

CONSEJO DE USUARIOS DE CUSCO DE ALCANCE REGIONAL
SESIÓN N° 17 (10 de marzo de 2017)

El viernes, 10 de marzo de 2017 en la sala de reuniones del Hotel Novotel en la ciudad del Cusco se llevó a cabo la sesión N° 17 del Consejo de Usuarios del Cusco de alcance regional.

Por parte de OSITRAN, asistieron las siguientes personas:

- Obed Chuquihuayta, Gerente General
- Cynthia Yáñez, Gerente de Atención al Usuario
- John Vega, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización
- Danilo Campos, Jefe de Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización
- Hernán Moreno, Jefatura de Contratos de Vías Férreas de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización
- José Gutierrez Damazo, Coordinador de Gestión Regulatoria de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Por parte del Consejo de Usuarios de Cusco de alcance regional, asistieron:

- Yadir Abel Mujica Maldonado, representante de la Asociación Andina de Defensa de Consumidores y Usuarios - AADECC
- Davis Zurita Chura, representante alterno de la Cámara Nacional de Transportes Turísticos del Perú – CANTTUR
- Miguel Angel Yopez Peña, representante de la Universidad Andina del Cusco.
- Lucio Quisiyupanqui Peñalba, representante de la Asociación de Hospedajes de San Sebastián – Cusco.

La sesión se inició con la bienvenida del señor Obed Chuquihuayta, Gerente General de OSITRAN, a los miembros del Consejo Regional de Usuarios Cusco. Así, en primer lugar, la señora Cynthia Yáñez, Gerente de Atención al Usuario, dio alcances sobre el estado actual de los pedidos acordados en la última sesión.

Continuando con los puntos de agenda, el señor Hernan Moreno de la Jefatura de Contratos de Vías Férreas, realizó la presentación sobre el Ferrocarril del Sur Oriente en cual se detalló lo siguiente:

- i. Sobre los Aspectos Generales de la concesión se refirió a los estándares que el concesionario debe cumplir:
La empresa concesionaria del Ferrocarril del Sur tiene la obligación de mantener los Bienes de la Concesión (Infraestructura Vial Ferroviaria, Material Rodante Tractivo y Material Rodante) en buen estado de conservación, a fin de que sean aptos para la operación, de acuerdo a las Normas de Seguridad Ferroviaria y a los Estándares Técnicos exigidos.
United States Federal Railroad Administration (FRA)
Reglamento Nacional de Ferrocarriles
Leyes aplicables
(Clausula 7.7 y Anexo 6 del Contrato de Concesión.)
- ii. Así también se informó sobre la "Tarifa por uso de vía para el periodo 2016 – 2017" que de acuerdo a la cláusula 7.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar por cada unidad de vagón, autovagón y/o coche que circule por la línea férrea, cargado o vacío, la tarifa por uso de vía.
La tarifa que cobra el concesionario a los operadores por el uso de vía es:

Ferrocarril del Sur: US\$ 0.65 por kilómetro recorrido (no incluye el I.G.V.)
Ferrocarril del Sur Oriente: US\$ 4.45 por kilómetro recorrido (no incluye el I.G.V.)

- iii. Sobre los alcances del proyecto de adenda N°6 se informó lo siguiente:
- En *diciembre de 2015*, el Concedente solicitó la opinión técnica del Regulador respecto del proyecto de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente.
 - En *febrero de 2016*, el Regulador notificó a las Partes que no procede la emisión del Informe Técnico del Regulador sobre el proyecto de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión hasta que el Concedente presente la evaluación y sustento del Sector.
 - En *marzo de 2016*, en atención al requerimiento señalado, el Concedente remitió al Regulador la evaluación y sustento solicitado.
 - En *abril de 2016*, el Regulador comunicó a las Partes la opinión técnica favorable respecto del proyecto de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente.
 - El proyecto de Adenda tiene por objeto incorporar al Contrato de Concesión como obligación a cargo del Concesionario la ejecución de ocho (8) obras para el mejoramiento de las condiciones de servicio y seguridad en la prestación del servicio, las obras propuestas en el proyecto de Adenda se dividen en tres grupos:
Grupo 1 (*Construcción de la Estación Hidroeléctrica, Construcción del Almacén de carga en Machupicchu, Construcción de desvíos ferroviarios, Mejora de los coches del servicio social, Mejoras en la Estación de Ollantaytambo, Mejora de las salas de embarque en la estación de Machupicchu Pueblo*)
Grupo 2 (*Construcción de un túnel artificial de protección y enmallado de un talud rocoso en la quebrada de Pomatales*)
Grupo 3 (*Protección de semibarreras automáticas de paso a nivel Urcos", cuyo objeto es mejorar las condiciones de seguridad de los usuarios y del material rodante*).
 - Inversión del proyecto de Adenda N° 6: *USD 7.4 millones*, Período de Ejecución : *2 años*
 - La Adenda N° 6 permitirá que el Concesionario ejecute las obras para el mejoramiento integral de las condiciones de seguridad y servicio en beneficio de la población local y permitir la continuidad del servicio en épocas de lluvia, puesto que el sector de Pomatales se ve afectado todos los años por derrumbes sobre la vía férrea, generando paralizaciones del servicio ferroviario entre Cusco y Ollantaytambo.
 - Temas Pendientes: Que el MTC y Concesionario suscriban la Adenda N° 6, la cual cuenta con opinión favorable de OSITRAN.
- iv. Respecto al Plan de Supervisión 2017, se indicó que es un documento de gestión que tiene como objetivo ser un instrumento para la ejecución y control de las actividades a ser realizadas por OSITRAN durante el año 2017 en cumplimiento de su función supervisora asignada mediante la Ley N° 27332.
- v. De acuerdo con lo establecido en el Capítulo 2, "Materias de Supervisión" del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN, la supervisión efectuada por OSITRAN comprende las siguientes materias:
1. Inversiones,
 2. Aspectos operativos,
 3. Aspectos económicos y comerciales;
 4. Aspectos administrativos y financieros
- vi. Según lo señalado en el Artículo 15° del Reglamento de Supervisión de OSITRAN, la función supervisora que se ejerce de manera continua y permanente, se realiza a través de cuatro modalidades: Reunión de Trabajo, Supervisión de Gabinete, Inspección, Supervisión In situ

Permanente. Estas modalidades son Reunión de Trabajo, Supervisión de gabinete inspección, Supervisión in Situ permanente.

- vii. También se detalló la programación de actividades de supervisión para el 2017 según materia.

Con relación a esta presentación se solicitó que la JCFM-GSF remita un oficio al concedente y a la empresa concesionaria, Ferrocarril Trasandino S.A. consultando sobre el estado del proyecto de la adenda N° 06 dado que la última acción que se conoce fue que, en abril del 2016, es decir, hace un (01) año, OSITRAN comunicó a las Partes la opinión técnica favorable respecto del proyecto de Adenda.

Asimismo, la Gerencia General solicitó que se remita un oficio al MTC, haciendo llegar la preocupación manifestada por los miembros del Consejo Regional del Usuarios del Cusco, acerca del servicio que prestan las operadoras de la vía férrea (Perú Rail) dado que no estarían brindando un buen servicio, a fin que, en el marco de sus competencias, adopte las acciones que correspondan. Asimismo, en dicho oficio, debiera a su vez trasladarse la preocupación del Consejo acerca de (i) la imperiosa necesidad de incorporar más material rodante (vagones) para el transporte de pasajeros locales y (ii) la forma cómo se redistribuye el "canon" o ganancias obtenidas a fin que se vea beneficiada la comunidad del Cusco.

De otro lado, el Consejo de Usuarios del Cusco solicitó al OSITRAN información sobre los motivos por los cuales la concesión fue ampliada por 05 años más.

Acto seguido, John Vega, Jefe de Contratos de la Red Vial, realizó una presentación sobre "Estado situacional de las concesiones viales IIRSA Sur Tramos 1 y 2" indicando lo siguiente:

- i. Sobre la IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona – Urcos se informó datos generales como que el mencionado tramo abarca las regiones de Ica, Ayacucho, Apurímac y Cusco y que tiene una longitud de 750.4 km. El contrato de la concesión fue suscrita 23 de octubre del 2007 y con una inversión US\$ 12'930,094.00 (PAO) y US \$ 11'679,164.50 (PAMO).
- ii. También se dio a conocer las obras culminadas en el 2016 como el Puente sobre el Río Suaray En junio de 2016 se emitió el Acta de Aceptación de la obra "Puente Sobre el Río Suaray", ejecutada entre mayo de 2015 y octubre de 2015 como parte de las obras previstas para recuperar la zona afectada por los eventos catastróficos de inicios del año 2010.
- El Expediente Técnico de la obra se aprobó con las R.D. N° 784-2014-MTC/20 y N° 056-2015-MTC/20 y consistió en el reemplazo de las tres alcantarillas existentes a la altura del Km 945+026, dentro de la vía Cuzco – Abancay, en la provincia de Anta, Departamento del Cuzco, por una nueva estructura asfaltada de 7.30 m de ancho y bermas de 1 m de ancho.
- iii. Respecto a la Unidad de peaje de Pampamarca se indicó que con fecha 06 de mayo de 2015, el Concesionario y el Concedente suscriben el Acta de Acuerdo para la construcción de la Unidad de Peaje Pampamarca, en el Km 273+100, Tramo Dv. Pampa Chiri – Chalhuanca.
- Las obras se ejecutaron según el Expediente Técnico aprobado con la R.D. 120-2014-MTC/20, entre los meses de junio de 2015 y enero de 2016. El Acta de Aceptación de la obra se suscribió el 24 de mayo de 2016, después de lo cual se inició la operación de la unidad de peaje.
- iv. Así también se brindó información detallada sobre la programación de actividades en el Plan de Supervisión para el 2017 según materia.

- v. Para finalizar la exposición de IIRSA Sur Tramo 1, respecto a las Estadísticas de Reclamos correspondiente al segundo semestre del 2016, se informó que se interpusieron 04 reclamos en octubre y 01 reclamo en diciembre.
- vi. Sobre la IIRSA Sur, Tramo 2: Urcos – Puente Inambari se informó datos generales como que el contrato de la concesión fue suscrita 04 de agosto del 2005, con una inversión comprometida US\$ 683,771.083 y la inversión reconocida US\$ 657,550.221. Adicionalmente se indicó que el mencionado tramo tiene una longitud de 246.44 km y que el contrato cuenta a la fecha con 8 adendas.
- vii. También se indicó que con Informe N° 035-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN (05.06.2015), el OSITRAN emitió opinión a la propuesta de Adenda N° 09, cuyo objetivo es:
1. Precisar el término de "Seguridad Vial" que el Contrato de Concesión establece en la definición de "Obras Accesorias", en el marco normativo y técnico del Sector Transportes, esclareciendo en la Concesión que, dicho término determina la ejecución de Obras Accesorias que minimizan riesgos de accidentes a los Usuarios (*Se emitió opinión favorable a la implementación de obras accesorias por Seguridad Vial, se realiza precisiones a la propuesta de adenda*).
 2. Efectivizar los plazos de los pagos que el Concedente debe realizar al Concesionario, debido a los Costos Anuales de Mantenimiento por la conservación de las Obras Adicionales (CAM), Obras Accesorias (CAM1) y/o Variaciones de Metrados (CAM2) (*Se emitió opinión favorable para determinar los plazos del pronunciamiento del CAM, se realiza precisiones a la propuesta de adenda*).
 3. Delimitar el Inicio de Explotación de la Concesión con una Unidad Integrada de Peaje y Pesaje (*Se emitió opinión favorable al inicio de la explotación con una UIPP*).
 4. Incluir la Tarifa Diferenciada (*Se considera razonable la motivación del cambio propuesto, se realiza precisiones a la propuesta de adenda*).
- viii. Respecto a la Conservación por niveles de servicio se señaló lo siguiente:
- El Nivel de Servicio Global de la Concesión al IV Trimestre 2016 es de 97.90% cumpliendo con el valor admisible (> 95% establecido en el Contrato de Concesión).
 - El CONCESIONARIO al IV Trimestre 2016 cumple en promedio con el valor admisible de rugosidad (IRI < 3.5) establecido en el Contrato de Concesión.
 - La Central de Control de Operaciones (CAE) se encuentra operativa las 24 horas del día.
 - Los Postes SOS de emergencias están ubicados cada 10 Km y se encuentran operativos.
 - Servicios de auxilio mecánico (grúa), para lo cual se cuenta con 02 grúas, que están ubicadas en Ocongate (Km 56) y en Quincemil (km 185.5).
 - Los Servicios Higiénicos en la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje de Quincemil se encuentran operativos.
- ix. Así también se brindó información detallada sobre la programación de actividades en el Plan de Supervisión para el 2017 según materia.
- x. Para finalizar la exposición de IIRSA Sur Tramo2, respecto a las Estadísticas de Reclamos correspondiente al segundo semestre del 2016, se informó que no se interpuso reclamo alguno.

Al respecto, en virtud a lo solicitado por los miembros de los Consejos de Usuarios, se solicitó que la JCRV-GSF remita un oficio al concedente y a la empresa concesionaria de la IIRSA Sur Tramo 1 consultando sobre el estado del proyecto de la adenda N° 04 dado que la última acción que se conoce fue que OSITRAN emitió la opinión previa requerida con el Oficio Circular N° 002-15-CD-OSITRAN notificado el 14 de enero de 2015, encontrándose el tema pendiente hace más de dos (02) años.

En la siguiente exposición, el Sr. Danilo Campos, Jefe de Contratos Aeroportuarios informo sobre el estado situacional del Aeropuerto de Chincheros para lo cual se indicó lo siguiente:

- i. La concesión se dio por un plazo de 40 años, bajo la modalidad de Etapa 1 y parte de Etapa 2 de Ejecución de Obras: Cofinanciada y la Etapa de Operación: Autosostenible. La concesión abarca el diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero de Cusco con una inversión, según contrato, de USD 507.8 millones (sin IGV) y USD 599.3 millones (con IGV)
- ii. Sobre las condiciones para el inicio de la etapa de Ejecución de Obras se indicó que de acuerdo a lo estipulado en la Adenda N° 1 del Contrato de Concesión, la Etapa de Ejecución de Obras deberá iniciarse a más tardar a los treinta (30) días calendarios contados a partir de recibido el Valor de Adelanto y previo cumplimiento de las siguiente condiciones:

CUMPLIDO

Se haya emitido la Autorización de Construcción del Aeropuerto por parte de la DGAC.	La Dirección de Regulación y Promoción del MTC emite la Resolución Directoral N° 113-2016-MTC/12 del 14.03.2016 autorizando al Concesionario la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco.
Se haya aprobado el EDI de la Etapa de Ejecución de Obras, por parte del CONCEDENTE.	La Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC aprueba el Estudio Definitivo de Ingeniería, el 07 de diciembre del 2015.
Se haya aprobado el Instrumento de Gestión Ambiental y se haya obtenido la certificación ambiental correspondiente.	La Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC aprueba el Informe Final del Estudio de Impacto Ambiental Detallado al proyecto "Mejoramiento del Servicio Aeroportuario en la Región Cusco mediante el Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco" mediante la Resolución Directoral N° 337-2015-MTC/16 de 21 de mayo del 2015.
Se haya producido la Toma de Posesión.	Se firma el Acta de Toma de Posesión del Área de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco el 04 de julio del 2014.
Se hayan obtenido los permisos y licencias municipales correspondientes.	Otorgado por las Municipalidades, según Carta 158-2016-AAP del 15 de setiembre del 2016.
Se hayan obtenido los permisos por parte del Ministerio de Cultura para la ejecución de las Obras.	La Dirección Desconcentrada de Cultura de Cusco del Ministerio de Cultura emite la Resolución Directoral N° 896-DDC-CUS/MC-2014 del 26 de noviembre del 2014 mediante la cual aprueba el Plan de Monitoreo Arqueológico Proyecto Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco

- iii. Respecto a la Opinión del Proyecto de Adenda, el señor Gutierrez Damazo señaló siguiente:
 - Objeto de la Adenda: Modificar Contrato de Concesión por Solicitud de los Acreedores Permitidos, Aspectos operativos, Aspectos técnicos.
 - Adenda 1 al contrato de concesión: Corresponden a dos modificaciones principales y otras complementarias:
 1. Cambio del esquema de pago del FPAO: de un pago trimestral por 60 trimestres (PAO) a partir del 6° año, se modifica a un pago inmediato según el avance de las obras.

2. Se incorpora un pago o adelanto por un monto de US\$ 40 millones + IGV
3. Otras modificaciones: cierre financiero, inicio de obras, esquema de garantías de fiel cumplimiento, entre otras.

- Opinión del regulador: Mediante Acuerdo N° 2009-607-17-CD-OSITRAN del 20 de enero de 2017, el Consejo Directivo, en mayoría, emitió opinión favorable a la propuesta de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.

Al respecto, dos directores votaron aprobando la Adenda, el señor Antonio Balbuena Vela y el señor Alfredo Dammert Lira. Mientras que la Dra. Patricia Benavente, presentó un voto singular discordante e hizo suyo el informe elaborado por las Gerencias.

- Sustento de la opinión del regulador: Según el Acuerdo N° 1451-407-12-CD-OSITRAN del 27 de enero de 2012, "los Directores que por mayoría expresen un sustento diferente al de aquel presentado por la Administración, deberán fundamentar su posición para que conste tanto en el Acta como en el Acuerdo".
- Sustento de los votos de los directores: Los directores Antonio Balbuena Vela y Alfredo Dammert Lira sustentaron su votación en:
 1. Adenda 1 difiere de la presentada por el Concesionario y es resultado del proceso de evaluación conjunta en la que participaron OSITRAN, MEF y el Concedente.
 2. Pueden aprobarse adendas sin modificar las condiciones de competencia y el equilibrio económico financiero, procurando mantener respetar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.
 3. La opinión de OSITRAN no es vinculante para efectos de la aprobación de la adenda.
 4. No se están cambiando las condiciones de competencia con la adenda, porque el monto del Fondo de Pagos del PAO, así como el porcentaje de reintegro siguen siendo los mismos.
 5. Si bien la propuesta de Adenda busca cambiar el esquema contractual del Fondo de pagos del PAO, dicho esquema de pago no fue factor de competencia. El FPAO se mantiene incólume.
 6. Con el esquema de pago propuesto, el Concedente no deberá reconocer intereses, sino el monto del Fondo de Pago por Obras, no modificándose el equilibrio económico financiero.
 7. El mantenimiento de los riesgos no es una obligación del Contrato. La reasignación de riesgos que implicaría el cambio de esquema de pago incluyendo el adelanto, no es perjudicial para el Concedente; el cambio ha surgido en la evaluación conjunta. Podría ser beneficiosa para el Estado si el MEF y el Concedente encuentran más favorable asumir el financiamiento del FPAO
 8. No se desnaturaliza el Contrato, sigue siendo una APP, pese al cambio de esquema de pago y adelanto. El Concesionario sigue asumiendo el pago de la parte no cofinanciada y mantiene las obligaciones de diseñar, construir y operar durante el plazo de la Concesión.
 9. Respecto al adelanto, el Concedente y el MEF, evalúen y determinen el monto necesario.
 10. Adecuar el Contrato de Fideicomiso a la adenda y que se establezca con mayor claridad las garantías.
 11. Si bien OSITRAN emitió una opinión sobre una versión del proyecto de Contrato de Concesión y fue publicada, dicha opinión no es vinculante para las partes en el Contrato de Concesión.
- La doctora Patricia Benavente Donayre, Presidenta de OSITRAN, sustentó su voto singular discordante, haciendo suyo en todos sus extremos el Informe N° 005-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y señalando:

1. Evaluación conjunta versus aprobación conjunta: La participación en las reuniones conjuntas para evaluar la adenda, no corresponden a un espacio de negociación, en el cual se aprueben o realicen propuestas de adendas. OSITRAN cumplió con aportar información que corresponde a materia de su competencia y se remitió al MTC una ayuda memoria con comentarios sobre los riesgos de aprobar una adenda en los términos propuestos, no recogidos por el MTC.
2. En relación al sustento del MTC a las modificaciones propuestas: El MTC sustenta la modificación del esquema de pago en que el spread de 2.5% considerado en el Contrato no considera los intereses generados durante la etapa de ejecución de las obras. Sin embargo el MTC en comunicaciones oficiales sostiene que dicho pago si estaba reconocido, según el informe de OSITRAN y comunicación oficial de PROINVERSION.
3. Respecto al adelanto, sustentado en la necesidad del concesionario para ejecutar las obras, el modelo económico remitido por el MTC evidencia un ineficiente uso de recursos públicos, lo cual debió ser evaluado por el MEF. Tampoco se realiza una evaluación de valor por dinero, sino una evaluación social.
4. En relación al financiamiento, el Concesionario era responsable de financiar las subetapas 2 y 3 (71% del presupuesto), con la adenda el Concesionario solo es responsable de financiar el 19%. Esto invierte el riesgo de financiamiento original drásticamente, en detrimento del Estado, quien tiene que aportar US\$ 410 millones íntegramente del tesoro público.
5. Sobre el cumplimiento de requisitos de normativa de APPs.: Las condiciones de competencia se afectan con el adelanto propuesto, porque tiene una incidencia directa en el FPAO que correspondió al factor de competencia y ello incide en las ofertas de los postores.
6. El cambio de la modalidad de pago y adelanto alteran la asignación de riesgos establecida en el Contrato de Concesión, en detrimento del Estado.
7. La adenda desnaturaliza el esquema de Asociación Público Privada del Contrato de Concesión al transferir el riesgo de financiamiento del Concesionario al Estado, con lo cual el Estado asume el riesgo por las inversiones durante los tres primeros años, según el modelo económico del MTC.
8. Beneficios Sociales: el MEF debe evaluar si la metodología del análisis de Beneficios Sociales realizada por el MTC para sustentar la adenda, se encuentra en el marco del Decreto Legislativo N° 1224 y su reglamento.
9. Responsabilidad Administrativa Funcional: Generan responsabilidad administrativa funcional aquellos actos emitidos por funcionarios que contravienen el ordenamiento jurídico administrativo y las normas internas de la entidad a la que pertenecen. En tal sentido, los directores cuentan con autonomía para emitir sus decisiones en función a su experiencia, pero tal autonomía no es irrestricta, sino que debe darse en el marco de la Ley.

- iv. Antes de finalizar se informó sobre la situación actual de la concesión para lo cual se señaló:
- La adenda fue suscrita por el MTC y Kuntur Wasi el 03 de febrero de 2017.
 - Se dispuso que dentro de los 30 días calendarios siguientes a la suscripción de la adenda el Estado debía entregar al Concesionario la suma de US\$ 40,2 millones más IGV.
 - La Contraloría se encuentra realizando un examen a la adenda aprobada, que se estima concluir entre 2 a 3 meses.
 - El MTC ha declarado que no efectuará el desembolso del adelanto, tal como lo indica la adenda suscrita, hasta que la Contraloría culmine con el examen señalado anteriormente.
 - Las Partes (MTC y Kunturwasi) han acordado suspender las obligaciones contractuales, lo cual se encuentra en trámite.

Como punto final de la agenda el coordinador Lucio Quisiyupanqui, representante Asociación de Hospedajes de San Sebastián - Cusco expuso el Plan de Trabajo del Consejo Regional de Usuarios Cusco para el año 2017, el cual fue aprobado por la Gerencia General de OSITRAN.

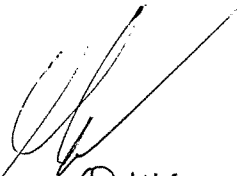
Acto seguido, la sesión concluyó con las palabras de agradecimiento del Gerente General, el señor Obed Chuquiaguayta.

De esta manera, se dio fin a la sesión.

Cusco, marzo de 2017.



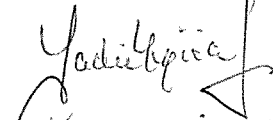
MIGUEL YEPEZ PERA
DNI: 40969399



Lucio Quisiyupanqui Penabaz
COORDINADOR



CANTUR
David Helmer Zoritz Chora
DNI: 72023889.



Yadir Mujica Maldonado
DNI 43174116