

Santiago, viernes 21 de diciembre de 2018

## MINUTA

### CONTENIDO ESENCIAL DE LAS BASES DE LICITACIÓN DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS 2018

#### 1. Antecedentes

En el contexto del rediseño del Sistema de Transporte Público de Santiago, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) con fecha 11 de septiembre de 2018, publicó en su página web un *banner* en el cual se expuso el documento denominado "Contenido Esencial Bases de Licitación Concesión de Uso de Vías 2018", a efectos de llevar a cabo el proceso de consulta pública regulado en el artículo 3° de la Ley N° 18.696, abierto a toda la ciudadanía

Este proceso tenía por objeto recibir las observaciones, comentarios y sugerencias de cualquier persona, natural o jurídica, que tuviera interés en la licitación de uso de vías de la ciudad de Santiago para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses.

#### 2. Participación en consulta pública

Durante el proceso de consulta pública se recibieron observaciones realizadas por un total de 136 personas naturales, empresas e instituciones, que entregaron apreciaciones al "Contenido Esencial Bases de Licitación Concesión de Uso de Vías 2018" (en adelante Contenido Esencial). Las observaciones y sugerencias se recogieron a través del sitio web dispuesto para tal efecto y en forma presencial mediante documentos recibidos en la oficina de partes de la Subsecretaría de Transportes y durante los 7 talleres que se efectuaron en el mes de octubre del presente año, abiertos a quienes estuvieran interesados en participar.

Las personas o instituciones que aportaron con observaciones y sugerencias se ordenan de la siguiente forma, según su plataforma de origen y procedencia de la pregunta:

Origen	Número Instituciones y/o Empresas	Número Personas Naturales
A través de documentos	14	3
A través de talleres presenciales	84	5
A través de la página web	13	17
<b>Total</b>	<b>111</b>	<b>25</b>

Al final de este documento se presenta el listado de las personas, empresas e instituciones que presentaron observaciones a través de los distintos medios descritos.

Al respecto, queremos agradecer la participación e interés manifestado en el desarrollo del proceso de consulta pública referido y, al mismo tiempo, comunicar a los participantes de dicho proceso y al público en general que todas las observaciones y comentarios han sido debidamente considerados por esta entidad. El proceso de análisis y consideración de dichas observaciones ha derivado en determinadas adecuaciones al modelo planteado originalmente, que persiguen clarificar los aspectos más controvertidos de éste, resolver las inquietudes y reforzar el esquema propuesto.

En este sentido, a continuación, se presenta un listado de los aspectos que han sido objeto de ajustes, distinguiendo entre aquellos elementos correspondientes al proceso de la licitación del servicio complementario de provisión o suministro de flota y aquellos de la licitación de concesión de uso de vías:

### **3. Licitación del Servicio Complementario de Provisión o Suministro de Flota**

#### **3.1. Proceso de licitación y adjudicación**

El servicio complementario de provisión o suministro de flota se contratará mediante un proceso de licitación pública, que derivará en la preselección y adjudicación de un conjunto de proveedores o suministradores de flota, cuyas ofertas serán vinculantes para el proceso posterior de licitación de concesiones de uso de vías, del modo que se explica a continuación.

Cada lote de flota (correspondiente a una tipología y tipo de tecnología de propulsión del bus) se adjudicará a un grupo de proveedores cuyas ofertas sean las que obtengan los mayores puntajes. Posteriormente, una vez iniciado el proceso de licitación de concesión de uso de vías, los oferentes de este proceso deberán escoger de entre las ofertas de los proveedores de flota adjudicados, aquella que les parezca más conveniente para generar sus propias ofertas. Por lo anterior, la provisión efectiva de buses de parte de los proveedores o suministradores de flota adjudicados dependerá de la condición de ser seleccionados por un adjudicatario del proceso de licitación de concesión de uso de vías.

De cara a las observaciones recibidas de parte de los diversos actores e interesados en el proceso de consulta, esta adecuación intenta recoger la experiencia de los operadores relativa al conocimiento de los buses que requieren para una óptima operación, con el fin de generar mayores eficiencias para el Sistema.

Por otro lado, cabe destacar que frente a la complejidad en el proceso de adjudicación generada por el concepto de bandas -correspondientes a cantidades parciales y crecientes de buses de un mismo lote-, se ha decidido eliminar dicho concepto. En el futuro proceso de licitación, respecto de cada lote se establecerá una cantidad total de buses a licitar y se deberá proponer un precio único por bus en la oferta.

### 3.2. Lotes de buses

Inicialmente se estableció en el Contenido Esencial que se consideraría un lote compuesto únicamente por buses eléctricos, cuya cantidad estaría previamente determinada en las bases de licitación.

A la luz de la experiencia en pilotos que operan en la ciudad de Santiago, y tomando en cuenta la novedad de la tecnología y los desafíos que trae su implementación en la operación, se permitirá la adjudicación de proveedores de flota eléctrica en los lotes de flota que el Ministerio especifique. No existirá un lote de buses eléctricos, sino que se adjudicará cada tecnología de propulsión por separado, es decir, no existirá competencia entre tecnologías para una misma tipología de bus.

Los oferentes de la licitación de concesión de uso de vías podrán seleccionar el o los buses a operar entre el listado de alternativas proveniente de la licitación de provisión o suministro de flota y deberán evaluar la viabilidad operativa y los requisitos de mantenimiento de los buses, así como el precio de cuota de flota de estos para hacer sus ofertas.

Considerando que la elección de la tecnología del bus es realizada por el operador, se privilegiará a aquellos que realicen su oferta con tecnologías más limpias entregando un puntaje adicional en caso de que los buses tengan un nivel de emisiones menor al exigido en las bases de licitación.

El plazo de los contratos de suministro de flota para buses eléctricos será de 14 años, mientras que el de otros tipos de propulsión será de 10 años.

### 3.3. Metodología de evaluación económica

Conforme a lo expuesto en el punto anterior, cada oferente del proceso de concesión de uso de vías puede escoger el bus y tipo de propulsión que estime conveniente para su operación. Por otro lado, tanto el consumo energético, como el mantenimiento y frecuencia de uso de repuestos, serán variables que el concesionario de uso de vías podrá optimizar de acuerdo a sus capacidades, dentro del marco regulatorio de la licitación y el Sistema.

En consideración a estos aspectos, se eliminaron de la evaluación económica los elementos de Consumo Energético (CE), Costo de Mantenimiento por Kilómetro (CMK) y Costo de Repuestos (CR), con el fin de otorgar un mayor grado de libertad a los oferentes de la licitación de concesión de uso de vías en la generación de sus ofertas y así, aprovechar las eficiencias que éstos puedan generar.

De igual modo, se dejará en manos del concesionario de uso de vías la responsabilidad sobre el diseño e implementación de la infraestructura de carga de los buses, por lo que el Costo de Infraestructura de Carga (CIC) no se exigirá como variable a especificar en la oferta ni será parte de la evaluación económica del proceso de licitación de provisión o suministro de flota. En consecuencia, será el oferente de la licitación de concesión de uso de vías quien deberá incluir el costo de la infraestructura de carga en su oferta.

Con respecto a las emisiones, cabe destacar que el Contenido Esencial informa que en el proceso de licitación de provisión de flota se exigirán buses Euro VI o EPA 2010, esto es, buses con un alto estándar en materia de emisiones. Al respecto, y teniendo en especial consideración la reformulación del proceso de licitación de este servicio, se ha decidido trasladar la evaluación del factor emisiones de contaminantes a la licitación de concesión de uso de vías, de manera de fomentar la elección de tecnologías limpias por parte de los operadores.

#### 3.4. Restricciones del Proveedor o Suministrador de Flota

El objetivo primordial del proceso de licitación de concesión de uso de vías consiste en asegurar la continuidad operacional del Sistema, objetivo que se consigue fundamentalmente por medio de la separación de la operación de transporte y la propiedad de los activos. Por ello, los adjudicatarios del servicio complementario de provisión o suministro de flota y sus accionistas no podrán estar relacionados, directa o indirectamente, a las sociedades concesionarias de uso de vías, en los términos dispuestos en el artículo 100 de la Ley N° 18.045.

#### 3.5. Cesión de Pago de Cuota de Flota

Con el objetivo de lograr financiamientos competitivos que beneficien al Sistema, se permitirá a los Proveedores de Flota -en caso de que lo estimen pertinente- otorgar una cesión de pago en beneficio de la entidad financiera correspondiente, a modo de asegurar los flujos que cubren el servicio de la deuda.

#### 3.6. Cuota de Flota en Dólares Norteamericanos

Con el mismo objetivo de optar a financiamientos competitivos que beneficien al Sistema, la variable de Cuota de Flota de la oferta deberá establecerse en dólares norteamericanos.

#### 3.7. La Cuota de Flota deberá considerar mantenimiento mayor de elementos clave del bus

Considerando los costos crecientes y desiguales del mantenimiento preventivo de los buses en el tiempo, se traspasará el costo de los procedimientos de mantenimiento mayor u *overhaul* al Proveedor de Flota, quien deberá incluir este costo en la Cuota de Flota. Los elementos considerados en procedimientos de mantenimiento mayor serán, en los casos que corresponda, motor, transmisión, diferencial y equipos de tratamiento de emisiones.

Para el caso de los buses eléctricos, también se deberá considerar el recambio de baterías las veces que corresponda durante la vida útil del contrato, de manera de mantener los niveles de disponibilidad y autonomía exigidos.

### 3.8. Certificación del mantenimiento por un tercero

Con el fin de que la certificación del mantenimiento de los buses sea un proceso transparente realizado por una entidad técnicamente capacitada, éste deberá ser ejecutado por un tercero. En virtud de lo anterior, el Proveedor de Flota contratará al tercero, entidad técnica, con la cual no podrá estar relacionada -directa o indirectamente, en los términos dispuestos en el artículo 100 de la Ley N° 18.045-, previa aprobación del MTT. Lo anterior, sin perjuicio que el costo de la certificación recaiga en el concesionario de uso vías, de conformidad a la regulación que se establezca en el contrato accesorio que suscriban proveedor o suministrador de flota y concesionario de uso de vías.

## 4. Licitación de Concesión de Uso de Vías

Luego de revisar las observaciones y sugerencias planteadas por quienes participaron en el proceso de consulta pública del Contenido Esencial, se han realizado los siguientes ajustes al proceso de licitación y modelo de concesión.

### 4.1. Selección del bus y tipo de propulsión

Se plantea una adecuación al esquema de interacción entre los actores, que deja a cargo de los oferentes de la licitación de uso de vías la elección de los buses que utilizarán en su operación, selección que harán sobre la base del resultado del proceso de preselección y adjudicación de los proveedores o suministradores de flota del Sistema, realizado previamente por el MTT. Lo anterior, en consideración al conocimiento de la industria y manejo de parámetros operacionales correspondiente a los operadores de vías, que los sitúa en mejor posición para evaluar adecuadamente los riesgos a considerar en dicha elección.

### 4.2. Exclusión de la facultad de ofertar descuentos

En el Contenido Esencial se planteó la posibilidad de que oferentes de la licitación de concesión de uso de vías que postularan a más de una unidad de servicios pudiesen entregar descuentos por la eventual adjudicación conjunta de más de una unidad. No obstante, con el fin de asegurar un proceso competitivo, la igualdad de los oferentes ante las bases y simplificar el mecanismo de adjudicación, se excluirá dicha posibilidad.

Sin perjuicio de lo anterior, los proponentes podrán postular a todas las unidades de servicios, pudiendo adjudicarse un máximo de dos (2) unidades.

### 4.3. Esquema de pago del concesionario

En la fórmula de pago establecida en el Contenido Esencial, el pago por kilómetros estaba dividido en dos partes: una asociada a la operación y otra a la energía de propulsión. Teniendo en especial consideración que una de las adecuaciones del modelo consiste en permitir al oferente de la licitación de concesión de uso de vías elegir el bus y tecnología de propulsión pertinente y, con el fin de simplificar tanto la fórmula de pago como la

evaluación económica del proceso, es que se establecerá sólo un pago por kilómetro de servicio por tipo de bus, sin separar los conceptos de operación y energía.

Adicionalmente, será responsabilidad de los proponentes el diseño e implementación de la infraestructura de carga de combustible o energía eléctrica en los terminales y/o depósitos, lo que deberá ser incorporado dentro de la oferta económica.

De la misma forma, el pago por los terminales adicionales que el proponente pueda incluir en su oferta se pagará mediante cuotas fijas, por el mismo plazo del contrato de concesión, como parte del ítem "otros pagos" de la fórmula de pago del concesionario.

#### 4.4. Evaluación técnica de las ofertas.

Con el fin de promover un proceso licitatorio más competitivo, se excluirá de la metodología de la evaluación técnica el contar con sistemas de gestión integrada (ISOS y OHSAS). No obstante, dicha exigencia se contemplará como una obligación contractual, consistente en que los concesionarios de uso de vías deberán obtener la certificación en la norma ISO 39.001 de seguridad vial, previo al inicio del tercer año de contrato, manteniendo la certificación por toda la vigencia de éste.

De igual modo, se excluirá de la evaluación técnica la exigencia de una cuota de género, estableciéndose como una obligación contractual. En este sentido, en un plazo máximo de dos (2) años contados desde el inicio de la vigencia del contrato, el porcentaje mínimo de mujeres en el personal de operación y mantenimiento deberá ser de al menos un cinco por ciento (5%). Adicionalmente, se exigirá en el mismo plazo la certificación en la norma chilena NCh 3262, sobre "Igualdad de género, conciliación de la vida laboral, familiar y personal".

Con respecto a la evaluación del plan antievasión, cabe señalar los siguientes ajustes:

- i. Con la finalidad de otorgar mayor flexibilidad a la actuación de los operadores en el control de la evasión, se excluye el concepto de plan antievasión del proceso de evaluación técnica, sin perjuicio de establecerse como parte de los principios que se informarán en las bases de licitación y contrato respectivo.
- ii. Se elimina la oferta de zonas pagas adicionales como mecanismo de evaluación técnica. El contrato establecerá el número mínimo de zonas pagas a operar. Si así lo estima conveniente, el concesionario podrá, a su costo, operar un número mayor de zonas pagas previa autorización del Ministerio.
- iii. Se incorpora la posibilidad de instalar, a costo del concesionario, validadores en la segunda puerta del bus, como una medida para facilitar e incentivar el pago del pasaje.

Por otra parte, se incluirán en la evaluación técnica los siguientes conceptos:

- a) Puntaje por menor emisión de contaminantes: debido a que será el operador el responsable de escoger los buses y tecnología de propulsión, se otorgará un puntaje mayor a aquellos operadores que postulen con buses de tecnologías de menores emisiones.
- b) Puntaje por condiciones de empleo: se evaluará y otorgará mayor puntaje a aquellas ofertas que contengan mejores condiciones de empleo para los trabajadores del Concesionario de Uso de Vías.

## Anexos

Tabla N°1: Cartas recibidas por el DTPM correo por mano

Plataforma	Tipo persona que realiza la solicitud (natural/jurídica)	Nombre de Empresa o Institución	Nombre	Apellidos
Carta Presencial	Jurídica	SuBus	Subus Chile S.A.	
Carta Presencial	Jurídica	AGN	Asociación de Empresas de Gas Natural A.G. (AGN)	
Carta Presencial	Jurídica	Alstom	Alstom	
Carta Presencial	Jurídica	Banco Interamericano del Desarrollo	División de transportes - Banco Interamericano del Desarrollo	
Carta Presencial	Jurídica	COPEC	Compañía de Petróleos de Chile COPEC S.A.	
Carta Presencial	Jurídica	ENAP	ENAP	
Carta Presencial	Jurídica	KFW	KFW IPEX-Bank GmbH	
Carta Presencial	Jurídica	Mutual de Seguridad	Mutual de Seguridad CChC	
Carta Presencial	Jurídica	Universidad Católica	Universidad Católica de Chile	
Carta Presencial	Jurídica	Red Ciudad Futura	Red Ciudad Futura	
Carta Presencial	Jurídica	SOCHITRAN	Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte (SOCHITRAN)	
Carta Presencial	Jurídica	TANDEM	TANDEM S.A.	
Carta Presencial	Jurídica	ENGIE	ENGIE LATAM	
Carta Presencial	Jurídica	Superintendencia de Seguridad y Social	Superintendencia de Seguridad y Social	
Carta Presencial	Natural		Carlos	Alfaro
Carta Presencial	Natural		Rodrigo	Aros
Carta Presencial	Natural		José	Margalet



Tabla N°2: Asistentes a los Talleres de Académicos / Expertos

<b>Plataforma</b>	<b>Tipo persona que realiza la solicitud (natural, jurídica, Académico / Experto)</b>	<b>Nombre de Empresa o Institución</b>	<b>Nombre</b>	<b>Apellidos</b>
Taller	Académico / Experto	Universidad de Chile	Alejandro	Tirachini
Taller	Académico / Experto	Universidad de Chile	Marcela	Munizaga
Taller	Académico / Experto	Universidad Santa María	Mauricio	Osses
Taller	Académico / Experto	Universidad Tecnológica Metropolitana	Alvaro	Miranda
Taller	Académico / Experto	Universidad Tecnológica Metropolitana	Javiera	Rojas
Taller	Académico / Experto	USACH	Pedro	Palominos
Taller	Académico / Experto	Universidad Católica	Juan Carlos	Muñoz
Taller	Académico / Experto	Universidad Católica	Jose Luis	Lara
Taller	Académico / Experto	UDD	Rodrigo	Troncoso
Taller	Académico / Experto	USACH	Héctor	Kaschel
Taller	Académico / Experto	No especifica	Rodrigo	Quijada
Taller	Académico / Experto	USACH	Juan Pedro	Sepúlveda
Taller	Académico / Experto	Independiente	Lorenzo	Cerda
Taller	Académico / Experto	Steer Group	Ricardo	Montecino

Tabla N°3: Asistentes a los Talleres Abiertos

Plataforma	Tipo persona que realiza la solicitud (natural/jurídica)	Nombre de Empresa o Institución	Nombre	Apellidos
Taller	Jurídica	ALEXANDER DENNIS LTD.	Rodrigo	Mora
Taller	Jurídica	ALSTOM	Denis	Girault
Taller	Jurídica	ALSTOM	Rodrigo	Halabi
Taller	Jurídica	ASCENDAL EX-TOWER TRANSIT CHILE	Marcelo	Cornejo
Taller	Jurídica	ASCENDAL EX-TOWER TRANSIT CHILE	Tony	Williamson
Taller	Jurídica	BCI	Valentina	Poblete
Taller	Jurídica	BID INVEST	Claudia	Valdes
Taller	Jurídica	BUSES HUALPEN	Carolina	Alvarez
Taller	Jurídica	BUSES HUALPEN	Fernando	Rodríguez
Taller	Jurídica	BUSES VULE S.A.	Pablo	Dosque
Taller	Jurídica	BUSES VULE S.A.	Reinaldo	Guerra
Taller	Jurídica	BYD CHILE	Tamara	Berrios
Taller	Jurídica	BYD CHILE	Antonio	Galleguillos
Taller	Jurídica	COMERCIAL KAUFMANN S.A.	Alonso	Muñoz
Taller	Jurídica	COMERCIAL KAUFMANN S.A.	Cristian	Contreras
Taller	Jurídica	CONSULTORÍA	Celia	Iturra Molina
Taller	Jurídica	CONSULTORÍA	Eric	Martin
Taller	Jurídica	CONSULTORÍA	Freddy	Norambuena Acosta
Taller	Jurídica	CONSULTORÍA	Rene	Espinoza

Taller	Jurídica	CONSULTORÍA	Roberto	Rodríguez Silva
Taller	Jurídica	CONSULTORÍA	Roberto	Vilchez Celis
Taller	Jurídica	CUMMINS	Rodrigo	Fuica
Taller	Jurídica	DUNCAN POWER	Sebastian	Villaseca
Taller	Jurídica	EDF CHILE SPA	Nadjib	Damerdji
Taller	Jurídica	EDF CHILE SPA	Thomas	Bueno
Taller	Jurídica	ENGIE	Katty	Briceño
Taller	Jurídica	ENGIE	Víctor	Ducre
Taller	Jurídica	EPYSA BUSES	Andres	Novion
Taller	Jurídica	EPYSA BUSES	Matias	Castro
Taller	Jurídica	GILDEMEISTER	Cristián	Pérez Dalence
Taller	Jurídica	GRUPO DUARTE	Joao	Duarte
Taller	Jurídica	GRUPO DUARTE	Rui	Duarte
Taller	Jurídica	INVERSIONES PALMILLA SPA	Cristian	Marinakis
Taller	Jurídica	METBUS	Humberto	Franchini
Taller	Jurídica	METROGAS	Gerardo	Muñoz
Taller	Jurídica	METROGAS	Rodrigo	Lavín
Taller	Jurídica	MITSUBISHI CHILE LTDA.	Eleazar	Zuñiga
Taller	Jurídica	MOTORES DE LOS ANDES	Pablo	Apablaza
Taller	Jurídica	POSCO-DAEWOO CORP	Juan Pablo	Pino
Taller	Jurídica	RATPDEV	Eduardo Laporte	Laporte

Taller	Jurídica	RATPDEV	Víctor	Cabanes
Taller	Jurídica	REDBUS URBANO S.A.	Andrea	Valdés
Taller	Jurídica	REDBUS URBANO S.A.	Claudia	Muñoz
Taller	Jurídica	SANTANA Y ASOCIADOS SPA	Roberto	Santana
Taller	Jurídica	SCANIA CHILE SA	Andre	Rodrigues De Oliveira
Taller	Jurídica	SCANIA FINANCE	Christian	Artero
Taller	Jurídica	SCANIA FINANCE	Fillipe	Lopez De Souza
Taller	Jurídica	SCANIA FINANCE	José Ignacio	Urcelay
Taller	Jurídica	SMARTCAB S.A.	Jaime	Sánchez
Taller	Jurídica	STP SANTIAGO S.A.	Luis	Barahona
Taller	Jurídica	STP SANTIAGO S.A.	Miguel	Gómez
Taller	Jurídica	SUBUS CHILE	Andrés	Ocampo
Taller	Jurídica	SUBUS CHILE	Rosa	Palma
Taller	Jurídica	SUMITOMO MITSUI BANKING CORPORATION (SMBC)	Benjamín	Von Muhlenbrock
Taller	Jurídica	SUMITOMO MITSUI BANKING CORPORATION (SMBC)	Martin	Perez
Taller	Jurídica	TATTERSAL	Christian	Osorio
Taller	Jurídica	TRANSDEV CHILE S.A.	Henri	Rohard
Taller	Jurídica	TRANSDEV CHILE S.A.	Jose Gabriel	Martínez
Taller	Jurídica	TRANSFERCHILE	Carlos	Briceño
Taller	Jurídica	TRANSPORTE HURTADO	Mario	Ponce
Taller	Jurídica	VIGGO SPA	Carla	Muñoz

Taller	Jurídica	VIGGO SPA	Pablo	Vargas
Taller	Jurídica	VIÑA BUS	Julio	Gallardo
Taller	Jurídica	VIVIPRA LTDA.	Francisco Javier	Ananías Toledo
Taller	Jurídica	VIVIPRA LTDA.	Jorge Enrique	Plá
Taller	Jurídica	VOLVO CHILE SPA	Alexandre	Selski
Taller	Jurídica	VOLVO CHILE SPA	Jose Antonio	Margalet
Taller	Jurídica	YOUNGMAN BUS	Patricio	Gonzalez
Taller	Jurídica	YUTONG BUS	Kang	Zhang
Taller	Jurídica	YUTONG BUS	Wenlong	Wang
Taller	Natural	PARTICULAR	Alejandra	Provoste
Taller	Natural	PARTICULAR	Andrea	Peña
Taller	Natural	PARTICULAR	Antonio	Dezerega
Taller	Natural	PARTICULAR	Dagoberto	Paredes
Taller	Natural	PARTICULAR	Julio	Briones

Tabla N°4: Preguntas u observaciones enviados a través de la plataforma web

Plataforma	Tipo persona que realiza la solicitud (natural/jurídica)	Nombre de Empresa o Institución	Nombre	Apellidos
Página Web	Jurídica	vtm-global	Nuno	Ribeiro
Página Web	Jurídica	GlobalVAS	GlobalVAS SpA	
Página Web	Jurídica	Junta de Vecinos Ciudad Satélite de Maipú	Junta de Vecinos	
Página Web	Jurídica	Kaufmann	Comercial Kaufmann	
Página Web	Jurídica	Smbc Group	Martin	Perez
Página Web	Jurídica	Comercial Brasil Buses	Comercial Brasil Buses	Limitada
Página Web	Jurídica	Alexander dennis	Maria Virginia	Gamez
Página Web	Jurídica	Buses Hualpen	Empresa de Buses Hualpen Limitada	
Página Web	Jurídica	ENAP	Empresa Nacional del Petróleo (ENAP)	
Página Web	Jurídica	AGN	Asociación de Empresas de Gas Natural A.G. (AGN)	
Página Web	Jurídica	Scania	Scania (AGN)	
Página Web	Jurídica	Metrogas	Metrogas	
Página Web	Jurídica	Ratpdev	Víctor	CABANES
Página Web	Natural		Ian	Miquel
Página Web	Natural		Isabel	Herrera
Página Web	Natural		Agustín	Payacán
Página Web	Natural		Eleazar	Zuñiga
Página Web	Natural		David	Pavez
Página Web	Natural		Jaime	Valenzuela

Página Web	Natural		Javier	Moreno
Página Web	Natural		Marcela	Lladó
Página Web	Natural		Jonathan	Troncoso
Página Web	Natural		Bettina	Schroth
Página Web	Natural		Jose Antonio	Margalet
Página Web	Natural		Mathias	Vera
Página Web	Natural		Edgardo	Mimica
Página Web	Natural		Flora	Trolliet
Página Web	Natural		Carolina	Alvarez
Página Web	Natural		Rodrigo	Aros
Página Web	Natural		Marcelo	Sanhueza