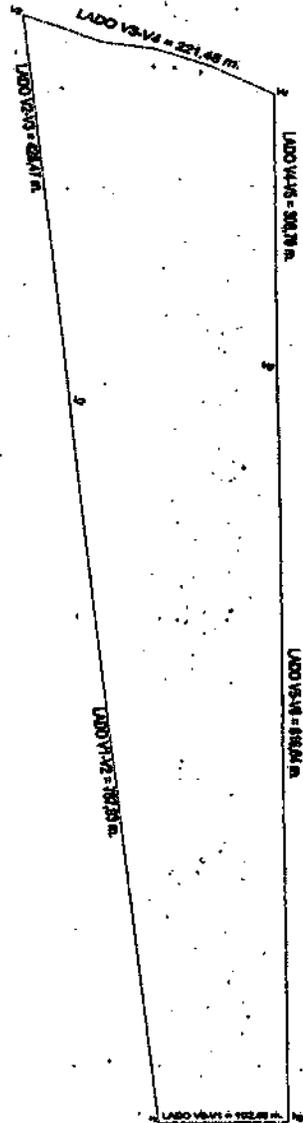


Figura con los Deslindes prediales



• Detalle de deslindes

Al Nororiente En 308,70 m. y en 816,64 m.

Al Norponiente En 221,48 m.

Al Surponiente En 428,47 m. y en 787,93 m.

Al Suroriente En 102,55 m.

9.- Estudio Hidrogeológico

Se realizará el "Proyecto y Estudio Hidrológico e Hidráulico para desafectar la Inundabilidad de la Parcela 34 ubicada en camino Luis Cruz Martinez N°22015", donde se analiza las napas freáticas y se determina la zonas en dicho sector, la vulnerabilidad de los suelos y el socavamiento. Este estudio y proyecto será **aprobado** por parte de Semageomin el Estudio Hidrogeológico con Medición de Napa Subterránea.

10.- Evaluación Medioambiental

Con esta solicitud de informe favorable para la construcción, NO se infringe de manera alguna la normativa ambiental vigente, Decreto N° 40, Ministerio del Medio Ambiente, publicado en el diario oficial el día 12 de agosto del año 2013, considerando que en una categoría de aquellas urbanizaciones y/o loteos con destino industrial inferior a 20 hectáreas, circunstancia que no corresponde a nuestro caso, por lo tanto, no se debe aplicar la normativa de sometimiento de evaluación de impacto ambiental. El proyecto tampoco contempla un proceso de transformación, solo considera almacenamiento e intercambio de productos.

12.- Factibilidad Sanitaria

Se ingresarán para la Parcela 34 las aprobaciones sanitarias de Agua Potable y Alcantarillado conforme a lo exigido por el Ministerio de Salud.

13.- Anteproyecto de Infraestructura de Transporte Terrestre y Recintos del Proyecto.-

Conforme a las políticas nacionales de desarrollo logístico, el proyecto se ha diseñado con el objetivo de generar una oferta logística que descongestione el tráfico de carga pesada del centro urbano de la región Metropolitana, y facilite la gestión de carga y descarga de vehículos, aumente la competitividad del sector generando la velocidad de intercambio de productos sin afectar a las vías principales dentro del anillo Américo Vespucio y finalmente aporte a descongestionar logísticamente a los puertos marítimos, aéreos y terrestres de la región.

El proyecto de "Infraestructura de Transporte Terrestre" que presentamos tiene por objetivo desarrollar una solución logística de intercambio y proceso de vehículos nuevos que son productos (NO PELIGROSOS) entre los puertos de Valparaíso, San Antonio, Aeropuerto Arturo Merino Benítez con los distintos actores comerciales y operacionales de la región Metropolitana.



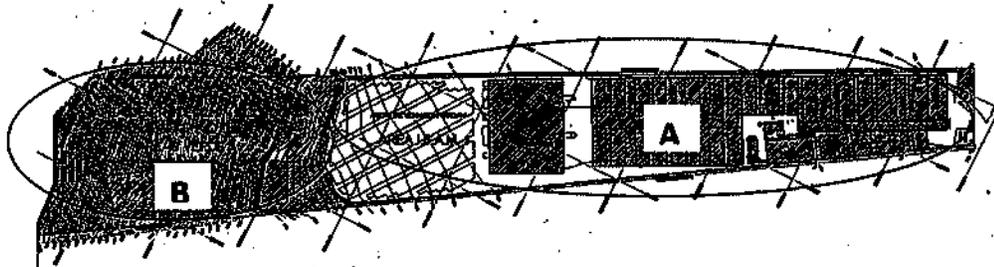
Desde la mirada técnico legal de la Ley y Ordenanza General de urbanismo y Construcción, el proyecto se emplaza en un predio que posee más de una norma urbanística, por lo cual, lo hemos separado para estos efectos según su uso de suelos que describiremos a continuación:

El diseño considera dos sectores según su uso de suelo para el funcionamiento integral de la planta, estos son:

A.- Terminal de Transporte Terrestre (Planta Infraestructura- ISAM 1 y Área de riesgo por Napa Freática que será levantada su restricción)

B.- Preservación flora y fauna (Área de Protección Ecológica con desarrollo controlado-1 (PEDC-1)).***

*** No se considerara desarrollo de proyectos en ésta porción de terreno para preservar la flora y la fauna existente.

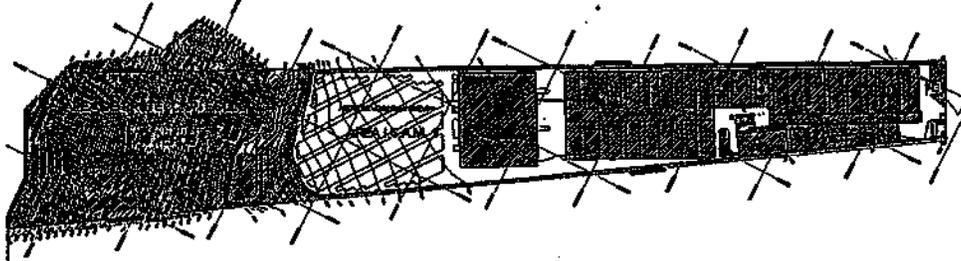
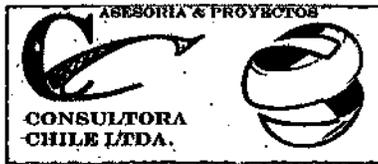


A.-Planta o Terminal de Transporte Terrestre (Infraestructura de Transporte)

El proyecto considera un terminal intermodal interior, conectado a través de la carretera (Noviciado-Ruta 68) con una o varias terminales marítimas o portuarias de la V Región, con la capacidad de posponer o anticipar el control aduanero a la entrada en el puerto seco. Esta característica permite agilizar la entrada y salida de los vehículos de los puertos hacia su destino y viceversa, contribuyendo a descongestionar sus operaciones.

El servicio que ofrece la Planta de Infraestructura es proporcionar a los dueños de los vehículos la importación o de exportación, el transporte, la permanencia de hasta 5.000 vehículos nuevos y su distribución. El proceso consiste en: cargar o descargar los vehículos, seleccionarlos, etiquetarlos y controlarlos por poco tiempo mientras llega el medio de transporte en donde tienen que ser cargados. En general es un servicio Logístico que se realiza a la pequeña y mediana empresa que importan sus vehículos a través de embarcaciones, y que éstos, deben ser operados mediante personal y maquinaria especializada que permita procesar su carga para posteriormente entregarla a destino nacional.

Para un mayor detalle de la Planta de Infraestructura o Terminal de Transporte Terrestre, describiremos su operación en sectores; el primero corresponde al Acceso que consiste en el área de Vigilancia (L), el segundo el área de Ingresos (M) a la Planta de Infraestructura, el tercero es el área de Clasificación (N), el cuarto es el área transitoria (O), el quinto es el área de Permanencia de vehículos (P), el sexto es el área de Proceso de Pre-entrega (A-B-C-D-E), séptimo es el área de Distribución (F-G-Q) y el octavo es el área Logística container (S). Se describirán los procesos en conformidad a las áreas antes descritas.



CUADRO DE SUPERFICIE			
AREA	SUPERF.	CANT.	TOTAL
A- GALPON PRE-ENTREGA	1.793,83 m ²	1	1.793,83 m ²
B- CONTAINER 2 PISOS	238,81 m ²	2	477,62 m ²
C- GALPON PRE-ENTREGA	447,26 m ²	1	447,26 m ²
D- CONTAINER	69,42 m ²	1	69,42 m ²
E- GALPON PRE-ENTREGA	268,19 m ²	1	268,19 m ²
G- OFICINAS DISTRIBUCION	56,50 m ²	1	56,50 m ²
L- AREA DE VIGILANCIA	1.746,94 m ²	1	1.746,94 m ²
M- AREA DE INGRESOS	6.728,29 m ²	1	6.728,29 m ²
N- AREA DE CLASIFICACION	5.084,70 m ²	1	5.084,70 m ²
O- AREA TRANSITORIA	6.224,00 m ²	1	6.224,00 m ²
P- AREA PERMANENCIA	19.969,96 m ²	1	19.969,96 m ²
P,Q y O- A. DISTRIBUCION	4.361,38 m ²	1	4.361,38 m ²
S LOGISTICA CONTAINER	11.758,81 m ²	1	11.758,81 m ²
TOTAL SUPERFICIE	57.776,08 m²	1	57.776,08 m²
AREA VERDE	70.943,83 m²	1	70.943,83 m²
PATIO	118.613,92 m²	1	118.613,92 m²
SUP. TOTAL A CONSTRUIR			57.776,08 m²
SUP. TOTAL TERRENO LIBRE			118.613,92 m²
SUP. TOTAL TERRENO			176.390 m²
% OCUPACION DE SUELO			32,71 %

1.- Acceso

1.1.- ÁREA DE VIGILANCIA (L).

SUPERFICIE DE 1.441,30 M²

Es un área exclusivamente para vigilancia y control de acceso. La superficie de esta área es completamente cerrada por un galpón continuo y contiguo a las otras áreas para así albergar a todas las actividades que se desarrollarán en el proceso de logística pero completamente abierto por todos sus lados como si fuera un gran cobertizo que permite la ventilación permanente y un control de la radiación solar.



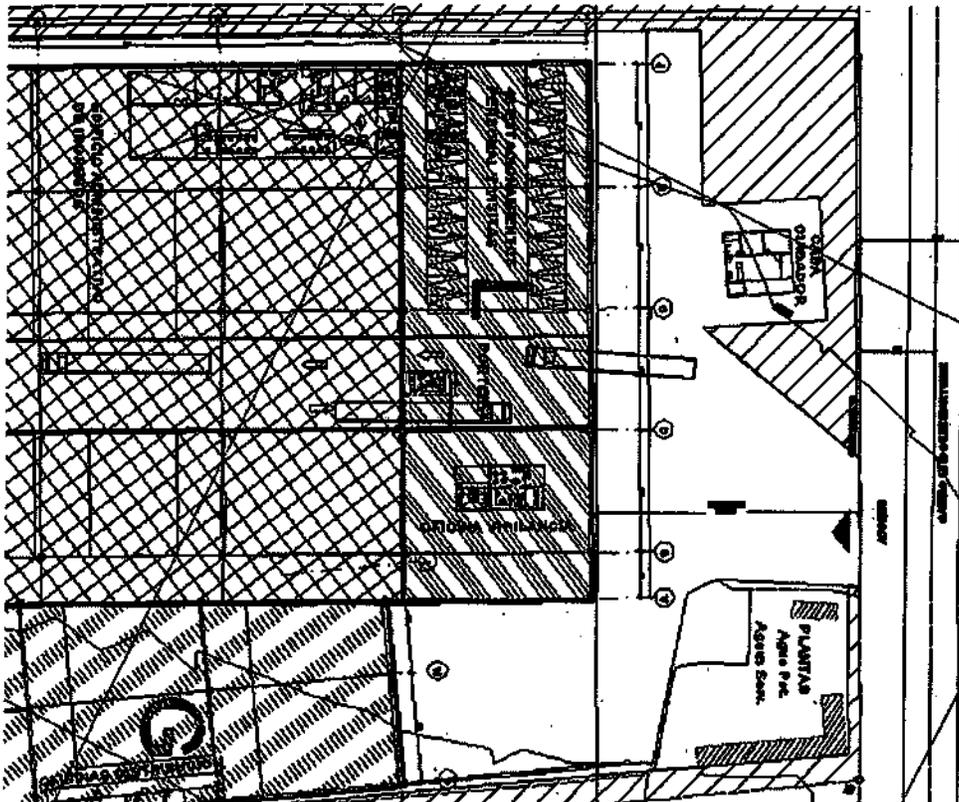
1.1.1.- Portería.

Es una caseta cerrada donde permanecerán los guardias que controlar el ingreso a las instalaciones.

1.1.2. Estacionamientos y Oficinas de Vigilancia.

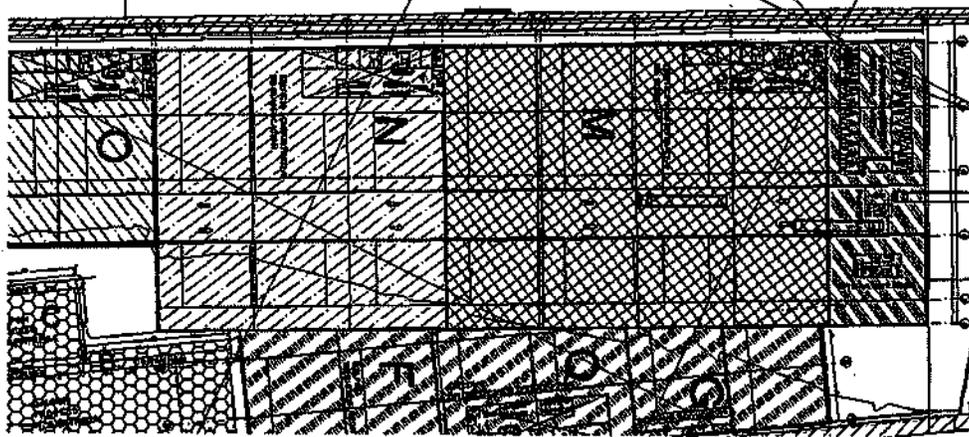
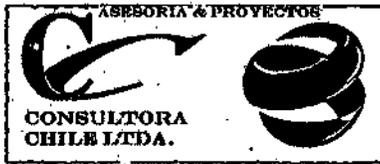
Estacionamientos de trabajadores y visitas al recinto. Las oficinas son para llevar la administración de la guardia del recinto.

La siguiente figura muestra el acceso de camiones desde camino LUIS CRUZ MARTINEZ proveniente del camino Noviciado conexión portuaria con ruta 68.



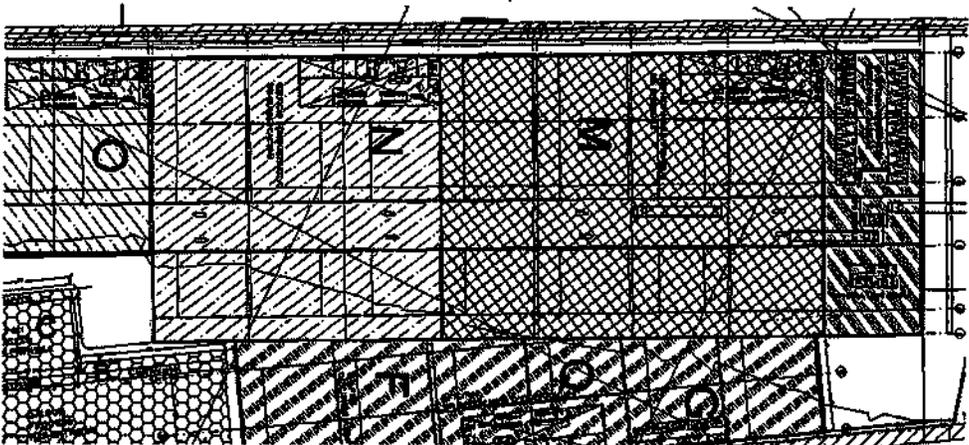
2.- Área de Ingresos (M)

Es el área de Ingresos de los vehículos nuevos a las instalaciones. Poseerá un edificio de oficinas donde se realizarán los trabajos administrativos del área de Ingresos. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón iniciado con el área anterior (L).



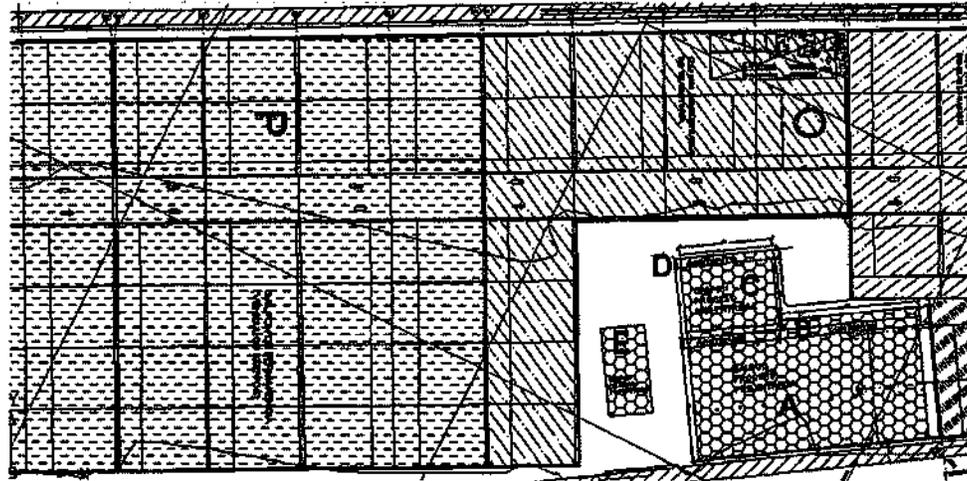
3.- Área de Clasificación (N)

Es el área donde se clasifican para inventariar y tipificar cada uno de los automóviles que ingresan. Poseerá un edificio de oficinas donde se realizarán los trabajos administrativos del área de Clasificación. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón con el área anterior (M)



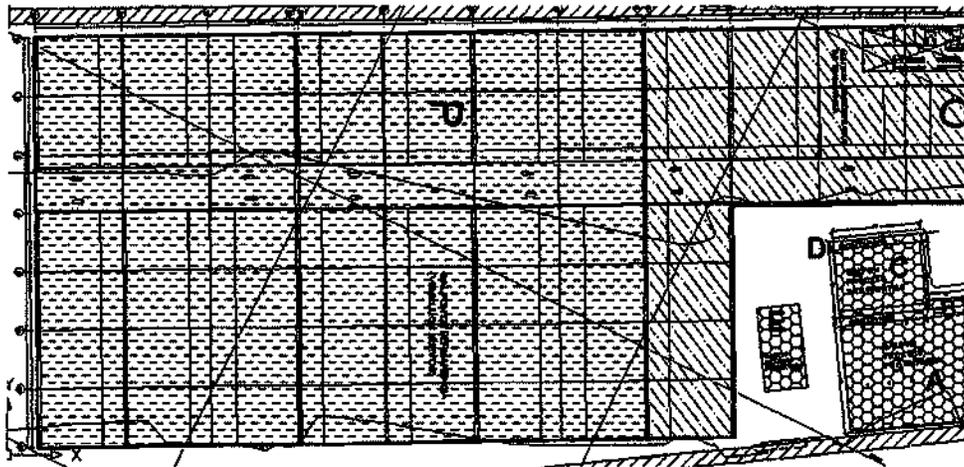
4.- Área Transitoria (O).

Es el área de custodia transitoria de los automóviles que ingresan. Poseerá un edificio de oficinas donde se realizarán los trabajos administrativos del área Transitoria. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón con el área anterior (N)



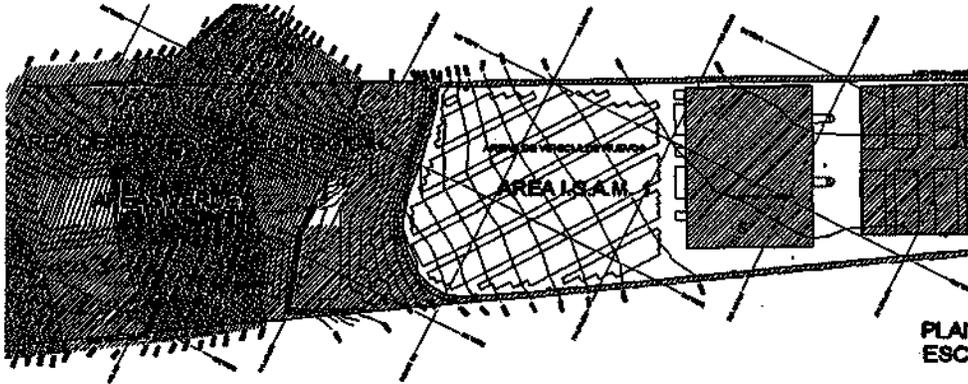
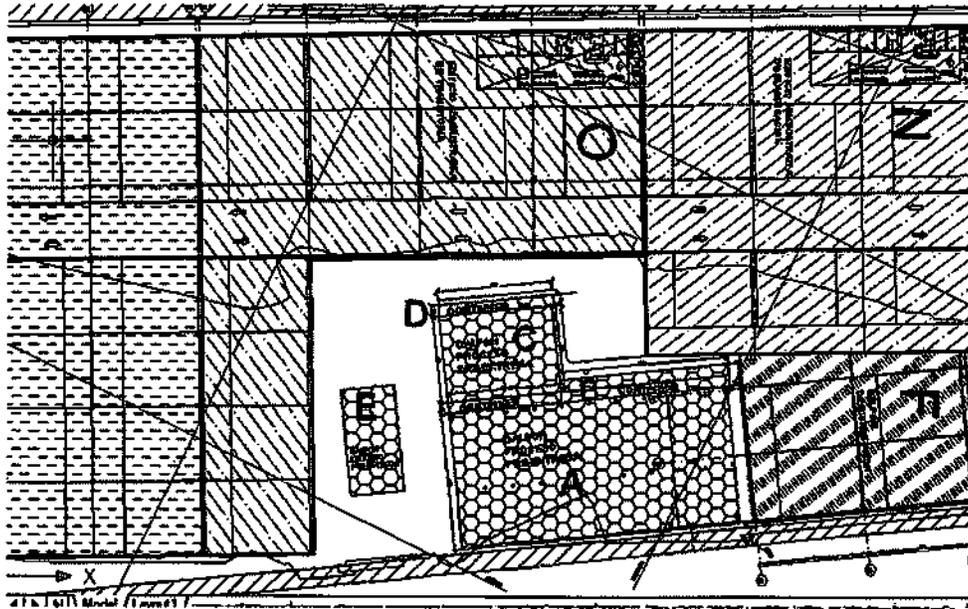
5.- Área de Permanencia de vehículos (P)

Es el área donde se dejan definitivamente los automóviles que ingresaron en las áreas anteriores. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón con el área anterior (O). Posee un área continua de permanencia de vehículos a la intemperie con suelo compactado.



6.- Área de Proceso de Pre-entrega (A-B-C-D-E)

Es el área donde se procesa la pre-entrega o la preparación de los automóviles que egresarán. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón con el área anterior (P). Se compone de 5 sub-áreas: A.- Galpón con pozos para chequeo técnico y reparaciones. B.- Oficinas en container de 2º pisos para personal técnico. C.- Galpón para limpieza de vehículos. D.- Bodegas en container tipo pañol. E.- Galpón lavado de vehículos.

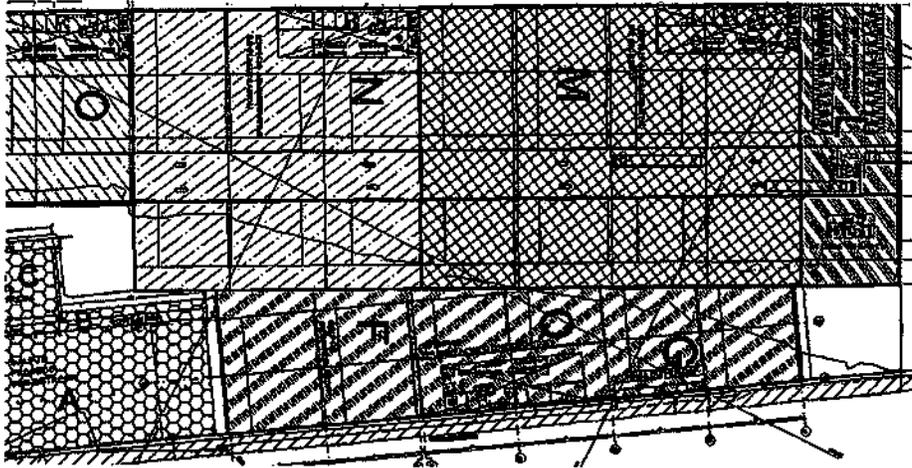


Área abierta de los vehículos



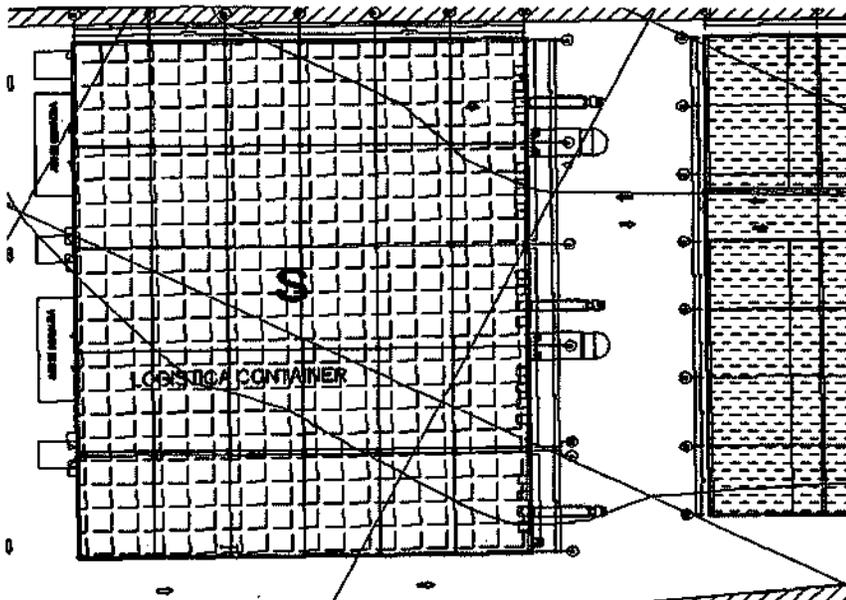
7.- Área de Distribución (F-G-Q)

Es el área donde se procesa la distribución o despacho de los automóviles que egresarán. Se separan en zonas de estacionamientos que se cubren con la continuación del galpón A y R. Se compone de 3 sub-áreas: F.- Galpón de distribución para la última preparación antes de subir a camiones como es preparación de accesorización, de lavado, de desabolladura y de pintura, cobertura con protección de pisos, paneles y vidrios de automóviles con cartón corrugado dimensionados para ser alistados y entregados en camiones especiales para su traslado a las automotoras. Q.- Oficinas administrativas de distribución. G.- Oficinas en container para últimos chequeo técnicos.



8.- Área de Logística container (S)

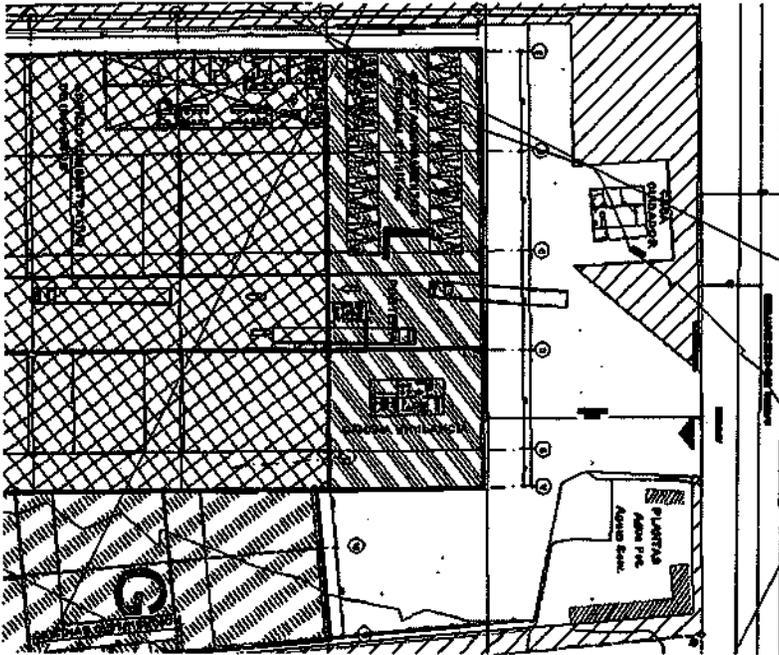
Es el área donde se procesa toda la carga descarga de container. Transporte de carga.





Para un mayor detalle describiremos su operación de los procesos en conformidad a procedimiento de descarga y consolidación de carga menor, y el segundo, a proceso de consolidación de carga.

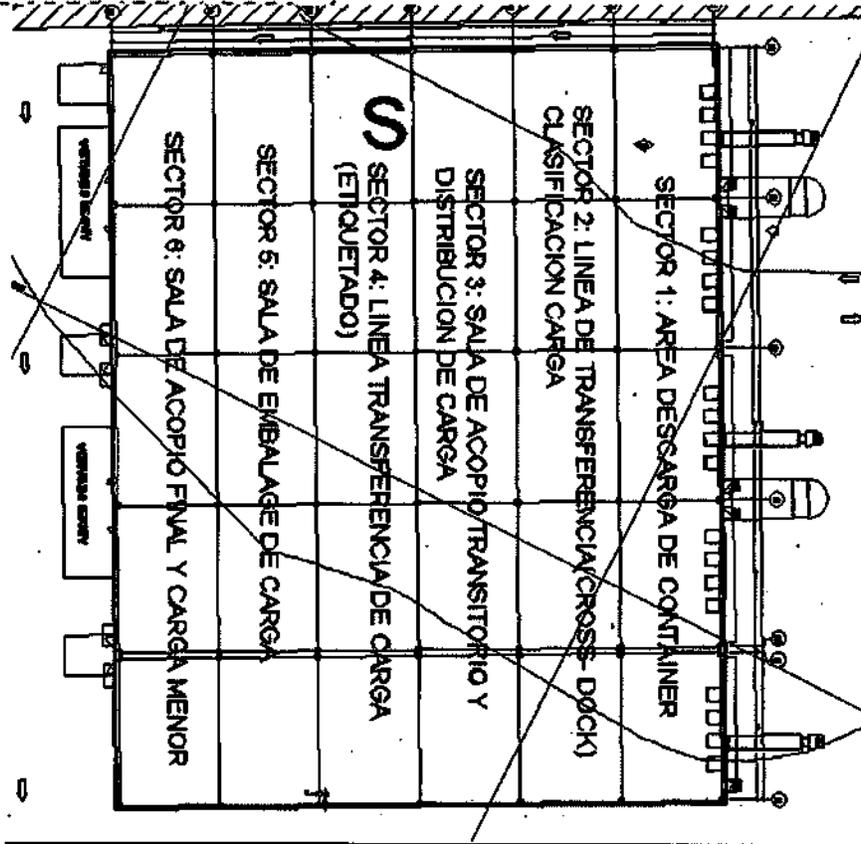
8.1.- Patio Caminones. Se requiere como primer proceso el chequeo de entrada y salida de camiones en la Porteria. Posterior al acceso encontrarnos el sector Patio de Camiones en Stand-By en la zona de Andenes de Carga y descarga.



8.2.-Andenes de Ingreso N°1 al N°3. Proceso de Desconsolidación de carga mayor. (Importación)

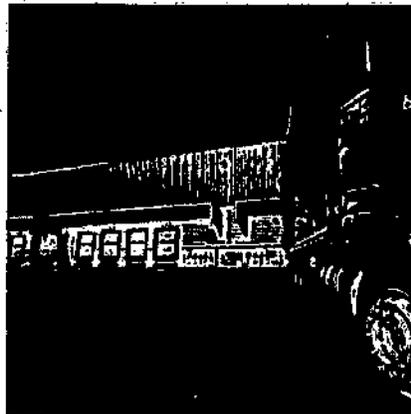
En éste sector del área Logística container se procesan las cargas que provienen de camiones de envergadura mayor en container o similar mediante el atraque de los camiones entorno a los tres Andenes de Descarga, para posteriormente, pasar a control, luego desconsolidar carga, clasificarla (cross-dock), etiquetarla conforme a tipo y cantidad de productos según sea su destino, para finalmente despacharla en camiones de capacidad menor.

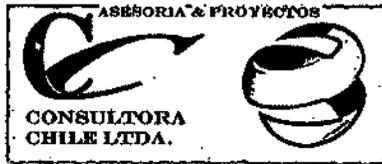
En la siguiente figura podemos observar los procesos involucrados:



Sector 1.-Descarga (Productos Importados).

Este sector está conformado por tres andenes que sirven para la llegada de camiones con carga desde el exterior. Esta descarga se realiza mediante gruas mecánicas que descargan los Container o carga a Granel según sea su producto (carga de 28 toneladas o más). En éste sector se encuentra un recinto correspondiente al Control de Descarga que es operado por los fiscalizadores de la planta.





Sector 2.-Transferencia, Clasificación de Carga (Cross-Dock)

Corresponde a un tipo de preparación de pedido (una de las funciones del almacén logístico) sin colocación de mercancía en stock (inventario), ni operación de picking (recolección). Permite transitar materiales con diferentes destinos o consolidar mercancías provenientes de diferentes orígenes que puede variar dependiendo las necesidades del producto. Este procedimiento se realiza con personal tanto de la Planta como con personal de la empresa contratante dueña de la mercancía y/o producto.



Sector 3.- Acopio Transitorio. Una vez realizado el Cross-Dock la mercadería y/o productos pasan a recintos de acopio transitorio para ser etiquetados e inventariados en la próxima etapa.



Sector 4 y 5.- Línea de Transferencia. Etiquetado y Embalado de cargas.

En éste sector se realiza la etiquetación, inventariado y traslado de carga según tipo, tamaño, y/o características relevantes de la mercadería y/o productos antes de ser embalado y despachado.



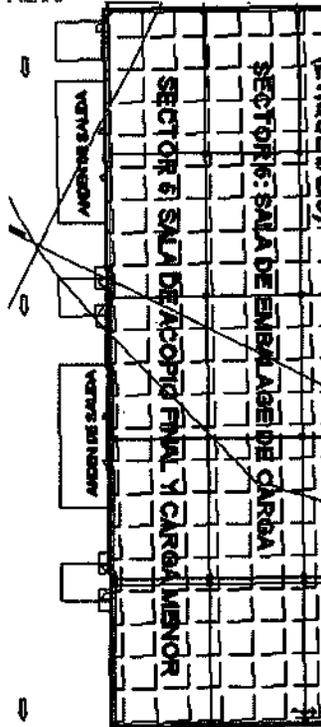
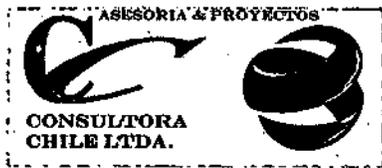
Sector 6.- Sala de Acopio Final y Carga Menor de Carga Final. Andén de Carga Menor.



La última etapa del proceso consiste en trasladar la carga del sector 6 a los andenes de salida a través de las salas de acopio con clasificación de carga, etiquetada y embalada. Este proceso es controlado por personal ubicado en recinto denominado control de Salida. Una vez chequeada la carga se traslada a los andenes de carga menor para ser despachado a los distintos lugares de recepción y/o acopio fuera de la Planta.

8.3.- Andén de Salida N°4, Consolidación de Carga, Selección, embalaje y carga mayor. (Exportación de Carga)

El proceso es inverso al señalado para los Andenes N°1 al N°3, es decir, se recibe la carga menor en los andenes de menor capacidad, se transfiere, se clasifica, se etiqueta y se embala la carga para posteriormente despacharla vía Anden N°4 conforme a la siguiente figura:

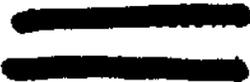


En conclusión y en razón de todo lo anteriormente expuesto, solicito a usted, informe favorablemente la construcción del proyecto antes descrito, en virtud del Art. 55 inciso 4° de la LGUC, para el predio ya singularizado, con el objeto de destinarlo a una "Planta de Infraestructura de transporte terrestre", una primera área de Vigilancia (L), segunda área de Ingresos (M) a la Planta de Infraestructura, una tercera área de Clasificación (N), cuarta área transitoria (O), quinta área de Permanencia de vehículos (P), sexta área de Proceso de Pre-entrega (A-B-C-D-E), séptima área de Distribución (F-G-Q) y octava área de Logística container (S).

Se despide atentamente de ustedes.

PAUL GREGO NARDOECI - Consultora Chile Lda.

Arquitecto





RM-PRMS-18-821

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO E INFRAESTRUCTURA
Equipo Planificación (EPL)
Interno N° 1999 - 2018
Ingreso N° 0301967 de fecha 16.08.2018.

ORD. N° 4791

ANT.: Presentación de fecha 16.08.2018.

MAT.: PUDAHUEL: Art.1.4.4 LGUC. Informa CIP N° 186 del 15.03.2016.

SANTIAGO, 2 2-OCT 2018

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

A: SR. PAULO CROCCO NARDOCCI-CONSULTORA CHILE LTDA.

Esta Secretaría Ministerial recibió su presentación citada en antecedente, mediante la cual, solicita pronunciarse respecto del Certificado de Informes Previos N° 186/2016, emitido para el predio Parcela 34, ubicado en Sector Noviciado en la comuna de Pudahuel. Al respecto, es posible informar, lo siguiente:

1.- Antecedentes de la propiedad:

Ubicación	Camino Luis Cruz Martínez N° 22015, comuna de Pudahuel.
Rol SII N°	Rol SII 2901-4
Propietario	Transportes e Inversiones Schiappacasse Ltda.

2.- Instrumento de Planificación Territorial aplicable:

Certificado de Informes Previos	CIP N° 186 del 15.03.2016.
Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS).	Resolución N° 20, del Gobierno Regional, (GORE) del 06.10.94; Diario Oficial del 04.11.94 y modificaciones posteriores.
Emplazamiento	Conforme plano PRMS RM-PRM- 92/1A, aprobado por Resolución: N° Res. GORE N° 39 - 29.10.97 - D.O.12.12.97. -Artículo 8.2.1.1a.2 = Área de alto riesgo de origen natural asociado al afloramiento potencial de aguas subterráneas. -Artículo 8.3.1.2. = Áreas de Protección Ecológica con Desarrollo Controlado tipo 1, P.E.D.C-1 -Artículo 8.3.2.2 = Área de Interés Silvoagropecuario Mixto; ISAM 1.
Norma urbanística	-Artículo 8.2.1.1a.2 = limitaciones a los permisos de edificación, derivadas por riesgos de origen natural por afloramiento potencial de agua subterráneas. Los permisos de edificación y urbanización requieren estudio fundado que determine acciones a ejecutar que aseguren que las edificaciones no resulten afectadas. La norma señala condiciones de profundidad de la napa respecto en la época más desfavorable del año y respecto del sello de fundación. -Artículo 8.3.1.2. = Además de las actividades agrícolas, forestales y ganaderas, en tanto se conserve las características del entorno natural y se incrementen sus valores paisajísticos; se permiten Parcelas agroresidenciales con coef. de constructibilidad de 0,05; Equipamiento de Áreas Verdes Deportes y Recreación, Científico, Cultural con coef. de constructibilidad de 0,02 y Equipamiento de Esparcimiento con coef. de constructibilidad de 0,08. -Artículo 8.3.2.2 = usos de suelo correspondientes a actividades agropecuarias, instalaciones de agroindustrias, extracción de minerales no metálicos, plantas de macro infraestructura, energética, de comunicaciones y cárceles.

Poder de fecha 08.08.2018, otorgado por Agenda Universales S.A. al Sr. Pablo Crocco Nardocci y otro.



- 3.- En el marco de las facultades de supervisión de esta Secretaría Ministerial, se ha analizado su solicitud y los antecedentes que la acompañan, por lo que es posible señalar lo siguiente:
- 3.1.- El Certificado de Informes Previos N° 186/2016 informado por la Dirección de Obras Municipales de Pudahuel, y de las normas del PRMS aplicables al predio de su interés, permiten comprobar que el terreno en comento se sitúa fuera del Área Urbana del PRMS, en Área Rural de la comuna de Pudahuel, regida por normas del PRMS aprobadas por Resolución N° Res. GORE N°20 del 06.10.94 - D.004.11.94 y graficadas en Plano PRMS RM-PRM- 92/1A, tal como se informa en el punto N° 2 de este oficio.
- 3.2.- En relación al riesgo de origen natural por afloramiento potencial de agua subterránea establecido en el artículo 8.2.1.1. a.2 del PRMS, debe entenderse referido al artículo 2.1.17 de la OGUC, es decir que para efectos de la obtención de permisos de edificación que resulten afectados por normas urbanísticas de riesgo identificadas en el instrumento de planificación territorial, los proyectos deben acompañar a la solicitud de permisos de edificación, un estudio elaborado por un profesional especialista que determine las acciones a ejecutar para subsanar los efectos del riesgo, determinando las obras a ejecutar.
- 4.- No obstante las aclaraciones formuladas anteriormente, se informa que el Certificado de Informes Previos N° 186/2016, contiene las condiciones aplicables al predio Rol N°2901-4, de acuerdo con las normas urbanísticas derivadas del PRMS. Así mismo y con el fin de precisar los límites de las áreas que afectan al predio Rol SII 2901-4, adjunto se remite a usted plano ilustrativo RM-PRMS 18-82i.

Saluda atentamente a usted,



EDUIS GOLPPI ROJAS
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO

[Handwritten signature]
FKS/AVOM/D/af

Incluye: Plano ilustrativo RM-PRMS 18-82i.

DISTRIBUCIÓN:

Destinatario: Sr. Pablo Crocco Narducci.

Dirección: [Redacted]

Fono: [Redacted]

C/c Sr. Director de Obras Municipales de Pudahuel.
Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Ley de Transparencia art. 7/g.
Archivo.



CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

(C.I.P.-1.4.4)
1/3

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES
MUNICIPALIDAD DE PUDAHUEL

REGIÓN METROPOLITANA

Urbano Rural Expansión Urbana

PROYECTO	201600966
FECHA DE EMISIÓN	15-03-2016
CERTIFICADO Nº	186
FECHA DE EMISIÓN ANTERIOR	25-02-2016

1.- IDENTIFICACIÓN DE LA PROPIEDAD (CERTIFICADO DE NÚMERO)

A LA PROPIEDAD UBICADA EN	LUIS CRUZ MARTINEZ		
LOTES	INDICIADO		PARCELA 34
ROL SUTIN	2801-4		22015 PARCELA 34

2.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APLICABLES

PLAN REGULADOR DE ZONIFICACIÓN	RESOLUCION Nº 2084 P.R.M.S.	04-11-1994
PLAN REGULADOR DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL		
ANEXO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL		
PLANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL		
URBANA	<input type="checkbox"/> EXTENSION URBANA	<input checked="" type="checkbox"/> RURAL

3.- DECLARATORIA POSTERGACIÓN DE PERMISO (AR. 117 LGUC)

PLAZO DE VIGENCIA			
DECRETO			
FECHA			
SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input checked="" type="checkbox"/>

5.- NORMAS URBANÍSTICAS (En caso necesario se adjunta hoja anexa)

5.1.- USOS DE SUELO

ZONA O SUBZONA EN QUE SE UBICA	EXCLUIDA O RESTRINGIDA AL DESARROLLO URBANO ISAM I ART. 8323 PRUE		
USOS DE SUELO PERMITIDOS:	ACTIVIDADES AGROPECUARIAS E INSTALACIONES DE AGROINDUSTRIAL QUE PROCESAN PRODUCTOS FRESCOS. SE CONTEMPLA USO POTENCIAL DE EXTRACCIÓN DE MINERALES NO METÁLICOS APLICABLES A LA CONSTRUCCIÓN. LOCALIZACIÓN DE PLANTAS, MAGACIN INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA Y DE COMUNICACIONES Y CARCELES.		
PERFICIE PREDIAL MÍNIMA	PERFICIE MÁXIMA	ALCANTARILLADO	SISTEMA DE AGUAPLAMIENTO
0.1	5 MTS.	ART. 283 LGUC	ANILADO
ADOSAMIENTOS / DISTANCIAMIENTOS	5 MTS.	ART. 283 LGUC	70'
CESIONES PREDIALES	20 MTS.	60'	
ESTACIONAMIENTOS PERMITIDOS	SI		
AREAS VERDES	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	CONSERVACIÓN HISTÓRICA	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO
NAPA FREÁTICA	PEC-1 PROTECCIÓN ECOLÓGICA		<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO





RECEPCIONADO N°
186
FECHA DE EMISIÓN
15-03-2016

USOS DE SUELO PERMITIDOS:		ÁREA DE PROTECCIÓN ECOLÓGICA CON DESARROLLO CONTROLADO PEOC-1 ART. 8.2.1.2 PRMS	
ÁREA DE PROTECCIÓN ECOLÓGICA EQUIPAMIENTO DE DEPORTES, RECREACIÓN, CULTURA, ESPARCIMIENTO Y TURISMO			
SUPERFICIE FREDDA MINIMA:	DENSIDAD MAXIMA (HAB./HA):	PASTURA MAXIMA (BOV./HA):	SISTEMA DE ABORDAMIENTO:
COEF. DE CONSTRUCCION:	COEF. DE OBRAS:	COEF. DE SUELOS SUPERIORES:	COEF. DE SUELOS INFERIORES:
ADOSAMIENTOS:	ESTANDEARIMIENTOS:	TIPO DE CERRIROS:	TIPO DE CERRIROS:
CEBONER:	ESTACIONAMIENTO:	ESTACIONAMIENTO:	ESTACIONAMIENTO:
ART. 7.1.2.9. RES 20/94 PRMS			SI
ÁREA DE RECARGO:	ZONA DE IMPEDIMENTO:	ZONA DE IMPEDIMENTO:	ZONA DE IMPEDIMENTO:
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO
NAPA FREÁTICA	PEOC-1 PROTECCIÓN ECOLÓGICA		

5.2.- LINEAS OFICIALES

CAMINO LUÍS CRUZ MARTÍNEZ		COLECTORA	
LÍNEA OFICIAL	20M EXISTENTE		A DEFINIR SEGÚN ACTIVIDAD
	10M EXISTENTE		EXISTENTE



CERTIFICADO DE AVALÚO FISCAL

Avalúos en pesos del SEGUNDO SEMESTRE DE 2018

Comuna : PUDAHUEL
Número de Rol de Avalúo : 02901 - 00004
Dirección o Nombre del bien raíz : EL NOVICIADO PC 34
Destino del bien raíz : AGRICOLA

AVALÚO TOTAL	: \$	79.502.475
AVALÚO EXENTO DE IMPUESTO	: \$	12.093.457
AVALÚO AFECTO A IMPUESTO	: \$	67.409.018

El avalúo que se certifica ha sido determinado según el procedimiento de tasación fiscal para el cálculo del impuesto territorial, de acuerdo a la legislación vigente, y por tanto no corresponde a una tasación comercial de la propiedad.

Por Orden del Director



CERTIFICADO GRATUITO

1 MUNICIPALIDAD DE TIL TIL

FOLIO TESORERIA 6712
 FOLIO GRADOR 833
 ORDEN DE INGRESO
 PAULO CROCCO NARDOCCI 9552800-3
 NOMBRE O RAZON SOCIAL RUT
 CLOREINDA WILCHAW 678 B
 DIRECCION
 0
 ROL PLACA VIGENCIA
 RENTAS E INSPECCION PERIODO
 UNIDAD GRADORA

CONTRIBUYENTE

OBSERVACION
 CANCELA DERECHOS POR CONCEPTO DE PATENTE PROFESIONAL DE
 ARQUITECTO.- VALIDO POR EL 2º SEMESTRE 2018.- VENGE: 31 DE
 DICIEMBRE DE 2018.-

DENOMINACION	FECHA EMISION	VENCIMIENTO PAGO	VALORES
PERMISOS PROVISORIOS Y AJUSTE SENCILLO	10/07/2018	10/07/2018	23.898
	CODIGO CUENTA		2
	118-00-01-000-002-000		
	214-07-00-000-000-000		

MUNICIPALIDAD DE TIL TIL



SUBTOTAL 23,700
 I.P.C. 0
 MULTAS E INTERESES 0
 TOTAL 23,700
 EMISOR JACUNA



PERMISO DE EDIFICACION

OBRA NUEVA LOTE O DFL 2 CON CONSTRUCCION SIMULTANEA SI No
 LOTE O CON CONSTRUCCION SIMULTANEA SI No

AMPLIACION MAYOR A 100 M2 ALTERACION REPARACION RECONSTRUCCION

DIRECCION DE OBRAS - MUNICIPALIDAD DE :
PUDAHUEL

REGION: METROPOLITANA

Urbano Rural Expansión Urbana

NÚMERO DE PERMISO
136/2020
FECHA
01-09-2020
ROL S.H.
2901-4

VISTOS:

- A) Las atribuciones emanadas del Art. 24 de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.
- B) Las disposiciones de la Ley General de Urbanismo y Construcciones en especial el Art. 116, su Ordenanza General, y el Instrumento de Planificación Territorial.
- C) La solicitud de aprobación, los planos y demás antecedentes debidamente suscritos por el propietario y los profesionales correspondientes al expediente S.P.E.-5.1.4./5.1.6. N° SOLICITUD 00119 DE FECHA 08-01-2020.
- D) El Certificado de Informaciones Previas N° 186 de fecha 26-02-2016.
- E) El Anteproyecto de Edificación N° 088/19 vigente, de fecha 08-04-2019.
- F) El Informe Favorable de Revisor Independiente N° de fecha .
- G) El informe Favorable de Revisor de Proyecto de Cálculo Estructural N° de fecha .
- H) La solicitud N° de fecha de aprobación de loteo con construcción simultánea.
- I) Otros (especificar): - ORD. 884 EMITIDO POR LA SEREMI MINVU CON FECHA 14.02.2019, INFORMA FAVORABLE PROYECTO "INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE".
- RESOLUCIÓN EXENTA N°4324/2019 EMITIDA POR EL SAG CON FECHA 11.12.2019, MODIFICA RESOLUCIÓN N°1441/2019, INFORMANDO FAVORABLE SOLICITUD IFC.
- OF. ORD. 0099 EMITIDO POR EL SERVICIO NACIONAL DE GEOLOGÍA Y MINERÍA CON FECHA 10.01.2019. SERNAGEOMIN EVALÚA FAVORABLEMENTE INFORME HIDROGEOLOGICO.
- RESOLUCIÓN EXENTA N°022722 EMITIDO POR LA SEREMI DE SALUD RM CON FECHA 07.10.2019. APRUEBA EL PROYECTO DE AGUAS SERVIDAS DOMÉSTICAS PARTICULAR.
- CERTIFICADO EMITIDO POR LA DIRECCIÓN DE OBRAS HIDRÁULICAS RM CON FECHA 23.09.2019, POR ARRANQUE INSTALADO POR EL COMITÉ DE AGUA POTABLE RURAL NOVIADO - PERALITO.
- CERTIFICADO EMITIDO POR EL COMITÉ AGUA POTABLE RURAL NOVIADO - PERALITO CON FECHA 29.03.2019 POR ARRANQUE DOMICILIARIO.
- RESOLUCIÓN EXENTA N°0033 EMITIDA POR EL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL CON FECHA 20.01.2020. RESUELVE CONSULTA DE PERTINENCIA DE INGRESO AL SEIA.

RESUELVO

- 1.- Otorgar permiso para **EDIFICACIÓN: OBRA NUEVA, 03 GALPONES + CONTAINERS** con una superficie edificada total de **2.164,55** m2 y de **02** pisos de altura, destinado a **INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE** ubicado en calle/avenida/camino **LUIS CRUZ MARTINEZ N° 22015 PARCELA 34** Lote N° **PARCELA 34** manzana localidad o loteo **NOVIADO** sector **RURAL** zona del plan regulador **METROPOLITANO** aprobando los planos y demás antecedentes, que forman parte de la presente autorización mencionados en la letra C de los VISTOS de este permiso.
- 2.- Dejar constancia que la obra que se aprueba **NO PROCEDE** los beneficios del D.F.L.-N°2 de 1959 y se acoge a las siguientes disposiciones especiales :

- 3.- Que el presente permiso se otorga amparado en las siguientes autorizaciones especiales:
ART. 55 L.G.U.C. (ORD. 884 EMITIDO POR LA SEREMI MINVU CON FECHA 14.02.2019, INFORMA FAVORABLE PROYECTO "INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE" / RESOLUCIÓN EXENTA N°4324/2019 EMITIDA POR EL SAG CON FECHA 11.12.2019, MODIFICA RESOLUCIÓN N°1441/2019, INFORMANDO FAVORABLE SOLICITUD IFC.).
- Plazos de la autorización especial *****
- 4.- Que el proyecto que se aprueba se ajusta al citado anteproyecto aprobado (CUANDO CORRESPONDA).
RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN DE ANTEPROYECTO DE EDIFICACIÓN N°088/19 DE FECHA 08.04.2019.

5.- INDIVIDUALIZACIÓN DEL PROPIETARIO

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL DEL PROPIETARIO	R.U.T.
AGENCIAS UNIVERSALES S.A	██████████
REPRESENTANTE LEGAL DEL PROPIETARIO	R.U.T.
PATRICIO LIZANA GONZALEZ	██████████





6.- INDIVIDUALIZACION DE LOS PROFESIONALES

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL de la Empresa del ARQUITECTO PROYECTISTA (cuando corresponda)	R.U.T.	
NOMBRE DEL ARQUITECTO PROYECTISTA	R.U.T.	
PAULO CROCCO NARDOCCI	[REDACTED]	
NOMBRE DEL CALCULISTA	R.U.T.	
FRANCISCO JAVIER VENEGAS MARQUEZ	[REDACTED]	
NOMBRE DEL CONSTRUCTOR (*)	R.U.T.	
NOMBRE del REVISOR INDEPENDIENTE (cuando corresponda)	REGISTRO	CATEGORIA
NOMBRE O RAZÓN SOCIAL del REVISOR DEL PROYECTO DE CALCULO ESTRUCTURAL (cuando corresponda)	REGISTRO	CATEGORIA

7.- CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

7.1.- DESTINO(S) CONTEMPLADO(S)

<input type="checkbox"/> RESIDENCIAL Art. 2.1.25. OGUC	DESTINO ESPECIFICO:	*****	
<input type="checkbox"/> EQUIPAMIENTO ART. 2.1.33. OGUC	CLASE ART. 2.1.33. OGUC	ACTIVIDAD	ESCALA ART. 2.1.36. OGUC
<input type="checkbox"/> ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Art. 2.1.28. OGUC	DESTINO ESPECIFICO:	*****	
<input checked="" type="checkbox"/> INFRAESTRUCTURA Art. 2.1.29. OGUC	DESTINO ESPECIFICO:	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE	*****
<input type="checkbox"/> OTROS	(ESPECIFICAR)	*****	

7.2.- SUPERFICIES

	UTIL (M2)	COMUN (M2)	TOTAL (M2)
S. EDIFICADA BAJO TERRENO	*****	*****	*****
S. EDIFICADA SOBRE TERRENO	2.164,55	*****	2.164,55
S. EDIFICADA TOTAL	2.164,55	*****	2.164,55
SUPERFICIE TOTAL TERRENO (M2)	176.590		

7.3.- NORMAS URBANÍSTICAS APLICADAS

	PERMITIDO	PROYECTADO		PERMITIDO	PROYECTADO
COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD	ORD. 884 SEREMI MINVU 14.02.2019	0,01	COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE SUELO	ORD. 884 SEREMI MINVU 14.02.2019	0,01
COEFICIENTE DE OCUPACION PISOS SUPERIORES	ART. 2.6.3 O.G.U.C.	ART. 2.6.3 O.G.U.C.	DENSIDAD	****	****
ALTURA MAXIMA EN METROS O PISOS	ART. 2.6.3 O.G.U.C.	02 PISOS	ADOSAMIENTO	****	****
RASANTES	70°	70°	ANTEJARDIN	****	****
DISTANCIAMIENTOS	5 MTS.	5 MTS.			

ESTACIONAMIENTO REQUERIDO	ESTACIONAMIENTO PROYECTO
ORD. 884 SEREMI MINVU 14.02.2019	25 ESTAC. AUTOS (INCLUYE 4 ESTAC. DISCAP.) + 3 ESTAC. CAMIONES + 22 ESTAC. BICICLETAS.

DISPOSICIONES ESPECIALES A QUE SE ACOGERA EL PROYECTO			
<input type="checkbox"/> D.F.L. N° 2 DE 1959	<input type="checkbox"/> LEY N° 19.537 COPROPIEDAD INMOBILIARIA	<input type="checkbox"/> PROYECCION SOMBRAS ART. 2.6.11. O.G.U.C	<input type="checkbox"/> SEGUNDA VIVIENDA ART. 6.2.4 O.G.U.C.
<input type="checkbox"/> CONJUNTO ARMONICO ART. 2.6.4 O.G.U.C		<input type="checkbox"/> BENEFICIO FUSION ART. 6.3 L.G.U.C	<input type="checkbox"/> CONJ. VIV. ECON. ART. 6.1.8 O.G.U.C
<input type="checkbox"/> OTRO (ESPECIFICAR) *****			

AUTORIZACIONES ESPECIALES LGUC	
<input type="checkbox"/> ART. 121 <input type="checkbox"/> ART. 122 <input type="checkbox"/> ART. 123 <input type="checkbox"/> ART. 124	<input type="checkbox"/> OTRO (ESPECIFICAR) <input type="checkbox"/> ART. 55 L.G.U.C.

EDIFICIOS DE USO PUBLICO	<input type="checkbox"/> TODO	<input type="checkbox"/> PARTE	<input checked="" type="checkbox"/> NO
--------------------------	-------------------------------	--------------------------------	--

CUENTA CON ANTEPROYECTO APROBADO	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	RES. N°	088/19	FECHA	08-04-2019
----------------------------------	--	---------	--------	-------	------------



7.4.- NUMERO DE UNIDADES TOTALES POR DESTINO

VIVIENDAS	*****	OFICINAS	*****
LOCALES COMERCIALES	*****	ESTACIONAMIENTOS	25 ESTAC. AUTOS (INCLUYE 4 ESTAC. DISCAR) CAMIONES + 22 ESTAC. BICICLETAS
OTROS	01 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE		*****

7.5.- PAGO DE DERECHOS

CLASIFICACIÓN (ES) DE LA CONSTRUCCIÓN	CLASIFICACIÓN		M2
	Aab	G3	
			1.501,06
			663,49
PRESUPUESTO			\$ 177.084.339
SUBTOTAL DERECHOS MUNICIPALES	%		\$2.656.265
DESCUENTO POR UNIDADES REPETIDAS	(-)		
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES	%		\$2.656.265
DESCUENTO 30% CON INFORME DE REVISOR INDEPENDIENTE			\$ 0
CONSIGNADO AL INGRESOS ANTEPROYECTO	G.I.M.N.º	FECHA	
MONTO CONSIGNADO CON ANTEPROYECTO	G.I.M.N.º	FECHA	
MONTO CONSIGNADO AL INGRESO	G.I.M.N.º	FECHA	
TOTAL A PAGAR			\$ 2.656.265
GIRO INGRESO MUNICIPAL	Nº	5878238	FECHA
CONVENIO DE PAGO	Nº	*****	FECHA
			26-08-2020

NOTA: (SOLO PARA SITUACIONES ESPECIALES DE LA AUTORIZACIÓN)

1.- SUPERFICIES:
 SUP. CON R.F. N° 046 DE FECHA 06.02.2014: 82,45 M2
 SUP. PRESENTE PERMISO DE EDIFICACION: 2.164,95 M2.
 SUP. TERRENO: 176.990 M2.

2.- CARGA DE OCUPACIÓN ART. 4.2.4 O.G.U.C.: 90 PERSONAS.

3.- DESTINO CONTEMPLADO: INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE.
 ART. 58 L.G.U.C. (ORD. N° 884 EMITIDO POR LA SEREMI MINVIU CON FECHA 14.02.2019, INFORMA FAVORABLE PROYECTO "INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE". RESOLUCION EXENTA N°4324/2019 EMITIDA POR EL SAG CON FECHA 11.12.2019, MODIFICA RESOLUCION N°1441/2019, INFORMANDO FAVORABLE SOLICITUD IFC).

4.- EL CUMPLIMIENTO DE LA TOTALIDAD DE LAS NORMAS DESCRITAS EN LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES ES DE EXCLUSIVA RESPONSABILIDAD DEL ARQUITECTO PROYECTISTA, INGENIERO CALCULISTA, REVISOR Y ESPECIALIDADES, SEGUN LO DESCRITO EN LA DD. N° 264 NUMERAL 1 DEL MISMO MODO EL DIRECTOR DE OBRAS MUNICIPALES QUE LE SUSCRIBE OTORGA EL PRESENTE PERMISO TRAS REVISAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS URBANISTICAS, ACORDE A LAS RESPONSABILIDADES ASIGNADAS POR DDU 264.

5.- ESTE PERMISO CADUCARA AUTOMATICAMENTE A LOS TRES AÑOS DE CONCEDIDO SI NO SE HUBIEREN INICIADO LAS OBRAS CORRESPONDIENTES O SI ESTAS HUBIEREN PERMANECIDO PARALIZADAS DURANTE EL MISMO PERIODO CONFORME A ARTICULO 1.4.17. DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.

6.- SEGUN ARTICULO 142 L.G.U.C., LOS FUNCIONARIOS MUNICIPALES, REVISOR INDEPENDIENTE Y CUERPO DE BOMBEROS TENDRAN LIBRE ACCESO A TODA OBRA DE EDIFICACION Y URBANIZACION QUE SE EJECUTEN EN LA COMUNA, PARA EJERCER LAS INSPECCIONES QUE SEAN NECESARIAS.

7.- ES EL TITULAR DE UN PROYECTO O ACTIVIDAD QUIEN LE CORRESPONDE ANALIZAR SI ESTE SE ENCUENTRA EN EL LISTADO DE TIPOLOGIAS SUSCEPTIBLES DE SALIDA IMPACTO AMBIENTAL, EN CUALQUIERA DE SUS FASES, QUE DEBEN SOMETERSE AL SEIA (ARTICULO 10 DE LA LEY 19.300 Y ARTICULO 3 DEL REGLAMENTO SEIA), A ESTO A TRAVES DE UN ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) O DNA DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA) POR OTRA PARTE, EN CONCORDANCIA CON EL ARTICULO 22 DEL REGLAMENTO SEIA, REFERIDO A LAS OBLIGACIONES DE LAS DIRECCIONES DE OBRAS MUNICIPALES, QUE ESTABLECEN QUE ESTAS NO PODRAN OTORGAR LA RECEPCION DEFINITIVA, SI LOS PROYECTOS O ACTIVIDADES A LOS QUE SE REFIERE EL ARTICULO 3 DEL REGLAMENTO SEIA NO ACREDITEN HABER OBTENIDO UNA RESOLUCION DE CALIFICACION AMBIENTAL FAVORABLE.

8.- ANTES DE DAR INICIO A LA EJECUCION DE LA OBRA, EL CONSTRUCTOR DEBERA SUSCRIBIR EL PROYECTO, EL PROPIETARIO Y EL SUPERVISOR DE LA OBRA SERAN RESPONSABLES DEL CUMPLIMIENTO DE ESTA OBLIGACION, DEBERA INFORMAR A ESTA DIRECCION DE OBRAS EL LUGAR EN EL CUAL SE DEPOSITARA EL MATERIAL A EXTRAER POR EFECTOS DE EXCAVACIONES, EL CONSTRUCTOR DEBERA ENTREGAR, PREVIO AL INICIO DE LA OBRA, UN PROGRAMA DE TRABAJO DE EJECUCION DE LAS OBRAS QUE CONTENGA LOS HORARIOS DE FUNCIONAMIENTO, UN LISTA DE HERRAMIENTAS Y EQUIPOS PRODUCTORES DE RUIDOS, MOLESTOS, CON INDICACION DE SU HORARIO DE USO Y MEDIDAS CONSIDERADAS, INCLUYENDO EL NOMBRE DEL CONSTRUCTOR RESPONSABLE Y EL NUMERO TELEFONICO DE LA OBRA, SI LO HUBIERE. (ART. 5.9.3 O.G.U.C., PUNTO 4).

9.- DURANTE LA EJECUCION DE LAS OBRAS DEBERA ADOPTAR LAS SIGUIENTES MEDIDAS DE MITIGACION CONFORME LO DEFINIDO EN ARTICULO 5.8.3 DE LA O.G.U.C.
 9.1.- REGAR OPORTUNAMENTE EL TERRENO EN FORMA TAL QUE LIMITE LA EMISION DE POLVO EN SUSPENSION EN LAS FAENAS DE DEMOLICION, EXCAVACIONES, RELLENO Y CONSTRUCCION.
 9.2.- DISPONER DE ACCESOS A LAS FAENAS QUE CUENTEN CON PAVIMENTOS ESTABLES, PUDIENDO OPTAR POR ALGUNA DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS EN EL ARTICULO 5.8.3 DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.
 9.3.- TRANSPORTAR LOS MATERIALES EN CAMIONES CON LA CARGA CUBIERTA.
 9.4.- LAVADO DEL LODO DE LAS RUEDAS DE LOS VEHICULOS QUE ABANDONEN LA FAENA.
 9.5.- MANTENER LA OBRA SEADA Y SIN DESPERDICIOS MEDIANTE LA COLECCION DE RECIPIENTES RECOLECTORES, CONVENIENTEMENTE IDENTIFICADOS Y UBICADOS.
 9.6.- EVACUAR LOS ESCOMBROS DESDE LOS ESPACIOS ALTOS MEDIANTE UN SISTEMA DE CONTEMPLE LAS PRECAUCIONES NECESARIAS PARA EVITAR LAS EMANACIONES DE POLVO Y LOS RUIDOS, COMO LA INSTALACION DE TELAS EN LA FACIADA DE LA OBRA, TOTAL O PARCIALMENTE U OTROS REVESTIMIENTOS, PARA MINIMIZAR LA DISPERSION DEL POLVO E IMPEDIR LA CAIDA DE MATERIAL HACIA EL EXTERIOR.
 9.7.- HACER USO DE PROCESOS HUMEDOS EN CASO DE REQUERIR FAENAS DE MOLIENDA Y MEZCLA.
 9.8.- DEBERA CONSIDERAR TODAS LAS MEDIDAS DE MITIGACION NECESARIAS PARA MANTENER LA LIMPIEZA DE LOS BIENES NACIONALES POR LOS CUALES TRANSITAN LOS CAMIONES DE LA OBRA.
 9.9.- EN CASO DE CONTEMPLARSE LA EJECUCION DE RELLENOS Y CORTES DE TERRENO, SE DEBERAN ADOPTAR LAS MEDIDAS DE RESGUARDO NECESARIAS A FIN DE NO AFECTAR A LOS PREDIOS VECINOS.
 9.10.- LAS AGUAS LUVIAS DEBERAN EVACUARSE DENTRO DEL MISMO PREDIO Y EN NINGUN CASO HACIA LOS PREDIOS COLINDANTES.

10.- LOS RESIDUOS SOLIDOS DERIVADOS DEL DESPEJE DE TERRENO Y ESCOMBROS PRODUCTO DE LA EJECUCION DE OBRAS O DEMOLICIONES DEBERAN SER DEPOSITADOS EN UN BOTADERO AUTORIZADO CONFORME DEFINE LA LEY N° 19.300 DE MEDIO AMBIENTE Y EL ARTICULO 5.8.12 DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES. EL INCUMPLIMIENTO A ESTA DISPOSICION SERA SANCIONADO POR EL JUZGADO DE POLICIA LOCAL.

11.- ESTE PERMISO DE EDIFICACION DEBERA SER RECEPCIONADO UNA VEZ FINALIZADAS LAS OBRAS DE CONSTRUCCION DE ACUERDO A LOS PLANOS DE ARQUITECTURA, EMPLAZAMIENTO, PROYECTO DE CALCULO Y ESPECIFICACIONES TECNICAS.

12.- TENER PRESENTE QUE PARA LA RECEPCION DEFINITIVA DEBERA:
 12.1.- ADJUNTAR LEGAJO DE ANTECEDENTES SEGUN ART. 52.6 O.G.U.C.
 12.2.- ADJUNTAR LIBRO DE OBRAS Y MEDIDAS DE GESTION Y CONTROL DE CALIDAD SEGUN ARTICULOS 1.2.7. Y 1.2.9. DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.
 12.3.- ADJUNTAR INFORME DEL ARQUITECTO Y DEL REVISOR INDEPENDIENTE, CUANDO LO HUBIESE, EN QUE SE CERTIFIQUE QUE LAS OBRAS SE HAN EJECUTADO SEGUN PERMISO APROBADO (ART. 144 L.G.U.C.).
 12.4.- ADJUNTAR CERTIFICADO DE LOS ENSAYES DE LOS HORMIGONES EMPLEADOS EN LA OBRA, CUANDO PROCEDA.
 12.5.- ADJUNTAR INFORME TECNICO DE MEDICIONES DE PINTURAS INTUMESCENTES QUE CERTIFIQUE LA RESISTENCIA AL FUEGO DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURALES, CUANDO PROCEDA.
 12.6.- DEBERA ANTES REPARAR O REPONER LAS ACERAS Y SOLERAS Y CUALQUIER OTRO DAÑO EN EL BIEN NACIONAL DE USO PUBLICO PROVOCADO POR EL TRANSITO DE VEHICULOS DURANTE EL DESARROLLO DE LA OBRA, DEBERA ADJUNTAR CERTIFICADO DE RECEPCION DE PROYECTO SERVIU REGION METROPOLITANA, QUE SEÑALE LA POSICION DE LOS PAVIMENTOS, ACCESOS, REBALES DE SOLERAS Y OBRA DE ORNATO EXISTENTES CON ANTERIORIDAD AL OTORGAMIENTO DEL PERMISO, EN EL ESPACIO PUBLICO FRENTE AL PREDIO.
 12.7.- ADJUNTAR UN CERTIFICADO EMITIDO POR EL VERTEDERO ACREDITADO EN QUE SE SEÑALE EL CUMPLIMIENTO DE ESTA DISPOSICION Y EL VOLUMEN DE LOS DESECHOS DEPOSITADOS.
 12.8.- PARA OBRAS CUYA CARGA DE OCUPACION SEA IGUAL O SUPERIOR A 100 PERSONAS DESTINADAS A EDIFICACIONES COLECTIVAS, EQUIPAMIENTOS Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS, SE DEBERA ADJUNTAR COPIA DEL PLAN DE EVACUACION INGRESADO AL CUERPO DE BOMBEROS RESPECTIVO. ART. 144 L.G.U.C.
 12.9.- EN CASO DE VIVIENDA ACOGIDA A DFL N° 2 DEBERA ADJUNTAR REDUCCION A ESCRITURA PUBLICA ARTICULO 18° DEL D.F.L N° 2. DE 1969.

13.- SIN PERJUICIO DEL CUMPLIMIENTO Y APLICACION DE LA NORMATIVA DE URBANISMO Y CONSTRUCCION CONTENIDA EN LA L.G.U.C. Y O.G.U.C. Y LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION TERRITORIAL VIGENTES, EL TITULAR SERA RESPONSABLE DEL CUMPLIMIENTO DE TODA LA NORMATIVA SECTORIAL Y AMBIENTAL U OTRAS QUE PUEDIERAN ESTAR ASOCIADAS AL PROYECTO Y QUE PUEDERAN CONDICIONAR SU APROBACION O RECEPCION FINAL POR PARTE DE ESTA DIRECCION DE OBRAS MUNICIPALES.

PFS/JRC

MUNICIPALIDAD DE PUDAHUEL
 DIRECTOR DE OBRAS
 Ricardo Gallardo Gower
 Arquitecto
 Director de Obras Municipales





6.- INDIVIDUALIZACION DE LOS PROFESIONALES

NOMBRE O RAZON SOCIAL de la Empresa del ARQUITECTO PROYECTISTA (cuando corresponda)	R.U.T.	
-----	-----	
NOMBRE DEL ARQUITECTO PROYECTISTA	R.U.T.	
PAULO CROCCO NARDOCCI	[REDACTED]	
NOMBRE DEL CALCULISTA	R.U.T.	
FRANCISCO JAVIER VENEGAS MARQUEZ	[REDACTED]	
NOMBRE DEL CONSTRUCTOR (*)	R.U.T.	
-----	-----	
NOMBRE del REVISOR INDEPENDIENTE (cuando corresponda)	REGISTRO	CATEGORIA
-----	-----	-----
NOMBRE O RAZON SOCIAL del REVISOR DEL PROYECTO DE CALCULO ESTRUCTURAL (cuando corresponda)	REGISTRO	CATEGORIA
-----	-----	-----

7.- CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

7.1.- DESTINO(S) CONTEMPLADO(S)

<input type="checkbox"/> RESIDENCIAL Art. 2.1.25 O.GUC.	DESTINO ESPECIFICO	*****	
<input type="checkbox"/> EQUIPAMIENTO ART. 2.1.33 O.GUC	CLASE ART. 2.1.33 O.GUC	ACTIVIDAD	ESCALA ART. 2.1.36 O.GUC
<input type="checkbox"/> ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Art. 2.1.28 O.GUC	DESTINO ESPECIFICO	*****	*****
<input checked="" type="checkbox"/> INFRAESTRUCTURA Art. 2.1.28 O.GUC	DESTINO ESPECIFICO	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE	*****
<input type="checkbox"/> OTROS	(ESPECIFICAR)	*****	*****

7.2.- SUPERFICIES

	UTIL (M2)	COMUN (M2)	TOTAL (M2)
S. EDIFICADA BAJO TERRENO	*****	*****	*****
S. EDIFICADA SOBRE TERRENO	1.354,55	*****	1.354,55
S. EDIFICADA TOTAL	1.354,55	*****	1.354,55
SUPERFICIE TOTAL TERRENO (M2)		133.908,87	

7.3.- NORMAS URBANÍSTICAS APLICADAS

	PERMITIDO	PROYECTADO		PERMITIDO	PROYECTADO
COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD	ORD N°883 DDU	0,01	COEFICIENTE DE OCUPACION DE SUELO	ORD N°883 DDU	0,01
COEFICIENTE DE OCUPACION PISOS SUPERIORES	ART. 2.6.3. O.G.U.C.	CUMPLE	DENSIDAD	*****	*****
ALTURA MAXIMA EN METROS O PISOS	ART. 2.6.2. O.G.U.C.	CUMPLE	ADOSAMIENTO	*****	*****
RASANTES	70°	70°	ANTEJARDIN	*****	*****
DISTANCIAMIENTOS	5,0. MT.	CUMPLE			

ESTACIONAMIENTO REQUERIDO	ESTACIONAMIENTO PROYECTO
*****	49 ESTAC. AUTOS (4 ESTAC. DISCAP.) + 26 ESTAC. BIC. + 4 ESTAC. CAMIONES
*****	*****

DISPOSICIONES ESPECIALES A QUE SE ACOGERA EL PROYECTO			
<input type="checkbox"/> D.F.L. N° 2 DE 1959	<input type="checkbox"/> LEY N° 19.537 COPROPIEDAD INMOBILIARIA	<input type="checkbox"/> PROYECCION SOMBRAS ART. 2.6.11. O.G.U.C	<input type="checkbox"/> SEGUNDA VIVIENDA ART. 6.2.4 O.G.U.C.
<input type="checkbox"/> CONJUNTO ARMONICO ART. 2.6.4 O.G.U.C	<input type="checkbox"/> BENEFICIO FUSION ART. 63 L.G.U.C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> CONJ. VIV. ECON. ART. 6.1.8 O.G.U.C
<input type="checkbox"/> OTRO (ESPECIFICAR)	*****		

AUTORIZACIONES ESPECIALES LGUC	
<input type="checkbox"/> ART. 121 <input type="checkbox"/> ART. 123 <input type="checkbox"/> OTRO (ESPECIFICAR)	<input type="checkbox"/> ART. 55. L.G.U.C.
<input type="checkbox"/> ART. 122 <input type="checkbox"/> ART. 124	

EDIFICIOS DE USO PUBLICO	<input type="checkbox"/> TODO	<input type="checkbox"/> PARTE	<input checked="" type="checkbox"/> NO
CUENTA CON ANTEPROYECTO APROBADO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	RES. N° [] FECHA []

7.4.- NUMERO DE UNIDADES TOTALES POR DESTINO

VIVIENDAS	*****	OFICINAS	*****
LOCALES COMERCIALES	*****	ESTACIONAMIENTOS	49 ESTAC. AUTOS (4 ESTAC. DISCAP.) ESTAC. BIC. + 4 ESTAC. CAMIONES
OTROS	*****		3 GALPONES + 1 PORTERIA



7.5.- PAGO DE DERECHOS

CLASIFICACIÓN (ES) DE LA CONSTRUCCIÓN	CLASIFICACIÓN	M2
	Bba	1.345,55
PRESUPUESTO		\$ 177.471.317
SUBTOTAL DERECHOS MUNICIPALES	%	\$ 2.662.070
DESCUENTO POR UNIDADES REPETIDAS	()	
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES	%	\$ 2.662.070
DESCUENTO 30% CON INFORME DE REVISOR INDEPENDIENTE		\$ 0
CONSIGNADO AL INGRESOS ANTEPROYECTO	G.I.M. N°	FECHA
MONTO CONSIGNADO CON ANTEPROYECTO	G.I.M. N°	FECHA
MONTO CONSIGNADO AL INGRESO	G.I.M. N° *****	FECHA
TOTAL A PAGAR		\$ 2.662.070
GIRO INGRESO MUNICIPAL	N°	FECHA 03-08-2020
CONVENIO DE PAGO	N° *****	FECHA

NOTA: (SOLO PARA SITUACIONES ESPECIALES DE LA AUTORIZACIÓN)

A. METRAJE
 PRESENTE PERMISO: 1.345,55 M2
 SUPERFICIE PREDIO: 133.908,87 M2

B. DESTINO
 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE.

C. AUTORIZACIONES - ESTUDIOS SECTORIALES INGRESADOS
 - ORD N°883 DEL 14.02.19 DE LA DDU - ART 55 L.G.U.C. CON INFORME FAVORABLE ÁREA RURAL
 - RESOLUCIÓN EXENTA N°301/20 DEL 11.02.20 DEL SAG CON INFORME FAVORABLE
 - RESOLUCIÓN EXENTA N°253/20 DEL 10.01.20 DEL SAG CON INFORME FAVORABLE
 - ORD. N°0100 DEL 10.01.19 SERNAGEOMIN - INFORME HIDROGEOLOGICO

D. OBRAS PROYECTADAS
 SOLO SE CONSIDERAN 3 GALPONES.

E. NOTA FINALES
 1.- EL CUMPLIMIENTO DE LA TOTALIDAD DE LAS NORMAS DESCRITAS EN LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES ES DE EXCLUSIVA RESPONSABILIDAD DEL ARQUITECTO PROYECTISTA, INGENIERO CALCULISTA Y REVISORES, EN SUS RESPECTIVOS CAMPOS Y ESPECIALIDADES, SEGUN LO DESCRITO EN LA DOU 264 NUMERAL 2. DEL MISMO MODO EL DIRECTOR DE OBRAS MUNICIPALES QUE SUSCRIBE OTORGA EL PRESENTE PERMISO TRAS REVISAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS URBANISTICAS, ACORDE A LAS RESPONSABILIDADES ASIGNADAS POR DOU 264.
 2.- ESTE PERMISO CADUCARA AUTOMATICAMENTE A LOS TRES (3) AÑOS DE CONCEDIDO SI NO SE HUBIEREN INICIADO LAS OBRAS CORRESPONDIENTES O SI ESTAS HUBIEREN PERMANECIDO PARALIZADAS DURANTE EL MISMO PERIODO CONFORME A ARTICULO 1.4.17. DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.
 3.- ESTE PERMISO DE EDIFICACION DEBERA SER RECEPCIONADO UNA VEZ FINALIZADAS LAS OBRAS DE CONSTRUCCION DE ACUERDO A LOS PLANOS DE ARQUITECTURA, EMPLAZAMIENTO, PROYECTO DE CALCULO Y ESPECIFICACIONES TECNICAS.
 4.- ES EL TITULAR DE UN PROYECTO O ACTIVIDAD QUIEN LE CORRESPONDE ANALIZAR SI ESTE SE ENCUENTRA EN EL LISTADO DE TIPOLOGIAS SUSCEPTIBLES DE CAUSAR IMPACTO AMBIENTAL, EN CUALQUIERA DE SUS FASES, QUE DEBEN SOMETERSE AL SEIA [ARTICULO 10 DE LA LEY 19.300 Y ARTICULO 9 DEL REGLAMENTO SEIA, SEA ESTO A TRAVES DE UN ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) O UNA DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA), POR OTRA PARTE, EN CONCORDANCIA CON EL ARTICULO 72 DEL REGLAMENTO SEIA, REFERIDO A LAS OBLIGACIONES DE LAS DIRECCIONES DE OBRAS MUNICIPALES, QUE ESTABLECEN QUE ESTAS "NO PODRAN OTORGAR LA RECEPCION DEFINITIVA SI LOS PROYECTOS O ACTIVIDADES A LOS QUE SE REFIERE EL ARTICULO 3 DEL REGLAMENTO SEIA NO ACREDITEN HABER OBTENIDO UNA RESOLUCION DE CALIFICACION AMBIENTAL FAVORABLE".
 5.- SEGUN ARTICULO 142 L.G.U.C., LOS FUNCIONARIOS MUNICIPALES, REVISOR INDEPENDIENTE Y CUERPO DE BOMBEROS TENDRAN LIBRE ACCESO A TODA OBRA DE EDIFICACION Y URBANIZACION QUE SE EJECUTEN EN LA COMUNA, PARA EJERCER LAS INSPECCIONES QUE SEAN NECESARIAS.
 6.- SE DEJA CONSTANCIA QUE LA OBRA QUE SE APRUEBA NO ADJUNTA CALIFICACION DE LA ACTIVIDAD (TITULO 4 Y CAPITULO 14 O.G.U.C.), POR ELLO CUALQUIER ACTIVIDAD COMPATIBLE CON EL INSTRUMENTO DE PLANIFICACION TERRITORIAL, NO PODRA INICIAR SU FUNCIONAMIENTO, DEBIENDO ELLO, SER ACREDITADO CON ANTELACION A LA RESPECTIVA PATENTE MUNICIPAL.
 7.- ANTES DE DAR INICIO A LA EJECUCION DE LA OBRA EL CONSTRUCTOR DEBERA SUSCRIBIR EL PROYECTO, EL PROPIETARIO Y EL SUPERVISOR DE LA OBRA SERAN RESPONSABLES DEL CUMPLIMIENTO DE ESTA OBLIGACION, DEBERA INFORMAR A ESTA DIRECCION DE OBRAS, EL LUGAR EN EL CUAL SE DEPOSITARA EL MATERIAL A EXTRAER POR EFECTOS DE EXCAVACIONES. EL CONSTRUCTOR DEBERA ENTREGAR, PREVIO AL INICIO DE LA OBRA UN PROGRAMA DE TRABAJO DE EJECUCION DE LAS OBRAS QUE CONTENGA LOS HORARIOS DE FUNCIONAMIENTO, UNA LISTA DE HERRAMIENTAS Y EQUIPOS PRODUCTORES DE RUIDOS MOLESTOS, CON INDICACION DE SU HORARIO DE USO Y MEDIDAS CONSIDERADAS, INCLUYENDO EL NOMBRE DEL CONSTRUCTOR RESPONSABLE Y EL NUMERO TELEFONICO DE LA OBRA, SI LO HUBIERE. (ART 5.8.3., PUNTO 4 O.G.U.C.)
 8.- DURANTE LA EJECUCION DE LAS OBRAS DEBERA ADOPTAR LAS SIGUIENTES MEDIDAS DE MITIGACION CONFORME LO DEFINIDO EN ARTICULO 5.8.3 DE LA O.G.U.C.
 - REGAR OPORTUNAMENTE EL TERRENO EN FORMA TAL QUE LIMITE LA EMISION DE POLVO EN SUSPENSIÓN EN LAS FAENAS DE DEMOLICIÓN, EXCAVACIONES, RELLENO Y CONSTRUCCIÓN.
 - DISPONER DE ACCESOS A LAS FAENAS QUE CUENTEN CON PAVIMENTOS ESTABLES, PUDIENDO OPTAR POR ALGUNA DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS EN EL ARTICULO 3.2.6 DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.
 - TRANSPORTAR LOS MATERIALES EN CAMIONES CON LA CARGA CUBIERTA.
 - LAVADO DEL LODO DE LAS RUEDAS DE LOS VEHICULOS QUE ABANDONEN LA FAENA.
 - MANTENER LA OBRA ASEADA Y SIN DESPERDICIOS MEDIANTE LA COLOCACION DE RECIPIENTES RECOLECTORES, CONVENIENTEMENTE IDENTIFICADOS Y UBICADOS.
 - EVACUAR LOS ESCOMBROS DESDE LOS PISOS ALTOS MEDIANTE UN SISTEMA QUE CONTEMPLA LAS PRECAUCIONES NECESARIAS PARA EVITAR LAS EMANACIONES DE POLVO Y LOS RUIDOS MOLESTOS LA INSTALACION DE TELA EN LA PACHADA DE LA OBRA, TOTAL O PARCIALMENTE U OTROS REVESTIMIENTOS PARA MINIMIZAR LA DISPERSION DEL POLVO E IMPEDIR LA CAIDA DE MATERIAL HACIA EL EXTERIOR.
 - HACER USO DE PROCESOS HUMEDOS EN CASO DE REQUERIR FAENAS DE MOLIENDA Y MEZCLA.
 - DEBERA CONSIDERAR TODAS LAS MEDIDAS DE MITIGACION NECESARIAS PARA MANTENER LA LIMPIEZA DE LOS BIENES NACIONALES POR LOS CUALES TRANSITAN LOS CAMIONES DE LA OBRA.
 - EN CASO DE CONTEMPLARSE LA EJECUCION DE RELLENOS Y CORTES DE TERRENO, SE DEBERAN ADOPTAR LAS MEDIDAS DE RESGUARDO NECESARIAS A FIN DE NO AFECTAR A LOS PREDIOS VECINOS.
 - LAS AGUAS LUVIAS DEBERAN EVACUARSE DENTRO DEL MISMO PREDIO O HACIA EL ESPACIO PUBLICO Y EN NINGUN CASO HACIA LOS PREDIOS COLINDANTES.
 9.- LOS RESIDUOS SOLIDOS DERIVADOS DEL DESPEJE DE TERRENO Y ESCOMBROS PRODUCTO DE LA EJECUCION DE OBRAS O DEMOLICIONES DEBERAN SER DEPOSITADOS EN UN BOTADERO AUTORIZADO CONFORME DEFINEN LOS ARTICULOS 111 Y 2° DE LA LEY N° 19.300 DE MEDIO AMBIENTE Y EL ARTICULO 5.8.12 DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES. EL INCUMPLIMIENTO A ESTA DISPOSICION SERA SANCIONADO POR EL JUZGADO DE POLICIA LOCAL.
 10.- TENER PRESENTE QUE PARA LA RECEPCION DEFINITIVA DEBERA:
 - ADJUNTAR LIBRO DE OBRAS Y MEDIDAS DE GESTION Y CONTROL DE CALIDAD SEGUN ARTICULOS 1.2.7. Y 1.2.9. DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.
 - DEBERA ANTES REPARAR O REPONER LAS ACERAS Y SOLERAS Y CUALQUIER OTRO DAÑO EN EL BIEN NACIONAL DE USO PUBLICO PROVOCADO POR EL TRANSITO DE VEHICULOS DURANTE EL DESARROLLO DE LA OBRA.
 - DEBERA ADJUNTAR CERTIFICADO DE RECEPCION DE PROYECTO SERVIO CORRESPONDIENTE A ACCESOS Y REBAJES DE SOLERAS.
 - ADJUNTAR UN CERTIFICADO EMITIDO POR EL VERTEDERO ACREDITADO EN QUE SE SEÑALE EL CUMPLIMIENTO DE ESTA DISPOSICION Y EL VOLUMEN DE LOS DESECHOS DEPOSITADOS.
 - LAS EDIFICACIONES CUYA CARGA DE OCUPACION SEA IGUAL O SUPERIOR A 100 PERSONAS DESTINADAS A EDIFICACIONES COLECTIVAS, EQUIPAMIENTOS Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS, SE DEBERA ADJUNTAR COPIA DEL PLAN DE EVACUACION INGRESADO AL CUERPO DE BOMBEROS RESPECTIVO. ART. 144 L.G.U.C.
 11.- SIN PERJUICIO DEL CUMPLIMIENTO Y APLICACION DE LA NORMATIVA DE URBANISMO Y CONSTRUCCION CONTENIDA EN LA LGUC Y OGUC Y LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION TERRITORIAL VIGENTE, EL TITULAR SERA RESPONSABLE DEL CUMPLIMIENTO DE TODA LA NORMATIVA SECTORIAL Y AMBIENTAL U OTRAS QUE PUDIESEN ESTAR ASOCIADAS AL PROYECTO Y QUE PUDIERAN CONDICIONAR SU APROBACION O RECEPCION FINAL POR PARTE DE ESTA DIRECCION DE OBRAS MUNICIPALES.

TODA INFORMACION CONTENIDA EN PLANO ES DE EXCLUSIVA RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO Y DEL ARQUITECTO PATROCINANTE, EXIMIENDO AL MUNICIPIO DE CUALQUIER SITUACION DERIVADA DE ESTA INFORMACION. (ART. 1.2.4. D.G.U.C.)

MUNICIPALIDAD DE PUDAHUEL
 DIRECTOR DE OBRAS MUNICIPALES
 Ricardo Gallardo Guwer
 Arquitecto
 Director de Obras Municipales

PFS/CVR





6.- INDIVIDUALIZACION DE LOS PROFESIONALES

NOMBRE O RAZON SOCIAL de la Empresa del ARQUITECTO PROYECTISTA (cuando corresponda)	R.U.T.	
-----	-----	
NOMBRE DEL ARQUITECTO PROYECTISTA	R.U.T.	
PAULO CROCCO NARDOCCI	-----	
NOMBRE DEL CALCULISTA	R.U.T.	
FRANCISCO JAVIER VENEGAS MARQUEZ	-----	
NOMBRE DEL CONSTRUCTOR (*)	R.U.T.	
-----	-----	
NOMBRE del REVISOR INDEPENDIENTE (cuando corresponda)	REGISTRO	CATEGORIA
-----	-----	-----
NOMBRE O RAZON SOCIAL del REVISOR DEL PROYECTO DE CALCULO ESTRUCTURAL (cuando corresponda)	REGISTRO	CATEGORIA
-----	-----	-----

7.- CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

7.1.- DESTINO(S) CONTEMPLADO(S)

<input checked="" type="checkbox"/> RESIDENCIAL Art. 2.1.25. OGUC	DESTINO ESPECIFICO	*****	
<input type="checkbox"/> EQUIPAMIENTO ART. 2.1.33. OGUC	CLASE ART. 2.1.33. OGUC	ACTIVIDAD	ESCALA ART. 2.1.36. OGUC
<input type="checkbox"/> ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Art. 2.1.28. OGUC	DESTINO ESPECIFICO	*****	*****
<input type="checkbox"/> INFRAESTRUCTURA Art. 2.1.29. OGUC	DESTINO ESPECIFICO	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE	*****
<input type="checkbox"/> OTROS	(ESPECIFICAR)	*****	*****

7.2.- SUPERFICIES

	UTIL (M2)	COMUN (M2)	TOTAL (M2)
S. EDIFICADA BAJO TERRENO	*****	*****	*****
S. EDIFICADA SOBRE TERRENO	83,48	*****	83,48
S. EDIFICADA TOTAL	83,48	*****	83,48
SUPERFICIE TOTAL TERRENO (M2)	163.274,00		

7.3.- NORMAS URBANÍSTICAS APLICADAS

	PERMITIDO	PROYECTADO		PERMITIDO	PROYECTADO
COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD	ORD N°882 DDU	0,0005	COEFICIENTE DE OCUPACION DE SUELO	ORD N°882 DDU	0,05%
COEFICIENTE DE OCUPACION PISOS SUPERIORES	ART. 2.6.3. O.G.U.C.	CUMPLE	DENSIDAD	*****	*****
ALTURA MAXIMA EN METROS O PISOS	ART. 2.6.2. O.G.U.C.	CUMPLE	ADOSAMIENTO	NO PERMITE	NO PERMITE
RASANTES	70°	70°	ANTEJARDIN	NO	NO
DISTANCIAMIENTOS	5,00. MT.	5,00. MT.			

ESTACIONAMIENTO REQUERIDO	ESTACIONAMIENTO PROYECTO
*****	*****
*****	49 ESTAC. AUTOS (4 ESTAC. DISCAP.) + 26 ESTAC. BIC. + 7 ESTAC. CAMIONES

DISPOSICIONES ESPECIALES A QUE SE ACOGERA EL PROYECTO			
<input type="checkbox"/> D.F.L. N° 2 DE 1959	<input type="checkbox"/> LEY N° 19.537 COPROPIEDAD INMOBILIARIA	<input type="checkbox"/> PROYECCION SOMBRAS ART. 2.6.11. O.G.U.C	<input type="checkbox"/> SEGUNDA VIVIENDA ART. 6.2.4 O.G.U.C.
<input type="checkbox"/> CONJUNTO ARMONICO ART. 2.6.4 O.G.U.C		<input type="checkbox"/> BENEFICIO FUSION ART. 63 L.G.U.C	<input type="checkbox"/> CONJ. VIV. ECON. ART. 6.1.8 O.G.U.C
<input type="checkbox"/> OTRO (ESPECIFICAR) *****			

AUTORIZACIONES ESPECIALES OGUC	
<input type="checkbox"/> ART. 121 <input type="checkbox"/> ART. 123 <input checked="" type="checkbox"/> OTRO (ESPECIFICAR)	<input type="checkbox"/> ART. 55. L.G.U.C.
<input type="checkbox"/> ART. 122 <input type="checkbox"/> ART. 124	

EDIFICIOS DE USO PUBLICO	<input type="checkbox"/> TODO	<input type="checkbox"/> PARTE	<input checked="" type="checkbox"/> NO
CUENTA CON ANTEPROYECTO APROBADO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	RES.N.
			FECHAS

7.4.- NUMERO DE UNIDADES TOTALES POR DESTINO

VIVIENDAS	*****	OFICINAS	1
LOCALES COMERCIALES	*****	ESTACIONAMIENTOS	49 ESTAC. AUTOS (4 ESTAC. DISCAR) ESTAC. BIC. + 7 ESTAC. CAMION
OTROS	*****	INFRAESTRUCTURA TRANSPORTE TERRESTRE	

7.5.- PAGO DE DERECHOS

CLASIFICACIÓN (ES) DE LA CONSTRUCCIÓN	CLASIFICACIÓN	M2
	Bba	83,48
PRESUPUESTO		\$ 11.010.595
SUBTOTAL DERECHOS MUNICIPALES	%	\$165.159
DESCUENTO POR UNIDADES REPETIDAS	(-)	
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES	%	\$165.159
DESCUENTO 30% CON INFORME DE REVISOR INDEPENDIENTE		\$ 0
CONSIGNADO AL INGRESOS ANTEPROYECTO	G.I.M.Nº	FECHA
MONTO CONSIGNADO CON ANTEPROYECTO	G.I.M.Nº	FECHA
MONTO CONSIGNADO AL INGRESO	G.I.M.Nº *****	FECHA
TOTAL A PAGAR		\$ 165.159
GIRO INGRESO MUNICIPAL	Nº 5877359	FECHA 19-08-2020
CONVENIO DE PAGO	Nº *****	FECHA

NOTA: (SOLO PARA SITUACIONES ESPECIALES DE LA AUTORIZACIÓN)

A. METRAJE
 PRESENTE PERMISO: 1.345,55, M2
 SUPERFICIE PREDIO: 133.908,87, M2

PRESENTE ANTEPROYECTO: 69.943,61, M2
 SUPERFICIE PREDIO: 163.274, M2

B. DESTINO
 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE.

C. AUTORIZACIONES - ESTUDIOS SECTORIALES INGRESADOS
 - ORD Nº882 DEL 14.02.2019 DE LA DDU - ART 55 L.G.U.C. CON INFORME FAVORABLE ÁREA RURAL
 - RESOLUCIÓN EXENTA Nº036/20 DEL 22.01.20 DEL SAG CON INFORME FAVORABLE
 - RESOLUCIÓN EXENTA Nº254/20 DEL 10.01.20 DEL SAG CON INFORME FAVORABLE
 - ORD. Nº098 DEL 10.01.19 SERNAGEOMIN - INFORME HIDROGEOLOGICO

D. OBRAS PROYECTADAS
 SOLO DE CONSIDERAN 3 GALPONES.

E. INFORME FAVORABLE ART. 55 L.G.U.C.
 DE ACUERDO CON LO INDICADO EN EL ORD. Nº882 DE FECHA 14.02.2019., EL SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO INDICA EN SU PUNTO 9 QUE "ATENDIDO EL CARÁCTER EXCEPCIONAL Y RESTRICTIVO DE LAS DISPOSICIONES ESTABLECIDAS EN EL ART. 55 DE LA LGUC, CABE PRECISAR QUE LO INFORMADO FAVORABLEMENTE SE REFIERE EXCLUSIVAMENTE A LO DESCRITO EN EL PUNTO 9 DEL PRESENTE DOCUMENTO." RESPECTO A DESCRIPCIÓN DE PROYECTO, USO DE SUELO - DESTINO Y SUPERFICIE PROYECTADA.

G. NOTA FINALES
 1.- EL CUMPLIMIENTO DE LA TOTALIDAD DE LAS NORMAS DESCRITAS EN LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES ES DE EXCLUSIVA RESPONSABILIDAD DEL ARQUITECTO PROYECTISTA, INGENIERO CALCULISTA Y REVISORES, EN SUS RESPECTIVOS CAMPOS Y ESPECIALIDADES, SEGÚN LO DESCRITO EN LA DDU 264 NUMERAL 2. DEL MISMO MODO EL DIRECTOR DE OBRAS MUNICIPALES QUE SUSCRIBE OTORGA EL PRESENTE PERMISO TRAS REVISAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS, ACORDE A LAS RESPONSABILIDADES ASIGNADAS POR DDU 264.
 2.- ESTE PERMISO CADUCARÁ AUTOMÁTICAMENTE A LOS TRES (3) AÑOS DE CONCEDIDO SI NO SE HUBIEREN INICIADO LAS OBRAS CORRESPONDIENTES O SI ESTAS HUBIEREN PERMANECIDO PARALIZADAS DURANTE EL MISMO PERÍODO CONFORME A ARTICULO 1.4.17. DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.
 3.- ESTE PERMISO DE EDIFICACIÓN DEBERÁ SER RECEPCIONADO UNA VEZ FINALIZADAS LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE ACUERDO A LOS PLANOS DE ARQUITECTURA, EMPLAZAMIENTO, PROYECTO DE CÁLCULO Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.
 4.- ES EL TITULAR DE UN PROYECTO O ACTIVIDAD QUIEN LE CORRESPONDE ANALIZAR SI ÉSTE SE ENCUENTRA EN EL LISTADO DE TIPOLOGIAS SUSCEPTIBLES DE CAUSAR IMPACTO AMBIENTAL, EN CUALQUIERA DE SUS FASES, QUE DEBEN SOMETERSE AL SEIA (ARTICULO 10 DE LA LEY 19.300 Y ARTICULO 3 DEL REGLAMENTO SEIA, SEA ESTO A TRAVÉS DE UN ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) O UNA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA), POR OTRA PARTE, EN CONCORDANCIA CON EL ARTICULO 72 DEL REGLAMENTO SEIA, REFERIDO A LAS OBLIGACIONES DE LAS DIRECCIONES DE OBRAS MUNICIPALES, QUE ESTABLECEN QUE ÉSTAS "NO PODRÁN OTORGAR LA RECEPCIÓN DEFINITIVA SI LOS PROYECTOS O ACTIVIDADES A LOS QUE SE REFIERE EL ARTICULO 3 DEL REGLAMENTO SEIA NO ACREDITEN HABER OBTENIDO UNA RESOLUCIÓN DE CALIFICACIÓN AMBIENTAL FAVORABLE".
 5.- SEGÚN ARTICULO 142 L.G.U.C., LOS FUNCIONARIOS MUNICIPALES, REVISOR INDEPENDIENTE Y CUERPO DE BOMBEROS TENDRÁN LIBRE ACCESO A TODA OBRA DE EDIFICACIÓN Y URBANIZACIÓN QUE SE EJECUTEN EN LA COMUNA, PARA EJERCER LAS INSPECCIONES QUE SEAN NECESARIAS.
 6.- SE DEJA CONSTANCIA QUE LA OBRA QUE SE APRUEBA NO ADJUNTA CALIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD (TITULO 4 Y CAPITULO 14 O.G.U.C.), POR ELLO CUALQUIER ACTIVIDAD COMPATIBLE CON EL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, NO PODRÁ INICIAR SU FUNCIONAMIENTO, DEBIENDO ELLO, SER ACREDITADO CON ANTELACIÓN A LA RESPECTIVA PATENTE MUNICIPAL.
 7.- ANTES DE DAR INICIO A LA EJECUCIÓN DE LA OBRA EL CONSTRUCTOR DEBERÁ SUSCRIBIR EL PROYECTO, EL PROPIETARIO Y EL SUPERVISOR DE LA OBRA SERÁN RESPONSABLES DEL CUMPLIMIENTO DE ESTA OBLIGACIÓN. DEBERÁ INFORMAR A ESTA DIRECCIÓN DE OBRAS, EL LUGAR EN EL CUAL SE DEPOSITARA EL MATERIAL A EXTRAER POR EFECTOS DE EXCAVACIONES. EL CONSTRUCTOR DEBERÁ ENTREGAR, PREVIO AL INICIO DE LA OBRA UN PROGRAMA DE TRABAJO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS QUE CONTENGA LOS HORARIOS DE FUNCIONAMIENTO, UN LISTA DE HERRAMIENTAS Y EQUIPOS PRODUCTORES DE RUIDOS MOLESTOS, CON INDICACIÓN DE SU HORARIO DE USO Y MEDIDAS CONSIDERADAS, INCLUYENDO EL NOMBRE DEL CONSTRUCTOR RESPONSABLE Y EL NÚMERO TELEFÓNICO DE LA OBRA, SI LO HUBIERE. (ART 5.8.3., PUNTO 4 O.G.U.C.).
 8.- DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DEBERÁ ADOPTAR LAS SIGUIENTES MEDIDAS DE MITIGACIÓN CONFORME LO DEFINIDO EN ARTICULO 5.8.3 DE LA O.G.U.C.
 - RESGAR OPORTUNAMENTE EL TERRENO EN FORMA TAL QUE LIMITE LA EMISIÓN DE POLVO EN SUSPENSIÓN EN LAS FAENAS DE DEMOLICIÓN, EXCAVACIONES, RELLENO Y CONSTRUCCIÓN.
 - DISPONER DE ACCESOS A LAS FAENAS QUE CUENTEN CON PAVIMENTOS ESTABLES, PUDIENDO OPTAR POR ALGUNA DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS EN EL ARTICULO 3.2.6 DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.
 - TRANSPORTAR LOS MATERIALES EN CAMIONES CON LA CARGA CUBIERTA.
 - LAVADO DEL LODO DE LAS RUEDAS DE LOS VEHICULOS QUE ABANDONEN LA FAENA.
 - MANTENER LA OBRA ASEADA Y SIN DESPERDICIOS MEDIANTE LA COLOCACIÓN DE RECIPIENTES RECOLECTORES, CONVENIENTEMENTE IDENTIFICADOS Y UBICADOS.
 - EVACUAR LOS ESCOMBROS DESDE LOS PISOS ALTOS MEDIANTE UN SISTEMA QUE CONTEMPLA LAS PRECAUCIONES NECESARIAS PARA EVITAR LAS EMANACIONES DE POLVO Y LOS RUIDOS MOLESTOS LA INSTALACIÓN DE TELA EN LA FACHADA DE LA OBRA, TOTAL O PARCIALMENTE U OTROS REVESTIMIENTOS PARA MINIMIZAR LA DISPERSIÓN DEL POLVO E IMPEDIR LA CAÍDA DE MATERIAL HACIA EL EXTERIOR.
 - HACER USO DE PROCESOS HÚMEDOS EN CASO DE REQUERIR FAENAS DE MOLINO Y MEZCLA.
 - DEBERÁ CONSIDERAR TODAS LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN NECESARIAS PARA MANTENER LA LIMPIEZA DE LOS BIENES NACIONALES POR LOS CUALES TRANSITAN LOS CAMIONES DE LA OBRA.
 - EN CASO DE CONTEMPLARSE LA EJECUCIÓN DE RELLENOS Y CORTES DE TERRENO, SE DEBERÁN ADOPTAR LAS MEDIDAS DE RESGUARDO NECESARIAS A FIN DE NO AFECTAR A LOS PREDIOS VECINOS.
 - LAS AGUAS LLUVIAS DEBERÁN EVACUARSE DENTRO DEL MISMO PREDIO O HACIA EL ESPACIO PÚBLICO Y EN NINGÚN CASO HACIA LOS PREDIOS COLINDANTES.
 9.- LOS RESIDUOS SÓLIDOS DERIVADOS DEL DESPEJE DE TERRENO Y ESCOMBROS PRODUCTO DE LA EJECUCIÓN DE OBRAS O DEMOLICIONES DEBERÁN SER DEPOSITADOS EN UN BOTADERO AUTORIZADO CONFORME DEFINEN LOS ARTICULOS 111 Y 2º DE LA LEY Nº 19.300 DE MEDIO AMBIENTE Y EL ARTICULO 5.8.12 DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES. EL INCUMPLIMIENTO A ESTA DISPOSICIÓN SERÁ SANCIONADO POR EL JUZGADO DE POLICÍA LOCAL.
 10.- TENER PRESENTE QUE PARA LA RECEPCIÓN DEFINITIVA DEBERÁ:
 - ADJUNTAR LIBRO DE OBRAS Y MEDIDAS DE GESTIÓN Y CONTROL DE CALIDAD SEGÚN ARTICULOS 1.2.7. Y 1.2.9. DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.
 - DEBERÁ ANTES REPARAR O PONER LAS ACERAS Y SOLERAS Y CUALQUIER OTRO DAÑO EN EL BIEN NACIONAL DE USO PÚBLICO PROVOCADO POR EL TRÁNSITO DE VEHICULOS DURANTE EL DESARROLLO DE LA OBRA.
 - DEBERÁ ADJUNTAR CERTIFICADO DE RECEPCIÓN DE PROYECTO SERVIU CORRESPONDIENTE A ACCESOS Y REBAJES DE SOLERAS.
 - ADJUNTAR UN CERTIFICADO EMITIDO POR EL VEREDERO ACREDITADO EN QUE SE SEÑALE EL CUMPLIMIENTO DE ESTA DISPOSICIÓN Y EL VOLUMEN DE LOS DESECHOS DEPOSITADOS.
 - LAS EDIFICACIONES CUYA CARGA DE OCUPACIÓN SEA IGUAL O SUPERIOR A 100 PERSONAS DESTINADAS A EDIFICACIONES COLECTIVAS, EQUIPAMIENTOS Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS, SE DEBERÁ ADJUNTAR COPIA DEL PLAN DE EVACUACIÓN INGRESADO AL CUERPO DE BOMBEROS RESPECTIVO. ART. 144 L.G.U.C.
 11.- SIN PERJUICIO DEL CUMPLIMIENTO Y APLICACIÓN DE LA NORMATIVA DE URBANISMO Y CONSTRUCCIÓN CONTENIDA EN LA LGUC Y OGUC Y LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL VIGENTE, EL TITULAR SERÁ RESPONSABLE DEL CUMPLIMIENTO DE TODA LA NORMATIVA SECTORIAL Y AMBIENTAL U OTRAS QUE PUDIESEN ESTAR ASOCIADAS AL PROYECTO Y QUE PUDIERAN CONDICIONAR SU APROBACIÓN O RECEPCIÓN FINAL POR PARTE DE ESTA DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES.

TODA INFORMACIÓN CONTENIDA EN PLANO ES DE EXCLUSIVA RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO Y DEL ARQUITECTO PATROCINANTE, EXIMIENDO AL MUNICIPIO DE CUALQUIER SITUACIÓN DERIVADA DE ESTA INFORMACIÓN. (ART. 1.2.4. O.G.U.C.)

San Pablo 8444 - Pudahuel / Santiago - Chile / Teléfonos: 33 440 73 00 - 33 445 59 00 / www.mpudahuel.cl

SOLICITUD Nº 648 DE FECHA 29-01-2020

Página 3 de

MUNICIPALIDAD DE PUDAHUEL
 DIRECTOR DE OBRAS
 Ricardo Gallardo Gower
 Arquitecto
 Director de Obras Municipales