

## **INFORME N° 015-06-GRE-GS-GAL-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.C del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)

Fecha: 16 de junio del año 2006

---

### **I. ANTECEDENTES**

1. El 8 de mayo del año 2006, mediante la Carta LAP-GCCO-C-2006-00070, Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) solicitó la modificación del RTM 1.22.2.C, "Veredas Frontales del Edificio del Terminal" en el AIJCH.
2. El 29 de mayo del año 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.C. El plazo máximo que se consigna en el mencionado Oficio para que el Supervisor emita su opinión, fue no mayor a cinco días hábiles.
3. El 6 de junio del año 2006, mediante la carta AIJC-CT-101-2006/TYO-OSI, TYP SA remitió el Informe de Revisión N° 369 que contiene sus comentarios a la propuesta de modificación del RTM 1.22.2.C.

### **II. OBJETIVO**

12. Emitir opinión respecto a la procedencia de la solicitud de modificación del RTM 1.22.2.C, "Veredas Frontales del Edificio del Terminal", remitida por LAP a OSITRAN.

### **III. PROPUESTA DE MODIFICACION**

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

### **1.22.2 Normas para los ambientes del Edificio del Terminal**

#### **C) Veredas frontales del Edificio del Terminal**

1. Se debe diseñar la vereda frontal de salidas para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
2. Se debe diseñar la vereda frontal de llegadas para proporcionar como mínimo un espacio 0.24 ml por cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
3. Se debe diseñar la vereda frontal total promedio para proporcionar un espacio de 0,95 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
4. El ancho de las veredas frontales debe ser como mínimo 6.1 ml.

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

### **1.22.2 Normas para los ambientes del Edificio del Terminal**

#### **C) Veredas frontales del Edificio del Terminal**

1. Se debe diseñar la vereda frontal de salidas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
2. Se debe diseñar la vereda frontal de llegadas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio 0.24 ml para cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
3. El ancho de la vereda adyacente a la fachada del Edificio del Terminal debe ser como mínimo 6.1 ml.

15. La propuesta de modificación del RTM 1.22.2.C tiene como objetivos:

- Incluir la frase “de vehículos” en los 2 primeros requerimientos relacionados a los criterios de diseño de la vereda frontal de salidas y llegadas.
- Eliminar el tercer requerimiento relacionado al criterio de diseño de la vereda frontal total promedio.
- Sustituir en el cuarto requerimiento la frase “las veredas frontales” por la frase “la vereda adyacente”.

## **IV. ARGUMENTOS DE LAP**

### **IV.1. Argumentos de orden legal**

16. De acuerdo con LAP, la propuesta de modificación de los RTM 1.22.2.C 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

17. Según LAP, las veredas frontales o *curbside* constituyen el elemento de interfase entre el terminal de pasajeros y el sistema de transporte terrestre. De esta manera, el Concesionario menciona que el factor establecido en el RTM 1.22.2.C.1 (0,15 ml por pasajero de llegada en hora punta), determina la longitud mínima necesaria de la vereda frontal para que los vehículos que atienden pasajeros de llegada puedan estacionarse. Igualmente, LAP manifiesta que el factor establecido en el RTM 1.22.2.C.1 (0,24 ml por pasajero de salida en hora punta), determina la longitud mínima necesaria de la vereda frontal para que los vehículos que atienden pasajeros de salida puedan estacionarse.
18. De acuerdo con el Concesionario, *“los conceptos de vereda frontal de salidas y llegadas están relacionados al espacio mínimo requerido para el embarque y desembarque de vehículos en función al número de pasajeros a servir, es decir veredas frontales de llegadas o de salidas de vehículos”*. En este contexto, LAP menciona que *“sobre la base de lo explicado anteriormente, es que se plantea agregar la frase de vehículos al texto de los RTM 1.22.2.C.1. y 1.22.2.C.2., de manera de clarificar el concepto de los RTM, así como facilitar su aplicación”*.
19. En lo que se refiere a la eliminación del RTM 1.22.2.C.3, el Concesionario manifiesta que *“(…) es compatible con la limitación física y operativa del AIJCH, relacionada con la imposibilidad de extender la vereda frontal a longitudes equivalentes a la pista de aterrizaje”*.
20. Por otro lado, el Concesionario considera necesario aclarar el alcance de la frase *“veredas frontales”* que se encuentra en el RTM 1.22.2.C.4. Para LAP, es evidente que el RTM mencionado anteriormente fue elaborado en base al diseño común que prevalece en otros aeropuertos, donde se permite el acceso de todo vehículo a la vereda frontal del edificio del terminal para embarcar o desembarcar pasajeros. En opinión del Concesionario, la situación descrita anteriormente genera que el espacio mínimo para el estacionamiento del vehículo coincida con la vereda que se encuentra frente al edificio del terminal.
21. LAP manifiesta que, debido a los requerimientos de seguridad, la playa de estacionamiento del AIJCH fue diseñada bajo el supuesto que no todos los vehículos tendrían acceso a la vereda adyacente al edificio del terminal. Según el Concesionario, lo anterior genera que el concepto de vereda frontal, como espacio mínimo para el estacionamiento de vehículos, y el de vereda frontal, como aquella diseñada de manera adyacente al edificio del terminal, no coincidan. Por esta razón, LAP propone modificar la frase *“en las veredas frontales”* por la frase *“en la vereda adyacente el Edificio del Terminal”* en el RTM 1.22.2.C.4.
22. Por último, el Concesionario manifiesta que los RTM 1.22.2.C.1 y 1.22.2.C.2 no precisan si la hora punta de salidas y llegadas corresponde a pasajeros nacionales e internacionales. De acuerdo con LAP, durante el año 2005 la hora punta llegada internacional se desarrolló entre las 23:45 y las 00:44, mientras que la hora punta de llegada nacional se registró entre las 19:40 y 20:39. En el mismo periodo, el Concesionario menciona que la hora punta de salida

internacional se desarrolló entre las 00:55 y 01:54, mientras que la hora punta de salida nacional se registró entre las 05:45 y 06:44.

23. En este contexto, LAP menciona que, dado que *“(...) las horas punta de los pasajeros de salida, tanto internacional como nacional, no coinciden con la hora punta de los pasajeros de llegada, (...) el requerimiento de espacio para los vehículos que atienden a los pasajeros de llegada internacional como nacional, puede ser satisfecho utilizando el mismo espacio”*<sup>1</sup>. De esta manera, *“(...) para asegurar un espacio mínimo para el desarrollo de la vereda frontal que satisfaga el mayor requerimiento de pasajeros de salida y de llegada, se tendría que utilizar el mayor valor de la hora punta internacional o nacional”*.

## V. OPINION DE LOS SUPERVISORES

### V.1. TYP SA

#### V.1.1. Informe de Revisión N° 369

24. TYP SA coincide con LAP en que la aplicación del RTM 1.22.2.C.3 generaría un requerimiento de 2 660 metros lineales de vereda frontal, cuando la longitud de la fachada del edificio del terminal asciende a sólo 300 metros lineales. De esta manera, el Supervisor manifiesta que el criterio de diseño establecido en el RTM 1.22.2.C.3 *“(...) ocasiona una gran distorsión de los valores obtenidos en los puntos 1 y 2 del mismo RTM”*.
25. De acuerdo con TYP SA, actualmente el diseño de la playa de estacionamiento considera 3 vías frontales, cada una con sus respectivas veredas. En este contexto, el Supervisor manifiesta que la longitud de la vereda del terminal asciende a 321 metros, mientras que la longitud de las vías frontales alcanza 416 metros, lo que genera que la longitud total de la vereda frontal ascienda a 737 metros, que satisface lo establecido en los RTM 1.22.2.C.1 y 1.22.2.C.2.
26. En este contexto, TYP SA menciona que *“(...) la longitud de vereda existente en el diseño, que corresponde a la longitud total del edificio del terminal, satisface adecuadamente las necesidades, pudiéndose desestimar el requerimiento del punto 3 del RTM”*. Según los cálculos del Supervisor, para el año 2008 se requerirá que la longitud de la vereda frontal ascienda a 181,4 metros lineales<sup>2</sup> para los pasajeros de salida en hora punta, y a 313,4 metros lineales<sup>3</sup> para los pasajeros de llegada en hora punta. En otras palabras, *“(...) el requerimiento de la longitud de vereda frontal es de 495 metros lineales para el año 2008”*.
27. En conclusión, TYP SA manifiesta que:
  - La propuesta de modificación de los puntos 1, 2 y 4 no altera el alcance de dichos requerimientos, sino que los precisa.

---

<sup>1</sup> De acuerdo con LAP, el AIJCH es diseñado bajo el concepto del doble uso, es decir, aprovechar las mismas instalaciones de atención de pasajeros internacionales y nacionales, considerando las diferencias en las horas punta.

<sup>2</sup> 1 209 pasajeros x 0,15 ml = 181,4 ml.

<sup>3</sup> 1 306 pasajeros x 0,24 ml = 313,4 ml.

- El RTM 1.22.2.C.3 debe eliminarse, “(...) debido a que no existe congruencia con los parámetros anteriores y distorsiona las necesidades reales de la vereda frontal”.

## **VI. ANALISIS**

### **VI.1. Análisis legal**

#### **VI.1.1. Procedencia de la solicitud presentada por LAP**

28. 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.>>*

29. 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.
30. 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.
31. 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. C) 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**

32. 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.
33. 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.

34. 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:

- 1° El presente Contrato que incluye sus anexos
- 2° Las circulares
- 3° Las Bases
- 4° Los anexos a las Bases.

35. 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.

36. 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.

37. 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.

38. 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.

39. 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 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.>>*

40. 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”<sup>4</sup>.

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 contrato<sup>5</sup>. **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.** (...)>>

41. Finalmente, respecto al parámetro establecido en el RTM 1.22.2.C), sub-numeral 3 del Anexo 14 del contrato de concesión, se debe considerar que tal como señala el Informe N° 57 de TYPASA que LAP adjunta a su solicitud de modificación, en la Propuesta Técnica (Anexo 6 del contrato de concesión), se

<sup>4</sup> Aprobados mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN, del 17 Noviembre de 2004.

<sup>5</sup> En la práctica, se asocia las modificaciones sustanciales a variaciones en el equilibrio económico del contrato.

replantearon los cálculos, con una valor diferente al establecido erróneamente en el mencionado RTM 1.22.2.C), sub-numeral 3.

42. En efecto, en el Anexo 6, Vol. 1, a fojas nº 0082, el consorcio adjudicatario propuso lo siguiente:

**Tabla B-11**  
**Normas Claves de Planificación para Veredas de Acceso al Terminal y para Áreas de Estacionamiento Vehicular**

Instalación	Área/ Longitud
Espacio específico por vehículo de pasajero	30 m <sup>2</sup>
Espacio específico por vehículo de alquiler	25 m <sup>2</sup>
Número de sitios de estacionamiento para vehículos del público, de los trabajadores y para los vehículos de alquiler por pasajero en hora punta en un día promedio del mes punta.	1 sitio
Longitud de las Veredas de Acceso al Terminal de Salida (por pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta)	0.15 m
Longitud de de las Veredas de Acceso al Terminal de Llegada (por pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta)	0.24 m
<b>Longitud de Total de las Veredas de Acceso al Terminal de Salida y Llegada (por pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta)</b>	<b>0.195 m</b>
Ancho de las Veredas	6.1 m
Ancho Nominal de los Carriles de las vías de acceso (vía pública)	3.7 m
Ancho de Carriles (pistas del lado aéreo)	4.0 m

**El resaltado es nuestro**

43. Finalmente, se debe considerar que de acuerdo a lo que establece el Artículo 1362° del Código Civil vigente, los contratos deben negociarse, celebrarse y *ejecutarse* según las reglas de la buena fe y común intención de las partes; por lo que no podría exigirse a LAP la aplicación de un parámetro que es físicamente imposible cumplir. Ello, en aplicación de lo establecido en el Artículo 1403° del mismo cuerpo legal, la prestación en que consiste la obligación y el bien que es objeto de ella, deben ser posibles de ejecutar.

## VI.2. Análisis técnico

44. Como se ha mencionado anteriormente, la propuesta de modificación del RTM 1.22.2.C tiene como objetivos:
- Incluir la frase “*de vehículos*” en los 2 primeros requerimientos relacionados a los criterios de diseño de la vereda frontal de salidas y llegadas.
  - Eliminar el tercer requerimiento relacionado al criterio de diseño de la vereda frontal total promedio.
  - Sustituir en el cuarto requerimiento la frase “*las veredas frontales*” por la frase “*la vereda adyacente*”.
45. En primer lugar, la redacción propuesta por el Concesionario para los RTM 1.22.2.C.1 y 1.22.2.C.2, que incluye el término “*de vehículos*”, es correcta, en

la medida en que aclara la interrelación existente entre la longitud de las veredas frontales y el transporte utilizado por los pasajeros. Por lo tanto, la propuesta de modificación en este extremo es aceptada.

46. Cabe mencionar que, si bien tanto los vehículos que llevan pasajeros al aeropuerto como los que recogen pasajeros, llegan y salen del aeropuerto, la disposición de las veredas genera que los primeros utilicen veredas frontales al Terminal diferentes. En tal sentido, consideramos pertinente la precisión propuesta por el Concesionario.
47. En segundo lugar, estas Gerencias opinan, al igual que LAP, que las veredas frontales que se ubican en forma paralela a la fachada del edificio del terminal principal, constituyen el elemento de “interfase” de los pasajeros entre el terminal y los vehículos que los transportan al o fuera del aeropuerto. En este contexto, el dimensionamiento y diseño de esta infraestructura debe ser el más adecuado, razón por la que se han fijado los RTM correspondientes. Estos últimos establecen parámetros que permiten la determinación de la longitud de veredas en función de la cantidad de usuarios o pasajeros de salida y/o entrada.
48. La aplicación de los RTM 1.22.2.C.1, 1.22.2.C.2 y 1.22.2.C.4 arroja resultados coherentes y susceptibles de emplearse como lineamientos para el diseño de las veredas frontales, tal como lo menciona y cuantifica TYPASA en su informe de Revisión N° 369. Por el contrario, la aplicación del RTM 1.22.2.C.3 vigente no es factible por las siguientes consideraciones:
  - La extensión de la vereda frontal resultante no sería consistente con las dimensiones reales del terminal de pasajeros del AIJCH.
  - La frase “*vereda frontal promedio*” no es clara y el RTM no brinda las pautas necesarias para su interpretación.
49. Si bien es cierto que el Concesionario ha propuesto la eliminación del RTM 1.22.2.C.3, es necesario analizar si es que del análisis del Contrato de Concesión existen elementos que permitan una solución menos drástica, es decir, la modificación del mencionado requerimiento. Según la propuesta técnica de LAP (Tabla B-11 del folio 082), cuando se hace referencia al tema de la vereda frontal se menciona, como parámetro para determinar la “*longitud de total de veredas de acceso al terminal de salida y llegada*”, una extensión equivalente a 0,195 metros lineales por pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
50. Estas Gerencias consideran que el objetivo de los 3 primeros requerimientos del RTM 1.22.2.C es establecer criterios de diseño para la vereda frontal de salidas, para la vereda frontal de llegadas y para la vereda frontal total. En este contexto, la presencia del tercer parámetro equivalente a 0,195 metros lineales sería correcta, siempre y cuando se aplique a cada pasajero en hora punta combinada, en un día promedio, en un mes punta.
51. Por lo tanto, la propuesta de modificación en el extremo referido a la eliminación del criterio de diseño de la vereda frontal promedio del RTM 1.22.2.C es denegada, y se propone reemplazar el parámetro de 0,95 metros lineales por el correspondiente a 0,195 metros lineales concordante con la propuesta técnica de LAP. Ello permite complementar los primeros 2

requerimientos del RTM, en la medida en que establece un parámetro utilizable en caso las horas punta de salidas y llegadas se yuxtapongan.

52. En tercer lugar, estas Gerencias concuerdan con el Concesionario en que la sustitución de la palabra "*frontal*" por la de "*adyacente*" aclara a que elemento se está refiriendo el RTM 1.22.2.C.4. Por esta razón, la propuesta de modificación en este extremo es aceptada.

## VII. CONCLUSIONES

- La propuesta de modificación de LAP en el extremo referido a la inclusión de la frase "*de vehículos*" en los RTM 1.22.2.C.1 y 1.22.2.C.2 es aceptada.
- La propuesta de modificación del Concesionario en el extremo relacionado a la eliminación del RTM 1.22.2.C.3 es denegada, y se ha modificado el parámetro de 0,95 metros lineales a 0,195 metros lineales.
- La propuesta de modificación de LAP en el extremo referido a la sustitución de la frase "*las veredas frontales*" por "*la vereda adyacente*" es aceptada.

## VIII. RECOMENDACIONES

- El RTM 1.22.2.C. deberá redactarse de la siguiente manera:

### **1.22.2 Normas para los ambientes del Edificio del Terminal**

#### ***C) Veredas frontales del Edificio del Terminal***

- 1. Se debe diseñar la vereda frontal de salidas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.*
- 2. Se debe diseñar la vereda frontal de llegadas de vehículos para proporcionar como mínimo un espacio 0.24 ml para cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.*
- 3. Se debe diseñar la vereda frontal de llegadas y salidas de vehículos promedio para proporcionar un espacio de 0,195 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.*
- 4. El ancho de la vereda adyacente a la fachada del Edificio del Terminal debe ser como mínimo 6.1 ml.*

Atentamente,

**GONZALO RUIZ DIAZ**  
Gerente de Regulación

**FELIX VASI ZEVALLOS**  
Gerente de Asesoría Legal

**VICTOR CARLOS ESTRELLA**  
Gerente de Supervisión

MC-PB-MH/jb  
REG.SAL.5736