

INFORME N° 014-06-GRE-GAL-GS-OSITRAN

Para: Ernesto Mitsumasu Fujimoto
Gerente General

De: Gonzalo Ruiz Díaz
Gerente de Regulación

Felix Vasi Zevallos
Gerente de Asesoría Legal

Víctor Carlos Estrella
Gerente de Supervisión

Asunto: Solicitud de modificación del Requisito Técnico Mínimo (RTM) establecidos en el numeral 1.22.2.A del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)

Fecha: 19 de junio de 2006

I. ANTECEDENTES

1. El 8 de mayo de 2006, mediante la Carta LAP-GCCO-C-2006-00069, Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) solicitó la modificación del RTM 1.22.2.A, "Instalaciones para el Estacionamiento de Vehículos" en el AIJCH.
2. El 29 de mayo de 2006, mediante el Oficio Circular N° 029-06-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación solicitó la opinión técnica de Typsa Ingenieros, Consultores y Arquitectos (TYP SA), respecto a la propuesta de modificación de LAP del RTM 1.22.2.A.
3. El 12 de junio de 2006, TYP SA remitió el Informe de Revisión N° 371 que contiene su opinión técnica relacionada a la propuesta de modificación del RTM 1.22.2.A.

II. OBJETIVO

4. Emitir opinión respecto a la procedencia de la solicitud de modificación del RTM 1.22.2.A, "Instalaciones para el Estacionamiento de Vehículos", remitida por LAP a OSITRAN.

III. PROPUESTA DE MODIFICACION

5. El Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH establece lo siguiente:

1.22.2 Normas para los ambientes del Edificio del Terminal

A) Instalaciones para el estacionamiento de vehículos

El diseño para el estacionamiento de autos del público, trabajadores y de alquiler deberá proporcionar por lo menos un espacio para estacionamiento por pasajero en hora punta, en un día de un mes punta.

6. La propuesta de modificación de LAP, por su parte, menciona lo siguiente:

1.22.2. Normas para los ambientes del Edificio del Terminal

A) Instalaciones para el estacionamiento de vehículos

El diseño para el estacionamiento de autos del público, trabajadores y de alquiler deberá proporcionar por lo menos un espacio para estacionamiento por pasajero en hora punta, en un día de un mes punta. Para fines de cálculo se considerará el mayor valor de las horas punta entre las de salida, llegada, internacional y nacional.

7. La propuesta de modificación del RTM 1.22.2.A tiene como objetivo definir el tipo de hora punta que se utilizará para el diseño de las instalaciones de estacionamiento del AIJCH.

IV. ARGUMENTOS DE LAP

IV.1. Argumentos de orden legal

8. De acuerdo con LAP, la propuesta de modificación de los RTM 1.22.2.A no presenta impacto negativo, inconsistencia o contradicción con el resto del Contrato de Concesión del AIJCH, incluidos sus Anexos.

IV.2. Argumentos de orden técnico

9. Según LAP, en el RTM 1.22.2.A “(...) se puede apreciar que se alude a pasajero en hora punta, en un día promedio de un mes punta, pero no se especifica si se trata de pasajeros de salida o entrada, internacional o nacional. Esta omisión genera una imprecisión en cuanto al valor de hora punta a utilizar, lo cual incorpora un grado de incertidumbre en cuanto al dato de entrada para el cálculo de los espacios requeridos en la playa de estacionamiento de vehículos y, finalmente, haciendo difícil la aplicación estricta de este requisito”.
10. Para sustentar la propuesta de modificación, el Concesionario se remite a lo establecido en las Normas de Planificación y Diseño de Aeropuertos y Otros Edificios Públicos del Anexo 14 del Contrato de Concesión, específicamente a los libros “Planning & Design of Airports” de Robert Horonjeff y Francis McKelvey, y “Airport Engineering” de Norman Ashford y Paul Wright.

11. En opinión de LAP, existen diversos factores que influyen en la determinación de la extensión de las instalaciones de estacionamiento de un aeropuerto, como la idiosincrasia y el nivel socioeconómico del usuario del mismo. De esta manera, el Concesionario menciona que *“al no existir un estándar que tome en consideración los aspectos variables en función de la realidad de cada aeropuerto que determine el número de espacios requeridos, la referida bibliografía contenida en los RTM refleja los estándares adoptados por cada aeropuerto producto de su experiencia”*.
12. A pesar de ello, LAP manifiesta que los autores anteriormente referidos coinciden en que el número de pasajeros de origen (salida) es la principal variable utilizada para determinar la extensión de las instalaciones de estacionamiento requeridas en un aeropuerto. En este contexto, el Concesionario menciona, por ejemplo, que la relación entre el número de pasajeros de origen y el número de estacionamientos no es lineal, aunque sí positiva, por lo que en ciudades donde se registre una mayor densidad de vehículos por habitante se requerirán mayores instalaciones de estacionamiento en el aeropuerto.
13. Por otro lado, LAP, citando al “Airport Development Reference Manual” de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), menciona algunos criterios para el diseño de las instalaciones de estacionamiento de un aeropuerto:
 - El diseño debe estar relacionado a las características del usuario (idiosincrasia y nivel socioeconómico).
 - Los usuarios del estacionamiento son principalmente residentes de la ciudad que acompañan o reciben a sus familiares y/o conocidos.
 - El número de espacios de estacionamiento es menor que el tráfico de vehículos, dada la elevada rotación de estos últimos por el periodo relativamente corto de estacionamiento.
 - Se recomienda realizar conteos y/o simulaciones para una mejor evaluación.
14. El Concesionario, adicionalmente, cita las recomendaciones del informe “Airport Vehicular Parking Spaces” preparado por Reynolds, Smith & Hills (RSH) para el AIJCH:
 - Los parámetros utilizados por la industria para el cálculo de la extensión de las instalaciones de estacionamiento no son uniformes entre aeropuertos, por lo que no existiría un criterio estándar.
 - Para el caso del AIJCH, es poco probable que un pasajero internacional alquile un vehículo para su traslado al aeropuerto (contrataría un taxi que lo deje en la vereda frontal del terminal).
 - El conteo de vehículos es la opción más indicada para definir el criterio que permita un diseño adecuado de las instalaciones de estacionamiento del AIJCH.
12. En resumen, LAP señala *“(…) si bien es cierto que hay consenso en cuanto a considerar el flujo de los pasajeros de origen anual o la hora punta de los*

pasajeros de origen, como un parámetro de diseño de espacios para el estacionamiento de vehículos, no lo hay en cuanto a los parámetros relacionados a los factores tales como tráfico de vehículos, tarifas de las diferentes modalidades de transporte hacia y desde el aeropuerto, las facilidades alternativas para dejar y recoger pasajeros, etc, dado que son variables propias de cada país y ciudad”.

13. En este contexto, LAP propone utilizar para el cálculo de la extensión de la playa de estacionamiento del AIJCH, el mayor valor de las horas punta para operaciones de salida y llegada, tanto nacional como internacional, dado que los horarios en que se registran las horas punta para cada caso difieren sustancialmente. Es necesario mencionar, tal como lo manifiesta el Concesionario, que lo anterior es consistente con el criterio de doble uso con que se diseñó la playa de estacionamiento.
14. De acuerdo con el Concesionario, durante el año 2005 la hora punta llegada internacional se desarrolló entre las 23:45 PM y las 00:44 AM, mientras que la hora punta de llegada nacional se registró entre las 19:40 y 20:39 PM. En el mismo periodo, LAP menciona que la hora punta de salida internacional se desarrolló entre las 00:55 y 01:54 AM, mientras que la hora punta de salida nacional se registró entre las 05:45 y 06:44 AM¹.
15. En opinión de LAP, esta característica del AIJCH “(...) *refuerza el criterio de diseño de escoger el mayor valor de hora punta, con lo cual se asegura la capacidad suficiente en la playa de estacionamiento para atender la mayor demanda*”.
16. Adicionalmente, LAP menciona que en noviembre del año 2004 y en enero del año 2006 realizó conteos sobre la cantidad de vehículos que utilizaron la playa de estacionamiento, con el objetivo de registrar la demanda en la hora punta de salida y llegada, tanto nacional como internacional. El conteo de noviembre del año 2004 recolectó información durante las 24 horas del día, mientras que el correspondiente a enero del año 2006 se desarrolló de 5:00 a 7:50 y de 20:00 a 23:50.
17. Según LAP, las conclusiones de los conteos realizados son las siguientes:
 - La muestra tomada en noviembre del año 2004 indica que la cantidad de vehículos estacionados en las horas punta es menor a un espacio por pasajero en la hora punta correspondiente. En otras palabras, el número de espacios de estacionamiento, calculado de acuerdo al RTM 1.22.2.A, satisface la demanda de los usuarios.
 - La muestra tomada en enero del año 2006, por su parte, sugiere que la demanda por espacios de estacionamiento en hora punta de llegada nacional es 3% mayor al número de pasajeros registrado en la hora punta correspondiente, mientras que la demanda en hora punta de llegada

¹ Es necesario mencionar, tal como lo reconoce LAP, que las horas punta de pasajeros no necesariamente coinciden con las horas punta de la playa de estacionamiento. En el caso de la salida de pasajeros internacionales, por ejemplo, el periodo de mayor afluencia en la playa del estacionamiento se registraría entre 3 horas (recomendación de la aerolínea para el *check-in*) y hora y media (cierre del *check-in*) antes de la hora punta de pasajeros.

internacional es 44% menor al número de pasajeros registrados en dicha hora punta.

- Si se estima la extensión de las instalaciones de estacionamiento en función a la hora punta de llegada internacional (la mayor hora punta), durante el periodo de mayor demanda se utilizaría sólo el 56% de la capacidad proyectada de la playa de estacionamiento.

Cuadro N°1

RESULTADO DE LOS CONTEOS REALIZADOS POR LAP

Tipo de hora punta	Noviembre del año 2004			Enero del año 2006		
	Vehículos contabilizados	Pasajeros en hora punta	Factor de ocupancia 1/	Vehículos contabilizados	Pasajeros en hora punta	Factor de ocupancia 1/
Salida nacional (05:00-06:00)	188	749	25,1	405	928	43,6
Llegada nacional (19:00-20:00)	237	564	42,0	653	634	103,0
Salida internacional (22:00-23:00)	376	741	50,7	579	919	63,0
Llegada internacional (23:00-24:00)	493	991	49,7	641	1140	56,2

1/ Cociente entre el número de vehículos en la playa de estacionamiento en hora punta y el número de pasajeros en la hora punta correspondiente.

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación

- Como se observa en el Cuadro N° 1, el ejercicio de conteo de LAP indicaría que las horas punta de pasajeros de salida y llegada, nacional e internacional, no se traslaparon en la playa de estacionamiento en noviembre del año 2004 y enero del año 2006, en la medida en que las primeras no necesariamente corresponden a las horas punta de las instalaciones de parqueo.
- Es necesario mencionar que el hecho que los acompañantes de los pasajeros de llegada internacional arriben al aeropuerto con 20 o 30 minutos de anticipación, y que los acompañantes de los pasajeros de salida internacional lo hagan con 3 horas de anticipación, garantiza que, a pesar que la diferencia entre las horas punta correspondientes es relativamente pequeña, los vehículos de ambos tipos de pasajeros no coincidan en la playa de estacionamiento.

V. OPINION DE LOS SUPERVISORES

V.1. TYP SA

V.1.1. Informe de Revisión N° 371

- En opinión de TYP SA, el mayor número de actividades aeronáuticas y aeroportuarias se registra en la hora punta combinada de pasajeros (salidas y llegadas), por lo que este indicador es aquel que debería utilizarse para calcular la extensión de la playa de estacionamiento. Como se muestra en el Cuadro N° 2, considerando las proyecciones de pasajeros en hora punta combinada el número de estacionamiento ascendería a 4 654 para el año 2030.

Cuadro N° 2
EXTENSION DE LA PLAYA
DE ESTACIONAMIENTO
SEGÚN TYP SA

	Pasajeros en hora punta combinada	Número de estacionamientos
2005	2 032	2 032
2008	2 561	2 561
2010	2 886	2 886
2015	3 546	3 546
2030	4 654	4 654

Fuente: TYP SA

Elaboración: Gerencia de Regulación

21. Es necesario mencionar, sin embargo, que el Supervisor menciona que el parámetro de un estacionamiento por pasajero en hora punta es consistente con ciudades que registran una elevada densidad vehicular. Tomando como referencia los conteos realizados por LAP, TYP SA manifiesta que el mayor número de vehículos estacionados en la playa de estacionamiento del AIJCH, es significativamente menor a los parámetros establecidos en el RTM 1.22.2.A. De acuerdo con el Supervisor, lo anterior sería consecuencia del hecho que los pasajeros de salida y llegada de origen nacional son aquellos que utilizan más intensivamente las posiciones de parqueo del aeropuerto.
22. En este contexto, TYP SA manifiesta que *“(...) siendo el número de pasajeros de origen en hora punta, menor al 40% de los PHP totales y teniendo en cuenta que cada aeroportuaria tiene su hora punta, lo solicitado por LAP, para fines de cálculo, considerar el mayor valor de las horas punta entre las salida, llegada, internacional y nacional, cubre ampliamente el requerimiento real de posiciones de estacionamiento”*.
23. En conclusión, las recomendaciones de TYP SA son las siguientes:
 - La propuesta de modificación del RTM 1.22.2.A debe aceptarse.
 - LAP debe elaborar un reporte mensual de la cantidad de vehículos que ocupan la playa de estacionamiento, especialmente en horas punta. De esta manera, será posible realizar una monitoreo constante del nivel de ocupación de la misma y podrá utilizarse esta información como insumo de las proyecciones futuras.

VI. ANALISIS

VI.1. Análisis legal

VI.1.1. Procedencia de la solicitud presentada por LAP

24. El Numeral 1.51 de la Cláusula Primera del contrato de concesión define los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) del modo siguiente:

<< (...) aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este Contrato.>>

25. Asimismo, el precitado numeral establece que los RTM pueden ser modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión del Concesionario, *en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga*, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.
26. Asimismo, el Numeral 1.1. del Anexo 14 del contrato de concesión, establece que éstos pueden ser modificados periódicamente por el OSITRAN, de ser necesario, contando, previamente, con la opinión del Concesionario.
27. En consecuencia, debe declararse procedente la solicitud de LAP para que el Consejo Directivo de OSITRAN evalúe la modificación del RTM a que se refiere el Numeral 1.22.2. A) del Anexo 14 del contrato de concesión, considerando que LAP ha cumplido con presentar el sustento correspondiente.

VI.1.2. Aspectos legales generales a considerar en el análisis técnico de la solicitud

28. Con el fin de analizar las estipulaciones contractuales mencionadas anteriormente, es necesario considerar en primer término las disposiciones del contrato de concesión que se refieren específicamente a las reglas de interpretación del propio contrato.
29. Al respecto, se debe tomar en cuenta que la cláusula primera del Contrato de Concesión establece que toda referencia efectuada en el contrato a “Anexos”, “Apéndices”, “Cláusulas” o Secciones” se deberá entender efectuada a anexos, apéndices, cláusulas o secciones del contrato de concesión, respectivamente, salvo indicación expresa en sentido contrario. Asimismo, que todos los Anexos y Apéndices del contrato forman parte integrante del mismo. Adicionalmente, la mencionada cláusula señala que cualquier término que no se halle definido en el contrato, tendrá el significado que le atribuyan las Bases, y en caso dicho término no esté definido en las Bases, tendrá el significado que le asignen las Leyes Aplicables, y, en su defecto, el significado que se le dé al mismo en el curso normal de las operaciones aeroportuarias en el Perú.
30. Asimismo, el Numeral 24.12 del Contrato de Concesión establece que *éste deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente*. Asimismo, señala que en caso de discrepancia en la interpretación de los alcances del presente Contrato, la prelación de la documentación será la siguiente:

- 1º El presente Contrato que incluye sus anexos
- 2º Las circulares
- 3º Las Bases

4º Los anexos a las Bases.

31. Por tanto, la Cláusula Primera y el Numeral 24.12 del Contrato de Concesión recogen el llamado “principio de integración” instrumental del contrato, según el cual, los documentos de la licitación completan un todo con la formalización escrita del vínculo contractual, integrando el contrato y pasando a formar parte de él.
32. Con relación a los criterios establecidos en el contrato de concesión, para la evaluación y aprobación de los modificación de los RTM, se debe considerar que el Numeral 1.1. del Anexo 14 del contrato de concesión, establece que para modificar un RTM **se requiere que se acredite previamente “la necesidad”** de hacerlo.

En efecto, los RTM están ya previstos en el contrato de concesión, por lo que una variación de éstos debe estar sustentada en razones de orden legal, técnico, operativo, económico o financiero (no necesariamente deben ser todos los requisitos concurrentes), que hagan justificable una modificación del RTM previsto en el contrato de concesión. Asimismo, se debería considerar que en el caso del argumento económico, éste debería respetar los términos del acuerdo celebrado ente el Concesionario y el Estado.

33. Por su parte, el Numeral 1.51 del contrato establece expresamente (en cuanto a los criterios de evaluación), que la modificación de los RTM por parte de OSITRAN se efectuará **“en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga”**, por lo que cuando corresponda este análisis debe ser efectuado.
34. En tal virtud, al evaluar la solicitud de LAP, será necesario analizar si se ha acreditado que la necesidad técnica, operativa o económica para la modificación de los RTM a que se refieren al Numeral 1.22.2. C) del Anexo 14.
35. Del mismo modo, al ejercer la facultad de modificar los RTM, OSITRAN deberá considerar adicionalmente, que el REGO establece determinados principios que establecen los límites y lineamientos a la acción del OSITRAN en el desarrollo de sus funciones.

En ese sentido, es necesario que además del marco de análisis previsto en el contrato de concesión, OSITRAN considere la aplicación de los siguientes Principios:

<< Artículo 3.- Principio de Libre Acceso.

La actuación del OSITRAN deberá orientarse a garantizar al USUARIO el libre acceso a la prestación de servicios, y la INFRAESTRUCTURA, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes>>

<<Artículo 6.- Principio de Actuación basado en Análisis Costo - Beneficio.

En el ejercicio de sus funciones, el OSITRAN deberá evaluar los beneficios y costos de sus decisiones antes de su realización y sustentarlas adecuadamente bajo criterios de racionalidad y eficacia.>>

<< Artículo 8.- Principio de Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura.

La actuación del OSITRAN se orientará a promover las inversiones que contribuyan a aumentar la cobertura y calidad de la INFRAESTRUCTURA. Para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión, y se velará por que los términos de acceso a la INFRAESTRUCTURA sean equitativos y razonables.>>

<< Artículo 12.- Principio de Análisis de Decisiones del OSITRAN

El análisis de las decisiones normativas y/o reguladoras del OSITRAN tendrá en cuenta sus efectos en los aspectos de tarifas, calidad, incentivos para la inversión, incentivos para la innovación, condiciones contractuales y todo otro aspecto relevante para el desarrollo de los mercados y la satisfacción de los intereses de los USUARIOS. En tal sentido deberá evaluarse el impacto que cada uno de estos aspectos tiene en las demás materias involucradas.

Artículo 13.- Principio de Eficiencia y Efectividad.

La actuación del OSITRAN se guiará por la búsqueda de eficiencia en la asignación de recursos y el logro de los objetivos al menor costo para la sociedad en su conjunto.>>

36. Por otro lado, es necesario considerar que aunque los RTM están establecidos en el contrato de concesión, éste mismo establece que OSITRAN puede modificarlos, por lo que tratándose de la modificación de criterios mínimos de calidad previstos en el contrato, conviene considerar de manera referencial, lo que establecen los “Lineamientos para la interpretación y emisión de opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de contratos de concesión”².

Los referidos lineamientos establecen lo siguiente:

<< 2. DEFINICIONES

(...)

2.1. Modificación

Cambio en el texto original del Contrato de Concesión. Una modificación es sustancial si la misma es generada por la ocurrencia de eventos no imputables al Concesionario o imputables al Concedente que han alterado significativamente la ecuación económica del contrato³. **Una modificación es no sustancial cuando su objeto sea corregir errores materiales o situaciones no vinculadas a interpretaciones generales de contenidos del Contrato de Concesión, que no comprometen el equilibrio de la ecuación económico-financiera del mismo. (...)>>**

VI.2. Análisis técnico

37. Como se ha mencionado anteriormente, la propuesta de modificación del RTM 1.22.2.A tiene como objetivo definir el tipo de hora punta que se utilizará para el diseño de las instalaciones de estacionamiento del AIJCH.

² Aprobados mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN, del 17 Noviembre de 2004.

³ En la práctica, se asocia las modificaciones sustanciales a variaciones en el equilibrio económico del contrato.

38. Al igual que la propuesta técnica del Concesionario (Tabla B-11 del folio 082), el RTM 1.22.2.A establece como parámetro para dimensionar la playa de estacionamiento del AIJCH, un espacio de parqueo por pasajero en hora punta en un día promedio del mes punta. Cabe resaltar que en ambos casos se presenta un vacío, en la medida en que no se determina si es que la hora punta se refiere a pasajeros de salida, de llegada o a la combinación de ambos.
39. Es necesario mencionar que estas Gerencias concuerdan con lo mencionado en la literatura que trata el tema del dimensionamiento de los terminales aeroportuarios, en lo que se refiere a que no existe una relación lineal entre el número de pasajeros y el número de posiciones de parqueo de un aeropuerto, en la medida en que existen otros factores como el perfil socioeconómico del usuario y la densidad vehicular de la ciudad donde se ubica el aeródromo, que influirían en la determinación de la extensión de la playa de estacionamiento.
40. De esta manera, la proyección del número de pasajeros (total o en hora punta) se constituye en un parámetro poco confiable a utilizar para dimensionar la playa de estacionamiento del AIJCH, dado que podría generar la construcción de una infraestructura con capacidad escasa o excesiva en comparación a la demanda por el servicio. Por esta razón, es necesario determinar parámetros diferentes que ayuden al Concesionario a estimar con mayor precisión la extensión de las instalaciones de estacionamiento del aeropuerto.
41. En concordancia con lo anterior, los conteos de LAP, realizados en noviembre del año 2004 y enero del año 2006, se constituyen en avances de esta tarea en la dirección correcta. Es necesario mencionar, sin embargo, que si bien estos últimos indicarían que efectivamente existiría un exceso de oferta y que las horas punta de pasajeros no se yuxtaponen en la playa de estacionamiento del AIJCH, cuentan con las limitaciones propias de una muestra pequeña y poco representativa (ninguno de los meses mencionados anteriormente podría calificarse como punta, por ejemplo). Por esta razón, las conclusiones de los conteos deben considerarse como preliminares.
42. En este contexto, se considera necesario que LAP elabore un estudio comprehensivo y detallado del grado de ocupación efectivo de la playa de estacionamiento del AIJCH, con el objetivo de determinar los parámetros mencionados anteriormente, y cuyos términos de referencia deberán necesariamente contar con la aprobación de OSITRAN.
43. Es necesario mencionar, adicionalmente, que debe determinarse el parámetro de diseño que se utilizará para dimensionar la playa de estacionamiento durante el periodo de elaboración del mencionado estudio. Estas Gerencias consideran que la propuesta del Concesionario de utilizar la mayor cifra de pasajeros en hora punta de llegada y salida, nacional e internacional, es coherente y no generaría compromisos adicionales para el Concesionario⁴.

⁴ Considerando la proyección de pasajeros de llegada internacional en hora punta de la Actualización del Plan Maestro 2005, y que las instalaciones de parqueo del aeropuerto ascienden actualmente a 1 427 estacionamientos, LAP no tendría necesidad de modificar la playa de estacionamiento hasta el año 2009. Lo anterior garantiza, adicionalmente, que la muestra considerada en el estudio sea amplia y representativa.

Una vez concluido el estudio del grado de ocupación de las instalaciones de parqueo del AIJCH, OSITRAN podrá modificar el mencionado requerimiento en función a los resultados del mismo.

VII. CONCLUSIONES

- La propuesta de modificación del RTM 1.22.2.A es aceptada provisionalmente.

VIII. RECOMENDACIONES

- El RTM 1.22.2.A quedará redactado temporalmente de la siguiente manera:

1.22.2. Normas para los ambientes del Edificio del Terminal

A) Instalaciones para el estacionamiento de vehículos

El diseño para el estacionamiento de autos del público, trabajadores y de alquiler deberá proporcionar por lo menos un espacio para estacionamiento por pasajero en hora punta, en un día de un mes punta. Para fines de cálculo se considerará el mayor valor de las horas punta entre las de salida, llegada, internacional y nacional.

- Solicitar a LAP que tome las acciones necesarias para llevar a cabo el estudio del grado de ocupación de la playa de estacionamiento del AIJCH. La revisión de los resultados de dicho estudio deberá efectuarse a fines del año 2007.

Atentamente,

GONZALO RUIZ DIAZ
Gerente de Regulación

FELIX VASI ZEVALLOS
Gerente de Asesoría Legal

VICTOR CARLOS ESTRELLA
Gerente de Supervisión