

A las diez horas del día 04 de enero de 2017, se llevó a cabo una Sesión Ordinaria Presencial con la participación de los miembros del Consejo Directivo, señores: César Balbuena Vela y Alfredo Dammert Lira, bajo la Presidencia de la señorita Patricia Benavente Donayre.

Asimismo, participaron el señor Obed Chuquiwayta Arias, Gerente General, y el señor Jean Paul Calle Casusol, en calidad de Secretario del Consejo Directivo.

I.- PROYECTO DE ACTA

Iniciada la sesión se procedió a la lectura del proyecto de acta de la sesión N° 604-16-CD-OSITRAN, el cual fue aprobado por los señores Directores, quedando pendiente de suscripción.

II.- ORDEN DEL DÍA

2.1. Opinión técnica respecto del proyecto de adenda N° 3 al Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial 4: Pativilca-Santa-Trujillo y Salaverry-Empalme Ro1N

La administración puso en consideración del Consejo Directivo, el Informe N° 053-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN mediante el cual se emite la opinión técnica solicitada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del documento de la referencia, respecto del proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial N° 4: Pativilca – Santa – Trujillo y Salaverry – Empalme Ro1N.

Con la conformidad del Consejo Directivo, la Presidente invitó a los señores Manuel Carrillo Barnuevo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos, Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización y Jean Paul Calle Casusol, en su calidad de Gerente de Asesoría Jurídica, para que hagan una breve exposición sobre los aspectos más importantes del análisis del informe, quienes procedieron a realizarla.

Sobre la propuesta de adenda presentada, señalaron que ésta tiene por objeto: (i) Establecer un procedimiento para encargar al Concesionario la elaboración del Estudio Definitivo (EDI) y el instrumento de Gestión Ambiental (IGA) del proyecto de Rehabilitación de la Calzada Actual; y (ii) Encargar al Concesionario las intervenciones puntuales de Mantenimiento de Emergencia, incluidos en el Anexo de la adenda.

Asimismo, respecto del proyecto de adenda señalaron las siguientes conclusiones principales:

- **Sobre la Modificación de la Cláusula 1.14, respecto al concepto de Mantenimiento de Emergencia**

A raíz que no se han venido realizando las actividades de conservación en la Calzada Actual, que permitan cumplir los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión, desde hace más de seis años, existe un deterioro el cual constituye una





potencial causa de accidentes que debe ser atendido, lo cual va en perjuicio de los usuarios. Considerando ello, el Regulador considera razonable la incorporación de un mecanismo contractual mediante el cual se puedan realizar actividades en la Calzada Actual con el propósito de recuperar su funcionalidad y transitabilidad de la misma. No obstante, tal como se mencionó en las reuniones de Evaluación Conjunta convocada por el MTC, se recomienda usar otro término distinto a "Mantenimiento de Emergencia" dado que su uso en otros contratos se vincula para eventualidades de otra naturaleza.

Adicionalmente, en virtud a los comentarios realizados en la reunión de Evaluación Conjunta, si bien se hace alusión en la definición que las tareas a realizar como parte del Mantenimiento de Emergencia se encuentran detalladas en Anexo adjunto, este carece de contenido, no obstante de haber señalado tanto en las reuniones de evaluación como en la matriz de comentarios, la importancia de contar con las actividades que se realizarán como parte del mismo. Sin perjuicio de ello, el MTC remitió un documento externo "EXPEDIENTE TECNICO ACTIVIDADES DE CONSERVACION TRAMO Km 453+300 al Km 557+200" el cual no cuenta con aprobación alguna de las instancias pertinentes del MTC, por lo que el Anexo no cumple con el requerimiento de OSITRAN respecto a este punto.

- **Sobre la modificación de la Cláusula 6.4, sobre el encargo de los estudios al Concesionario**

El proyecto de Adenda plantea modificar la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión, mediante la cual se hace posible el encargo del Concedente al Concesionario para la elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería y el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de Rehabilitación de la Calzada Actual referida; y el reconocimiento de los costos para la elaboración de ambos por parte del MTC.

Ante ello, el OSITRAN hizo diversas observaciones las que fueron incluidas en la matriz de comentarios remitida. Entre dichas observaciones se hacía la precisión de que el Concesionario asumía el riesgo de diseño en la rehabilitación de la Calzada Actual al ser el encargado de elaborar los estudios. Asimismo, se indicó que se haga uso de una única denominación: "Estudio de Impacto Ambiental" en la adenda, ya que éste en ciertas partes se reemplazaba por la denominación de "Instrumento de Gestión Ambiental". Finalmente, se hizo la observación, tal como se hiciera en la matriz de comentarios, que en los Estudios Definitivos que elabore el Concesionario, éste debía tener en cuenta tanto las intervenciones como "Mantenimiento de emergencia" como las Obras que viene ejecutando en la Segunda Calzada, con el fin de evitar duplicidad de inversión.

Asimismo, el Concedente deberá tomar en consideración tomar las acciones correspondientes para la ejecución de obras, una vez elaborado los estudios a fin de cumplir con los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión y poder efectuar la entrega de los tramos al Concesionario para que se dé inicio a la Conservación.

Con respecto a la deducción de las cuentas por cobrar que mantenga el Concesionario por la elaboración de ambos estudios del Valor Contable Neto del Intangible de la





Concesión ante un evento de caducidad, el Regulador considera adecuada la precisión.

Por otro lado, dado los compromisos fiscales a asumir por parte del Estado, se reitera lo señalado en la matriz de comentarios, que dicho aspecto debe ser validado por el MEF al ser un aspecto de su competencia.

- **Respecto a la inclusión de la Cláusula 7.15, respecto a la ejecución del Mantenimiento de Emergencia**

El numeral 3.3 del proyecto de Adenda plantea Incluir una nueva Cláusula 7.15 al CONTRATO, la misma que posibilitará la realización del Mantenimiento de Emergencia en los sectores determinados por el MTC hasta antes de la ejecución del Proyecto de Rehabilitación que se definirá con su respectivo Estudio de Definitivo de Ingeniería. Respecto de dicho mecanismo, el Regulador considera razonable su incorporación contractual, no obstante se reitera que las actividades bajo dicha denominación no fueron incluidas en el Anexo de la presente adenda, tal como se indicó en las cláusulas precedentes, por lo que el Concedente debe cumplir con ello a fin de no generar contingencias y posibles futuras adendas al Contrato de Concesión.

Por tanto, se reitera, tal como se observó en la matriz de comentarios remitida al MTC, la necesidad de contar con el sustento de todas las intervenciones a realizar en los sectores de la Calzada Actual (tipo de intervenciones, probables fechas de ejecución, estudios, etc).

Finalmente, se reitera tal como se indicó en las reuniones de Evaluación Conjunta y en la matriz de comentarios, que el Concedente debe remitir el sustento técnico de las intervenciones que se van a realizar en los sectores implicados de la Calzada Actual, en lo referente a las actividades que se van a ejecutar, fechas probables de ejecución, tipo de intervenciones, etc.

Luego de un breve debate e intercambio de ideas, los señores Directores manifestaron su conformidad con el análisis y conclusiones realizadas por las áreas técnicas. En ese sentido, el Consejo Directivo de OSITRAN adoptó por unanimidad el siguiente acuerdo:

**ACUERDO N° 2003-605-17-CD-OSITRAN
de fecha 04 de enero de 2017**

Vistos, el Informe N° 053-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y el Oficio N° 4913-2016-MTC/25; en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias y el Decreto Legislativo N° 1224, que aprueba el "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos", y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 410-2015-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:





- a) Aprobar el Informe N° 053-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir opinión técnica respecto de la propuesta de Adenda N°3 al Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial 4: Pativilca – Santa – Trujillo y Salaverry – Empalme Ro1N, la misma que podrá considerarse favorable sujeta al levantamiento de las observaciones vertidas los numerales 4, 5, 6,8, 9, 10, 11, 13, 14 y 15 de las Conclusiones del presente Informe.
- b) La opinión técnica emitida por OSITRAN tiene carácter no vinculante, de acuerdo a lo expresamente señalado por el artículo 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el artículo 57.1 de su Reglamento.
- c) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe N° 053-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a Autopista del Norte S.A.C.
- d) De conformidad con el artículo 82° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, notificar el presente Acuerdo y el Informe N° 053-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Economía y Finanzas.
- e) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

2.2. Opinión respecto de la versión final del Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4

La administración puso en consideración del Consejo Directivo, el Informe N° 052-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN mediante el cual se emite opinión técnica previa sobre la "Versión Final del Contrato de Concesión" (al 14.12.2016) de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho / Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto / Dv. Pisco-Huaytará-Ayacucho.

Con la conformidad del Consejo Directivo, la Presidente invitó a los señores Manuel Carrillo Barnuevo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos, Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización y Jean Paul Calle Casusol, en su calidad de Gerente de Asesoría Jurídica, para que hagan una breve exposición sobre los aspectos más importantes del análisis del informe, quienes procedieron a realizarla.

Al respecto, indicaron que el Proyecto "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho / Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto / Dv. Pisco-Huaytará-Ayacucho" es una Asociación Público Privada cofinanciada, cuyo plazo de Concesión es de veinticinco (25) años. La longitud de la vía es de 970,935 km dividida en dieciocho (18) Sub Tramos. Las principales actividades a cargo del Concesionario son la Rehabilitación y Mejoramiento de un (01) Sub Tramo, el Mantenimiento Periódico Inicial de seis (06) Sub Tramos, la operación y la conservación de la vía.

Asimismo, señalaron que, de la evaluación realizada, se han llegado a las siguientes conclusiones principales:





- **Con relación a los temas tarifarios**

Con respecto a los diez (10) Sub Tramos que debe intervenir el Concedente, que a su vez gatillan el cobro del Peaje establecido en el literal c) de la cláusula 9.4, debe eliminarse el literal g) del Apéndice 9 del Anexo I, a efectos de evitar perjuicios a los usuarios por el cobro de tarifas en las unidades de peaje que correspondan, sin que la totalidad de los Sub Tramos asociados cumplan con los Niveles de Servicio establecidos en el Contrato de Concesión.

- **Con relación a la calidad del servicio**

Sobre la entrega del área de la Concesión

PROINVERSION no ha sustentado los plazos de la totalidad de los Sub Tramos que serán entregados al Concesionario, sino solo el plazo de nueve (09) de ellos. Al respecto, si bien es responsabilidad del Concedente y de PROINVERSIÓN definir los plazos de entrega de los terrenos y Sub Tramos donde se realizarán las intervenciones, se exhorta a PROINVERSIÓN a tener en cuenta en el diseño final del Contrato que los plazos de entrega de los Sub Tramos, donde el Concesionario ejecutará obras y los Sub Tramos en los cuales el Concedente realizará intervenciones, deben estar debidamente sustentados.

A fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de Conservación en toda la infraestructura, PROINVERSIÓN debe considerar como parte de su diseño el riesgo de que, ante un evento que requiera intervenciones de Conservación por parte del Concedente en el Sub Tramo Ayacucho (Emp. PE-28A) - Km. 0+000 (Ayacucho), este Organismo Regulador no contaría con el marco jurídico ni legal para exigirle coercitivamente el cumplimiento de sus obligaciones. En ese sentido, debe establecerse en el Contrato de Concesión los mecanismos necesarios para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de Conservación por parte del Concedente en el referido Sub Tramo.

Con respecto a la inclusión del texto que señala que los alcances de Conservación para el Sub Tramo Ayacucho (Emp. PE-28A) - Km. 0+000 (Ayacucho), "serán similares a los indicados en el numeral 8.5 de la sección 3 del Anexo I del Contrato de Concesión", es preciso advertir que el término "similares" no es objetivo y más bien resulta ambiguo, por lo que, a fin de evitar inconvenientes durante la ejecución del Contrato de Concesión y distintas interpretaciones, debe reemplazarse dicho término por otro más preciso, o en todo caso determinar claramente los Niveles de Servicio que deberá cumplir el Sub Tramo Ayacucho (Emp. PE-28A) - Km. 0+000 (Ayacucho).

Es necesario considerar la introducción de una causal de Término de la concesión, dentro de la cláusula 16.8 del Contrato de Concesión. Así, el incumplimiento del Concedente en entregar los Sub Tramos intervenidos por éste con los Niveles de Servicio podrá generar la resolución de contrato por responsabilidad del Concedente. Asimismo, se recomienda establecer en el Contrato de Concesión que el perito técnico (a quien le corresponde dirimir las controversias que se pudieran generar por el cumplimiento de los Niveles de Servicio por parte del Concedente) sea el que defina el plazo perentorio en el que el Concedente deberá cumplir con su obligación de ejecutar





las intervenciones necesarias para alcanzar los Niveles de Servicio correspondientes, bajo activación de causal de caducidad del Contrato de Concesión en caso de incumplimiento.

De los Puentes no incluidos en los Expedientes Técnicos y Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental

En la Cuarta Versión Final del Contrato se ha efectuado la corrección solicitada por el Regulador, referida a establecer claramente en el Contrato de Concesión que, en caso se generen discrepancias sobre los Niveles de Servicio en la entrega por parte del Concedente al Concesionario de los puentes de los Sub Tramos de San Clemente-Ayacucho, cualquiera de las Partes podrá solicitar que la controversia sea dirimida por un peritaje técnico. En tal sentido, se considera subsanada la observación.

Sobre los Sectores Críticos

En la Cuarta Versión Final del Contrato se ha efectuado la corrección solicitada por el Regulador, referida a establecer claramente en el Contrato de Concesión los parámetros técnicos para la identificación y determinación de sectores críticos durante las etapas de diseño y construcción. En tal sentido, se considera subsanada la observación. Con el fin de evitar inconvenientes en la aplicación del Contrato de Concesión y distintas interpretaciones entre la cláusula 6.5 y el segundo párrafo de la cláusula 6.7; se reitera que PROINVERSIÓN precise si durante la ejecución de las obras de Rehabilitación y Mejoramiento se podrán reconocer Sectores Críticos no considerados en el Estudio de Factibilidad, a fin que los Postores tengan clara dicha condición.

Sobre las Emergencias Viales

Se reitera la recomendación de establecer en el Contrato de Concesión la obligación del Concesionario que, en aquél sector en el que recurrentemente se produzcan Emergencias Viales, éste deberá presentar Estudios Técnicos que contemplen una solución definitiva que tenga por finalidad evitar que se vuelvan a producir Emergencias Viales en dicho sector, así como el procedimiento de aprobación respectivo.

Con relación al texto que se ha incluido en la cláusula 7.7, el mismo que señala lo siguiente: "obligación que debe ejecutarse sin considerar la magnitud del evento", se considera innecesaria la inclusión de dicho texto, toda vez que la cláusula 1.11.36 define claramente qué eventos calificarían como Emergencia Vial, no distinguiéndose en dicha definición la magnitud del evento.

Con relación a otros temas de competencia de OSITRAN

Autorización de constitución de garantías

En la Cuarta Versión Final del Contrato no se ha considerado lo observado por OSITRAN en relación a esta materia. Cabe señalar que lo indicado por OSITRAN en la opinión técnica es congruente con lo contemplado en otros contratos de Concesión, como por ejemplo el Aeropuerto de Chinchero, Línea 2 del Metro de Lima y Desvío Quilca la





Concordia, en los cuales se señala expresamente que el plazo del Concedente para emitir su pronunciamiento es de 20 días contados desde la emisión de OSITRAN. En tal sentido se sugiere que PROINVERSIÓN vuelva a evaluar este punto en coordinación con el MTC, considerando además que la autorización de garantías se encuentra sujeto a silencio positivo.

Fideicomiso de Administración

A solicitud del MEF se incorpora modificaciones al apéndice 2 del Anexo XI del Fideicomiso de Administración, la cual establece una precisión al mecanismo de cálculo de la proporción a pagar del PAMPI, por lo cual, en caso se identifiquen sectores críticos y/o vulnerables, se procederá de acuerdo a lo indicado en el apéndice 6 del referido Anexo XI. Al respecto, se considera razonable la modificación propuesta, en la medida que permite pagar solamente por lo que realmente se ejecutó del presupuesto de los expedientes técnicos del Mantenimiento Periódico Inicial, deduciendo de este lo correspondiente a los sectores críticos y/o vulnerables.

De igual forma, a solicitud del MEF se incorpora modificaciones al literal d) del apéndice 6 del Anexo XI del Fideicomiso de Administración, mediante el cual se establece un mecanismo de cálculo en caso se identifiquen sectores críticos y/o vulnerables, de esta manera, en caso de darse dicho evento el mecanismo de cálculo consiste en ajustar el último hito de los Expedientes Técnicos del Mantenimiento Periódico Inicial, con la finalidad de pagar por las obras que efectivamente se han ejecutado. Al respecto, se considera razonable la modificación propuesta en la medida que permite instrumentar lo indicado en la modificación del apéndice 2 del Anexo XI.

Asimismo, a solicitud del MEF se incorpora modificaciones al apéndice 7 del Anexo XI, la cual complementa las modificaciones a los apéndices 2 y 6 del Anexo XI y que fueron comentados en los párrafos precedentes, en tal sentido, las modificaciones al apéndice 7 permiten establecer un procedimiento de cálculo del FPAMPI (Fracción de Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial), cuando la ejecución del presupuesto es afectada con la ejecución de sectores críticos y/o vulnerables. En tal sentido, se considera razonable la modificación propuesta.

Luego de un breve debate e intercambio de ideas, los señores Directores manifestaron su conformidad con el análisis y conclusiones realizadas por las áreas técnicas. En ese sentido, el Consejo Directivo de OSITRAN adoptó por unanimidad el siguiente acuerdo:

**ACUERDO N° 2004-605-17-CD-OSITRAN
de fecha 04 de enero de 2017**

Vistos, el Informe N° 052-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Oficio N° 420-2016/PROINVERSIÓN/DE mediante el cual PROINVERSIÓN remitió a OSITRAN para opinión la Versión Final (al 14.12.2016) del Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho / Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto / Dv. Pisco-Huaytará-Ayacucho; y de conformidad con lo establecido en la Ley N° 27332 y el Artículo 28° del Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, así como en lo dispuesto por el Decreto Legislativo N° 1012,





OSITRAN

Ley Marco de Asociaciones Público Privadas y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 127-2014-EF y sus modificatorias, el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

- a) Aprobar el Informe N° 052-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir opinión técnica no vinculante respecto de la "Versión Final del Contrato de Concesión (al 14.12.2016) de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho / Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto / Dv. Pisco-Huaytará-Ayacucho", la misma que podrá considerarse favorable sujeto al levantamiento de las observaciones contempladas en los numerales 4, 5, 6, 7, 8, 11 y 13 de las conclusiones del referido informe.
- b) Notificar a PROINVERSIÓN, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Ministerio de Economía y Finanzas el presente Acuerdo, así como copia del Informe N° 052-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
- c) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

2.3. Aceptación de la renuncia del señor Alfredo Dammert Lira al Cuerpo Colegiado de OSITRAN

La administración puso en consideración del Consejo Directivo, el Informe N° 140-16-GAJ-OSITRAN mediante el cual se emite opinión respecto de la renuncia presentada por el señor Alfredo Dammert Lira al cargo de miembro del Cuerpo Colegiado de OSITRAN.

Con la conformidad del Consejo Directivo, la Presidente invitó al señor Jean Paul Calle Casusol, en su calidad de Gerente de Asesoría Jurídica, para que haga una breve exposición sobre los aspectos más importantes del análisis del informe, quien procedió a realizarla.

Sobre ello, indicó que los Cuerpos Colegiados son órganos del OSITRAN encargados de ejercer la función de solución de controversias, en virtud de lo cual, resuelven las controversias que se presenten entre dos Entidades Prestadoras, y las que se presenten entre una Entidad Prestadora y un Usuario intermedio, con relación al cumplimiento e interpretación de los Contratos de Acceso y Mandatos de Acceso.

Asimismo, que el Consejo Directivo de OSITRAN es el órgano encargado de designar a los miembros de los Cuerpos Colegiados de OSITRAN, por lo cual, mediante Acuerdo N° 1530-442-13-CD-OSITRAN, designó al señor Alfredo Dammert Lira en el referido cargo. Por lo que, teniendo en consideración que el señor Alfredo Dammert Lira ha presentado su renuncia al cargo de miembro del Cuerpo Colegiado, resulta pertinente aceptar la misma, para lo cual corresponde que el Consejo Directivo emita un Acuerdo, conforme al marco legal vigente.

En ese sentido, el Consejo Directivo de OSITRAN adoptó por mayoría el siguiente acuerdo:



Vistos, la Carta s/n de fecha 29 de noviembre de 2016 presentada por el señor Alfredo Dammert Lira y el Informe N° 140-16-GAJ-OSITRAN; el Consejo Directivo de OSITRAN, en virtud de lo dispuesto en los artículos 7° y 70° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN (ROF), aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, acordó por mayoría:

- a) Aceptar la renuncia del señor Alfredo Dammert Lira al cargo de miembro del Cuerpo Colegiado de OSITRAN, dándosele las gracias por los servicios prestados.
- b) Encargar a la Secretaría Técnica de los Cuerpos Colegiados que comunique del presente acuerdo al referido profesional.
- c) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

III.- PEDIDO DEL CONSEJO DIRECTIVO

En la presente sesión, los miembros del Consejo Directivo realizaron el siguiente pedido:

Pedido N° 001-605-17-CD-OSITRAN

“Que la Gerencia General informe al Consejo Directivo respecto de la situación laboral del señor César López Catusus, Coordinador de Seguridad y Defensa Nacional”.

No habiendo otro asunto que tratar, la Presidente levantó la sesión a las 13:00 horas del 04 de enero de 2017.




CÉSAR BALBUENA VELA
Director


ALFREDO DAMMERT LIRA
Director


PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente