Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

ESTABLECE PARA EL AÑO 2012 MONTOS DEL VALOR DE COMPRA DEL PROGRAMA ESPECIAL DE RENOVACIÓN DE BUSES, MINIBUSES, TROLEBUSES Y TAXIBUSES

(Resolución)

Núm. 3.888 exenta.- Santiago, 30 de diciembre de 2011.- Visto: La Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado Nº 18.575, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el DFL Nº 1, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; el artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378; la ley N° 18.059; la ley N° 18.696; el DL N° 557; el DFL N° 343, de 1953 y el DFL N° 279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; el decreto supremo Nº 44, de 2011, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, Hacienda e Interior; la resolución Nº 2.332, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la resolución Nº 1.600, de 2008, de la Contraloria General de la República, y demás normativa aplicable.

Considerando:

- 1. Que mediante decreto supremo Nº 44, de 2011, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, Hacienda e Interior, se aprobó el Reglamento del Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses, a que se refiere el artículo cuarto transitorio de la ley Nº 20.378.
- 2. Que el 11 de agosto de 2011, se publicó en el Diario Oficial la resolución exenta Nº 2.332, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la cual determinó para el año 2011, los montos del valor de compra para cada una de las combinaciones de antigüedad de vehículo saliente y entrante, de conformidad a lo establecido en el mencionado decreto supremo Nº 44, de 2011.
- 3. Que de acuerdo a lo establecido en el inciso final del artículo 7º del decreto supremo Nº 44, ya citado, corresponde efectuar el reajuste de los montos del valor de compra, según la variación que en el período anterior haya experimentado el Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas.
- 4. Que verificada la información publicada por el Instituto Nacional de Estadísticas, la variación del Índice de Precios al Consumidor para el período anterior corresponde a un 3.9%.
- 5. Que corresponde reajustar los montos del valor de compra para el año 2012, conforme la variación del Índice de Precios al Consumidor anteriormente indicada. por lo que, en consecuencia,

Resuelvo:

1) Establécense para el año 2012 los montos anuales del valor de compra, para los tipo de vehículos que se indican y para cada una de las combinaciones de antigüedad de vehículo saliente y vehículo entrante, obtenidos a partir de la fórmula de cálculo contenida en el DS Nº 44, de 2011, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones. Hacienda e Interior:

Vehículo Saliente: Minibús con capacidad mayor a 0 plazas (Montos expresados en millones de pesos)

			Año de Fabricación Vehículo Entranta														
		Año	2012 y 2013	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1996
	Año	Antigüedad en meses	0-11	12-23	24-35	36-47	48-59	60-71	72-83	84-95	96-107	108-119	120-131	132-143	144-155	156-167	168-179
	2000	144-155	3,17	2,27	2,11	1,94	1,77	1,58	1,39	1,18							
	1999	156-167	3,00	2,13	1,99	1,85	1,70	1,55	1,39	1,22	1,04						
ulte	1998	168-179	2,77	1,92	1,81	1,70	1,58	1,45	1,32	1,18	1,04	0,89					
4	1997	180-191	2,74	1,82	1,73	1,63	1,53	1,42	1,31	1,19	1,07	0,94	0,82				
0	1996	192-203	2,57	1,60	1,53	1,45	1,37	1,28	1,19	1,10	1,00	0,90	0,90	0,90		26	
Vehículo Salla	1995	204-215	2,26	1,24	1,19	1,13	1,07	1,01	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97		
	1994	216-227	2,09	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	
	1993 o	mayor o leval a 228	2,09	1,05	1,06	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1.05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05

A los montos previamente indicados deberá sumarse un incentivo adicional por cambio de tecnología de \$748.000, en caso que el vehículo entrante funcione con tecnologías más eficientes y menos contaminantes, tales como vehículos con propulsión a gas, electricidad, híbrida, o diesel de estándar Euro IV o superior, entre otras.

Vehículo Saliente: Buses, trolebuses y taxibuses con capacidad entre 0 y 38 plazas inclusive.

(Montos expresados en millones de pesos)

						V						Año de F	abricad 6	in Vehicu	ie Entre	de .						
		Año	3013 y 3013	2011	3010	2009	2008	2007	2006	2005	3004	2008	2002	3001	2000	1999	1994	1997	1996	1995	1994	1993
	Me	Antigüedad en meses	0-11	13-13	24-35	36-67	44-55	60-71	72-81	84 95	96-107	106-119	125-131	10-14	144-155	156-367	168-179	180-191	192-201	204-215	216-227	225-22
٦	2000	144-155	9,60	7,77	7,22	6,65	6,05	5,41	4,75	4,05			************					-	-	-	-	
s	1999	156-167	1,53	7,77	7,28	6,77	6,22	5,82	5,01	4,45	1,80	-										
žl	1996	168-179	1,38	7,66	1,22	6,77	6,29	5,29	5,27	4,72	4,54	1,53										
Ŋ	1997	180-191	9,10	7,45	1,05	6,83	6(2)	5,29	3,3	4,85	4,34	3,81	3,25									
	1996	192-203	8,70	7,08	6,75	5,41	6,05	5,67	5,21	4,85	4,41	1,95	-1,46	2,95	16							
4	1995	394-715	8,19	6,62	6,34	6,05	5,74	5,43	8,01	4,72	4,34	3,95	3,53	3,10	2,64							
9	1994	216-227	7,57	6,04	5,41	5,56	5,30	5,09	4,15	4,45	4,14	3,81	3,46	3,10	2,02	2,32	1					
B	1993	Z29-239	6,83	5,34	5,15	4,95	4,76	4,52	4,25	4,05	3,80	1,55	1,25	2,95	2,64	2,32	1,98	P				
3	1992	240-251	6,57	4,98	4,81	4,64	4,46	4,27	4,08	3,67	3,45	3,42	3,18	2,99	2,66	2,86			1			
1	1991	252-263	3,99	4,30	4,17	4,01	3,29	3,74	3,58	3,45	3,24	3,06	2,87	2,66	2,41	2,25	2,00	1,77	1,57	1		
H	1990	264-275	5,06	3,27	3,18	3,08	2,58	2,88	2,73	2,65	2,53	2,40	2,26	2,12	1,97	1,81	1,70	1,70			i	
ě	1969	276-287	3,73	1,85	1,83	1,63	1,83	1,83	1,83	1,83	1,63	1,85	1,85	1,81	1,81	1,81	1,83	1,8				
3	Meter	Indeptor of	2,75	1,85	188	1,0	1,67	1,81	LA	1.00	1,00	in.	LAS	Las	1,81	LE	1,61	1,8	1.0	1.0	1,8	V

A los montos previamente indicados deberá sumarse un incentivo adicional por cambio de tecnología de \$1.310.000, en caso que el vehículo entrante funcione con tecnologías más eficientes y menos contaminantes, tales como vehículos con propulsión a gas, electricidad, híbrida, o diesel de estándar Euro IV o superior, entre otras.

Vehículo Saliente: Buses, trolebuses y taxibuses con capacidad entre 39 c) y 67 plazas inclusive.

(Montos expresados en millones de pesos)

				Año de Fabricación Vehiculo Entrante																		
		Año	2012 y 2013	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2001	2002	2001	2000	1999	1994	1997	1996	1995	1994	1993
	Me	Antigüedad en meses	0-11	12-13	24-35	36-47	48-55	60-71	72-81	B4 85	96-107	100-119	120-131	132-163	144-155	156-161	166-179	180-191	192-209	204-215	216-227	225-33
ď.	2000	144-155	13,72	11,10	16,12	9.50	1,64	7,71	6,78	5,79												
\$	1999	156-167	13,64	11,10	10,40	15,67	8,90	8,10	7,25	6,36	5,42	Trans										
ž	1996	168-179	13,40	10,94	10,12	8,67	3,99	8,20	7,53	6,76	5,91	5,04		50								
à	1997	180-191	12,99	10,61	10,07	9,50	8,90	8,25	17,62	6,93	6,20	5,44	4,64									
š	1996	192-203	12,43	10,12	3,65	9,15	1,64	8,20	7,53	5,55	6,30	1,64	A,95	6,23		277						
ž	1995	204-715	11,71	9,46	9,06	K,64	8,30	7,73	1,8	4,74	6,20	5,64	5,05	4,43	5,78		2					
۶	1994	234-227	10,42	8,63	8,29	7,94	7,50	7,19	6,78	6,36	5,91	5,44	4,95	4,43	3,88	3,31						
ğ	1991	228-239	3,76	7,63	2,36	7,06	6,75	6,46	6,13	5,79	5,42	1,04	4,64	4,22	8,76	AH	2,83					
ĝ.	1993	340-251	3,39	7,11	6,88	6,63	6,87	6,10	5,82	5,50	5,21	4,89	4,54	4,18	3,80	3,40	2,99	2,55				
ĝ,	1991	252-263	8,56	6,14	5,95	5,79	5,56	3,34	5,11	4,88	4,63	4,37	4,09	3,80	3,50	3,38	2,85	2,50	2,24		57	
3	2990	264-275	7,23	4,67	4,54	6,43	42	4,11	1,95	3,29	3,61	1,42	3,21	3,01	2,81	2,50	2,41	2,41	2,41	2,41	1	
ž	3369	275-287	5,33	2,65	2,62	2,62	2,42	2,62	2,62	2,62	2,62	2,62	2,62	2,62	2,62	2,42	2,62	2,62	2,63			
2	1968 p Infertor	mapor o Igual e 200	1,10	2,65	2/0	2,62	2,00	2,63	2,62	2,00	2,62	1,0	2,62	2.0	2,62	2,62	2,60	2,6	2,6	260	2,60	2,6

A los montos previamente indicados deberá sumarse un incentivo adicional por cambio de tecnología de \$1.870.000, en caso que el vehículo entrante funcione con tecnologías más eficientes y menos contaminantes, tales como vehículos con propulsión a gas, electricidad, híbrida, o diesel de estándar Euro IV o superior, entre otras.

Vehículo Saliente: Buses, trolebuses y taxibuses con capacidad mayor o

igual a 68 plazas. (Montos expresados en millones de pesos)

			Año de Fabricación Vehicula Entrarde																			
		Año	2012 y 2013	3011	2010	2009	2008	3007	3006	2005	3004	2009	3003	300L	3000	1999	1994	1997	1996	1995	1994	2993
	Me	Antigüedad en meses	0-11	นอ	14-35	36-67	48-19	60-71	72:41	84.95	96-307	300-139	120-131	132-143	166-155	156-167	168-179	180 191	192-205	304-215	216-227	229-21
1	2000	144-155	17,83	14,41	13,42	12,85	11,23	10,05	8,82	7,52	100	33									-	
i	1999	156-167	17,78	14,41	13,53	12,57	11,57	10,52	9,42	8,26	7,05	Maria										
ł	1996	168-179	17,41	14,22	13,43	12,57	11,69	10,76	9,78	8,76	7,68	6,35	1000	25								
	1997	180-191	16,89	13,79	13,09	12,35	11,57	10,74	9,90	3,01	8,06	1,01	6,01	_	53							
	1996	190-201	18,16	13,13	12,54	13,90	11,23	10,52	9,79	3,00	8,15	7,33	0,41	5,49								
Į	1995	204-215	15,22	12,25	11,77	13,23	10,65	10,05	9,42	1,76	8,06	7,33	6,54	5,78	4,90							
	1994	216-227	14,06	13,22	10,76	10,10	9,85	9,35	8,82	8,26	7,62	7,07	6,41	3,28	5,05	6,21		207				
ł	1993	228-259	12,60	9,92	9,57	9,20	8,81	8,40	2,97	7,52	7,05	6,55	6,01	5,49	4,91			1				
I	1992	140-251	12,20	9,24	2,94	8,62	1,29	7,94	7,52	7,18	6,78	6,25	3,90	5,43	4,94	6,43	1,00	1,31				
I	1991	252-261	11,13	7,98	7,74	7,45	7,22	6,94	6,65	4,34	6,02	1,68	5,32	4,95	4,55	4,14	3,71	12	2,92			
i	1990	264-275	9,40	6,00	5,91	5,79	5,54	5,34	5,14	4,92	4,05	4,45	4,20	3,54	3,00	3,37	3,25	3,15	3,16	3,34	63	
ï	1989	176-207	6,93	3,44	3,40	3,40	1,40	5,40	3,40	3,40	5,40	1,40	3,40	3,40	3,40	3,40	5,40	14	3,40	3,40	3,40	l
1	2560 s	mayor s	8,91	1.44	14	140	X40	3.40	1,40	140	14	NI SA	14	140	14	14	1.0	14	N. A.	1,40	14	1

A los montos previamente indicados deberá sumarse un incentivo adicional por cambio de tecnología de \$2.430.000, en caso que el vehículo entrante funcione con tecnologías más eficientes y menos contaminantes, tales como vehículos con propulsión a gas, electricidad, híbrida, o diesel de estándar Euro IV o superior, entre otras.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Lo que transcribo para su conocimiento.- Saluda a Ud., Juan Carrasco Delgado, Jefe División Administración y Finanzas.

Ministerio del Medio Ambiente

Servicio de Evaluación Ambiental IX Región de la Araucanía

EXTRACTO ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "MEJORAMIENTO RUTA 199-CH, SECTOR PUESCO - PASO MAMUIL - MALAL, REGIÓN DE LA ARAUCANÍA"

El Ministerio de Obras Públicas comunica que con fecha 17 de enero de 2012 se ha sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) el proyecto "Mejoramiento Ruta 199-CH, Sector Puesco - Paso Mamuil - Malal, Región de la Araucanía", bajo la modalidad de Estudio de Impacto Ambiental (EIA) ante el Servicio de Evaluación Ambiental de la Araucanía, de acuerdo a lo establecido en la ley Nº 19.300, sus modificaciones y su Reglamento (DS Nº 95/01 del Minsegpres).

La Ruta 199-CH es una vía de categoría internacional de comunicación directa entre la ciudad de San Martín de los Andes en Argentina y la localidad de Curarrehue en Chile, además, parte de ésta se emplaza al interior del Parque Nacional Villarrica. El proyecto consiste en realizar obras de mejoramiento al camino existente, con la finalidad que los usuarios de la vía tengan un tránsito seguro, cómodo y expedito desde y hacia la República de Argentina, incrementando con ello el desarrollo turístico y económico de la zona.

El proyecto tiene una longitud de 16,733 Km; una superficie a intervenir de 35 hectáreas aproximadamente; el monto de inversión es de alrededor de US\$17.346.352; su ubicación geográfica exacta en coordenadas UTM - Datum WGS 84 - Huso 19, corresponden a 5.618.444 S, 795.966 W para el inicio, y 5.612.598 S, 803.920 W para la parte final del proyecto. La etapa de construcción de la Ruta 199-CH, tendrá una duración estimada de 36 meses; con una ocupación promedio mensual de mano de obra de 70 personas, alcanzando un máximo de 150 personas. La etapa de operación, requerirá como mano de obra normal mensual 5 personas y un máximo 10 personas. El inicio de las obras de ejecución se estima para el 10 de octubre de 2012 y para la fase de operación el 10 de octubre de 2015 y no tiene fecha de término.

Otras Obras del Proyecto: Se han contemplado obras de señalización, seguridad vial, paisajismo, saneamiento y accesos. El saneamiento se contempla lejos de cursos de agua superficiales; para evitar riesgos de contaminación, respecto de la regulación del caudal sobre los cursos existentes, se realizará, mediante el reemplazo de obras de drenaje, la construcción de disipadores de energía y la construcción de mampostería que canalice los escurrimientos de aguas lluvia. Las obras que requieren excavación se ubican en sectores que minimizara impactos al valor paisajistico. Además, las obras contemplan desarrollar un proyecto paisajistico para el hermoseamiento de los miradores existentes junto con la implementación de un tercer mirador, el que se realizará utilizando materiales propios del lugar. Para el caso del hito Cruz de la Paz, se habilitará un pasillo de conexión que permitirá la peregrinación anual de carácter religioso que tiene lugar en la ruta.

El Estudio de Impacto Ambiental: El proyecto se encuentra inserto en el Parque Nacional Villarrica, el cual forma parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas del Estado (Snaspe), al realizar el análisis de pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), según el DS Nº 95/01; en su artículo 3º letra e), se señala que deben ingresar a evaluación ambiental: "Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas". Por otra parte, la letra p) establece como causal de ingreso a la "ejecución de obras, programas o actividades en parques nacionales, reservas nacionales, monumentos naturales, reservas de zonas virgenes, santuarios de la naturaleza, parques marinos, reservas marinas o en cualesquiera otra área colocada bajo protección oficial, en los casos en que la legislación respectiva lo permita". Asimismo, el Art. 9º establece que: "El titular deberá presentar un Estudio de Impacto Ambiental si su proyecto o actividad se localiza próximo a población, recursos y áreas protegidas, susceptibles de ser afectados, así como el valor ambiental del territorio en que se pretende emplazar". Por lo expuesto, se concluye que este proyecto debe ser sometido en forma obligatoria al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental bajo la modalidad de EIA.

Asimismo, en atención a lo expuesto el proyecto contempló la caracterización ambiental en su área de influencia, a través del análisis de los siguientes componentes ambientales: clima, meteorología, calidad del aire, ruido, geología, geomorfología, hidrología, hidrogeología, suelos, flora, fauna, medio humano, patrimonio arqueológico, cultural, aspectos territoriales y paísaje, para luego realizar la evaluación de los potenciales impactos y proponer un plan de medidas y seguimiento ambiental

La Evaluación de Impacto Ambiental: Los impactos ambientales para las distintas etapas fueron caracterizados y cuantificados; los impactos positivos ocurren en la fase de operación e involucran el componente medio humano, ya que con el mejoramiento de la ruta en cuestión, aumentará la seguridad vial y disminuirán los tiempos de viaje entre Chile y Argentina y, al mismo tiempo, se consolida una Ruta turística que forma parte de la Red Interlagos. Los impactos negativos se concentran en la fase previa a la construcción; además, se deberán intervenir 0,277 hectárea de bosque pertenecientes al Tipo Forestal Araucaria araucana y 2,239 hectáreas de bosques pertenecientes al Tipo Forestal Roble - Raulí - Coihue, dentro de los que se contabilizan la corta de ocho ejemplares de Araucaria araucana.

Con el fin de reparar y compensar el impacto que generará la corta e intervención de vegetación nativa y en especial Araucaria araucana, se considera fomentar la conservación de la especie a través de dos métodos in situ, es decir, la reforestación de la especie extraida (Araucaria araucana) y el enriquecimiento ecológico, ambas opciones serán detalladas en los Planes de Preservación que serán tramitados sectorialmente ante CONAF.

El Plan de Seguimiento: El Plan de Seguimiento Ambiental ha sido diseñado en dos esferas: Seguimiento de Medidas Ambientales y Seguimiento de Compo-

nentes Ambientales Relevantes. Complementariamente, se presentarán Planes de Manejo de Obras Anexas y Planes de Manejo Especiales; las medidas y componentes ambientales serán observados y evaluados en tablas de chequeo y libro de registro de actividades.

De conformidad con lo establecido en el Art. Nº 28 de la ley Nº 19.300 y ley Nº 20.417, copias del Estudio de Impacto Ambiental se encuentran a disposición de la ciudadanía para su consulta: En la oficina del Secretario de la Comisión de Evaluación de la Región de la Araucanía, ubicada en el Servicio de Evaluación Ambiental, Región de la Araucanía, en Vicuña Mackenna Nº 224, Temuco (Fono: 045-970900); en la Municipalidad de Curarrehue, ubicada en Av. Estadio Nº 550 (Fono 045 - 1971573); y en las Oficinas OIRS de la Secretaría Regional de Obras Públicas, con dirección en Bulnes Nº 897, piso 6 (Fono 045 - 462207), como también en el sitio web www.sea.gob.cl

también en el sitio web www.sea.gob.cl.

De acuerdo al artículo 29 de la actual ley 19,300, cualquier persona, natural o jurídica, podrá formular sus observaciones al Estudio de Impacto Ambiental, ante el organismo competente, para lo cual dispondrá de un plazo de 60 días hábiles (lunes a viernes), contados a partir de la fecha de la última publicación del presente extracto en el Diario Oficial y en un diario o periódico de la capital regional o de circulación nacional, según sea el caso. Las observaciones deberán ser dirigidas a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de la Araucania por escrito a la dirección antes señalada, indicando el nombre del proyecto, datos de la persona natural o jurídica que realiza la observación, domicilio, nombre del representante legal y acreditando la personalidad jurídica y representación vigente.

Se deja constancia que este extracto ha sido visado por la Secretaría de la Comisión de Evaluación de la Región de la Araucanía, sobre la base de los antecedentes proporcionados por el titular del proyecto en el Estudio de Impacto Ambiental presentado. Lo anterior no constituye pronunciamiento por parte de dicha Comisión en relación con la calificación ambiental del proyecto, en ninguna de sus partes.

OTRAS ENTIDADES

Banco Central de Chile

ACUERDO ADOPTADO POR EL CONSEJO EN SU SESIÓN Nº 1,654

Certifico que el Consejo del Banco Central de Chile, en su Sesión Nº 1654, celebrada el 19 de enero de 2012, adoptó el siguiente Acuerdo:

1654-02-120119 - Convocatoria y Bases de Postulación aplicables al Concurso Público de antecedentes para la designación de un Ministro Titular abogado y un Ministro Titular economista del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

1. Convocar al concurso público de antecedentes que le corresponde realizar al Consejo del Banco Central de Chile, en los términos establecidos por los artículos 6º, 7º y 12 del decreto ley Nº 211, de 1973, que fijó normas para la defensa de la libre competencia, y cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el DFL Nº 1, de 2005, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, para designar un Ministro Titular abogado y un Ministro Titular economista del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, en adelante también el "Tribunal", con motivo de la renovación parcial de sus miembros, atendido el término del período legal por el cual fueron designados los señores Julio Peña Torres y Javier Velozo Alcaide, en los cargos de Ministro Titular economista y Ministro Titular abogado del Tribunal, respectivamente, que concluye el día 12 de mayo de 2012. El referido concurso público de antecedentes se efectuará en los términos y condiciones previstos en el siguiente llamado:

"LLAMADO A CONCURSO PÚBLICO DE ANTECEDENTES. CONSEJO DEL BANCO CENTRAL DE CHILE.

Llámase a concurso público de antecedentes de conformidad con lo dispuesto por los artículos 6°, 7° y 12 del decreto ley N° 211 (°10L 211°), de 1973, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el DFL N° 1, de 2005, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, publicado en el Diario Oficial de 7 de marzo de 2005, y sus modificaciones, para proveer los cargos de Ministro Titular economista y Ministro Titular abogado del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, con motivo de la renovación parcial de sus miembros, en razón del término del periodo legal por el cual fueron designados los señores Julio Peña Torres y Javier Velozo Alcaide en los respectivos cargos, que concluye el día 12 de mayo de 2012.

Las Bases de Postulación respectivas fueron aprobadas por el Consejo del Banco Central de Chile, por Acuerdo Nº 1654-02, de fecha 19 de enero de 2012