

# RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 025-2008-CD-OSITRAN

Lima, 11 de junio de 2008

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN;

## VISTO:

El Informe Nº 019-08-GS-GRE-GAL-OSITRAN, relativo a la Solicitud de modificación de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en los Numerales 1.22.1.A.2 y 1.22.1.A.3 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), presentada ante OSITRAN por Lima Airport Partners S.R.L. (LAP);

## I. ANTECEDENTES

1. El 4 de marzo del año 2008, mediante la Carta Nº LAP-GCCO-C-2008-00054, LAP remitió una solicitud de modificación de los RTM 1.22.1.A.2 y 1.22.1.A.3 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH;
2. El 22 de abril del año 2008, mediante la Carta Nº LAP-GCCO-C-2008-00066, LAP remitió información complementaria respecto a la solicitud de modificación mencionada anteriormente;
3. El 30 de abril del año 2008, mediante oficio Nº 1075-08-GS-OSITRAN, se solicita al Consorcio Supervisor TYPASA-OIST (TYO), emita opinión respecto a la solicitud de modificación del RTM 1.22.1.A.2 y 1.22.1.A.3 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH, presentado por el Concesionario LAP, a través de las cartas mencionadas en los anteriores ítems 1 y 2;
4. El 14 de mayo del año 2008, mediante la Carta Nº AIJC-SUP-440-2008/TYO-OSI, el Consorcio Supervisor TYPASA-OIST (TYO), a través del Informe Especial Nº 048\_B, emite su opinión técnica con relación a la solicitud de LAP de modificación de los RTM 1.22.1.A.2 y 1.22.1.A.3 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH;
5. El 20 de mayo del año 2008, en la reunión de coordinación entre la Gerencia de Supervisión y el CS TYO, se solicita al Supervisor la ampliación al Informe Especial Nº 048\_B;

6. El 26 de mayo del año 2008, mediante la Carta N° AIJC-SUP-452-2008/TYO-OSI, el CS TYO amplía su opinión técnica, a través del Informe Especial N° 048\_C, con relación a la solicitud de LAP de modificación de los RTM 1.22.1.A.2 y 1.22.1.A.3 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH;

## II. OBJETIVO

7. Emitir opinión respecto a la procedencia de la solicitud de modificación de los RTM 1.22.1.A.2 y 1.22.1.A.3 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH (“Objetivos del Diseño de Terminales”), remitida por LAP a OSITRAN;

## III. PROPUESTA DE MODIFICACION

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

### **1.22.1.A. Objetivos del Diseño de Terminales**

(...)

2. *Distancias de 450 m. (desde la vereda frontal hasta las salas de embarque y desembarque y viceversa) que caminará un pasajero sin asistencia serán una norma.*

3. *Para distancias mayores a los 450 m. (desde la vereda frontal hasta las salas de embarque y desembarque y viceversa), se deberá instalar pasadizos mecánicos.*

(...)

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

### **1.22.1.A. Objetivos del Diseño de Terminales**

(...)

2. *La distancia máxima total de recorrido que un pasajero deba realizar sin asistencia mecánica será de 650 m, medidos desde la vereda frontal del Edificio Terminal de Pasajeros hasta el acceso a la Sala de Embarque o Desembarque más lejana y viceversa.*

*La distancia máxima que un pasajero deba realizar entre las principales áreas funcionales<sup>1</sup> del Edificio Terminal de Pasajeros (check-in, control de seguridad, migraciones salida, salas de embarque, migraciones llegada, sala de recojo de equipajes y hall de llegadas) será de 300 m.*

*3. Para distancias mayores a las indicadas en el Numeral anterior, se deberá instalar pasadizos mecánicos.*

(...)

10. En resumen, la propuesta de modificación de los RTM 1.22.1.A.2 y 1.22.1.A.3 tiene como objetivos:

- Incrementar la distancia máxima que deberá caminar el pasajero (de 450 metros a 650 metros), medida desde la vereda frontal hasta la sala de embarque y desembarque más lejana, y viceversa;
- Incorporar la obligación de contar con ayudas mecánicas, en caso el pasajero se encuentre obligado a caminar una distancia mayor a 300 metros, medida entre las principales áreas funcionales del Terminal. La distancia entre procesos son medidos desde el baricentro de cada área funcional principal;

#### **IV. ARGUMENTOS DE LAP**

11. Según lo manifestado por el Concesionario, la propuesta de modificación de los Numerales 1.22.1.A.2 y 1.22.1.A.3 del Anexo 14 se basa en lo establecido por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) en el Airport Development Reference Manual;

12. LAP señala que el incremento de la distancia que caminará el pasajero, medida desde la vereda frontal hasta la sala de embarque o desembarque más lejana, y viceversa, es consistente con los criterios técnicos utilizados y recomendados por IATA para el diseño de aeropuertos, además que permite mantener dentro de márgenes razonables las distancias recorridas por los pasajeros en el AIJCH;

---

<sup>1</sup> Las áreas de funciones principales del Terminal están detalladas en el Capítulo J, Item J1.3 del Manual de Referencia para el desarrollo Aeroportuario de IATA. Dentro del Edificio Terminal se encuentran mencionadas las siguientes:

- J1.3.1.- Curb side (Vereda frontal del terminal)
- J1.3.2.- Check-in
- J1.3.3.- Sistema de manejo de equipajes
- J1.3.4.- Control de pasaportes
- J1.3.5.- Área de seguridad
- J1.3.6.- Salas de embarque

13. En este contexto, el Concesionario manifiesta que *“(...) el Manual de IATA sugiere, los 650 m. máximos, como un estándar de planificación para el diseño de un Terminal de Pasajeros de clase mundial (World Class) para los casos en los que las distancias en los espigones donde se ubican las salas de embarque exceden los 300 m., refiriéndose al criterio base de distancias máximas de recorrido entre áreas funcionales principales del Edificio del Terminal de Pasajeros”;*
14. En lo que se refiere a la incorporación del criterio para determinar la necesidad de ayudas mecánicas para el pasajero entre procesos en el AIJCH, LAP manifiesta que dicha modificación tiene la finalidad de garantizar el flujo continuo y natural del pasajero, tomando en cuenta los criterios de seguridad, comodidad, eficiencia operativa y análisis costo-beneficio;
15. En opinión del Concesionario, el criterio de IATA, *“(...) mediante el manejo flexible de las distancias parciales que un pasajero –nacional o internacional- debe recorrer entre procesos dentro del flujo de salidas o llegadas, plantea una “distancia total flexible” de recorrido para mantener el Nivel de Servicio en el Edificio del Terminal de Pasajeros, definiendo adicionalmente criterios para el uso eficiente de las asistencias mecánicas”;*
16. De acuerdo a lo señalado por LAP, el cumplimiento de los RTM vigentes plantearía la necesidad de contar con pasarelas mecánicas en el corredor principal de salidas del espigón internacional, que cuenten con una extensión total de 116,99 metros. En concordancia con el diseño de la Fase II<sup>2</sup> de ampliación de Terminal, el Concesionario menciona que debe instalar 2 pasadizos mecánicos: uno en el espigón existente de 53,42 metros y otro en la zona de expansión del espigón de 63,57 metros;
17. Por el contrario, LAP manifiesta que, en cumplimiento de una eventual aprobación de la propuesta de modificación, colocaría una pasarela mecánica de 63,57 metros en la zona de expansión del corredor principal de salidas del espigón internacional, y otra de 53,42 metros en el corredor de llegadas del espigón internacional;
18. Es necesario mencionar que el Concesionario sostiene que la propuesta de modificación no generará una reducción de los montos de inversión requeridos, *“(...) ya que se instalará un pasadizo mecánico de 53,42 m. en el Corredor de Llegadas Internacionales, en vez de uno de 15 m. (con el cual se podría satisfacer el requerimiento de IATA)”*. Por otro lado, LAP señala que la propuesta no impactará en las operaciones y actividades

---

<sup>2</sup> Se denomina Fase II, a las Mejoras que se ejecutan en el Período 2006-2008 del Período Inicial (Años del 2001 al 2008)

comerciales del espigón internacional existente, ya que el cumplimiento de los RTM implicaría ubicar la pasarela mecánica en dicha zona, que actualmente se encuentra en operación;

19. En conclusión, el Concesionario menciona que la aplicación del parámetro "(...) distancia total de recorrido dentro del Edificio del Terminal de Pasajeros de 650 m. sin asistencia, y el establecimiento de criterios parciales como son las distancias máximas de recorrido entre áreas funcionales principales de 300 m. sin asistencia, nos permiten conjugar los conceptos técnicos que establece el Manual de IATA y el RTM, bajo un criterio que principalmente garantiza el cumplimiento del Nivel de Servicio, manteniendo el flujo constante, la seguridad y el confort de los pasajeros entre los diferentes procesos de salidas y llegadas";

## **V. ANALISIS**

### **V.1. Análisis legal**

#### **V.1. Análisis legal de lo establecido en el contrato de concesión para efectos de la modificación de un RTM**

20. El Numeral 1.47 de la Cláusula Primera del contrato de concesión del AIJCh, define "Requisitos Técnicos Mínimos" del modo siguiente:

*"1.47. "Requisitos Técnicos Mínimos" significa 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, según sean 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."*

21. Asimismo, el punto 1.1 del Anexo 14 establece lo siguiente:

#### *"1.1. Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)*

*Para efectos del diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación de los Bienes de la Concesión, el Concesionario deberá cumplir con los "Requisitos Técnicos Mínimos" (RTM), establecidos en el presente anexo así como con lo estipulado en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, según sea modificado periódicamente por el OSITRAN, de ser necesario, contando, previamente, con la opinión del Concesionario."*

22. De acuerdo a lo anterior, el contrato de concesión establece que corresponde a OSITRAN (en la forma que a su juicio sea razonable) la facultad de modificar los RTM a que deberá sujetarse el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del AIJCh (estipulados en la sección 1 del Anexo 6 de las Bases Consolidadas, así como lo especificado en el propio Anexo 14);

23. Al respecto, es pertinente señalar que el contrato de concesión establece que la modificación de los RTM a cargo de OSITRAN debe:

- Ser periódica;
- Necesaria;
- Contar con la opinión del Concesionario;
- Enmarcarse en la necesidad de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga;

24. Adicionalmente, el Anexo 3 del contrato de concesión denominado (“Operaciones que se lleva a cabo en el Aeropuerto”), establece lo siguiente:

*“Dichas Operaciones deberán ser llevadas a cabo de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 14 del presente Contrato, debiendo llegar a la Categoría B de IATA o el que lo sustituya al octavo año de Vigencia de la Concesión, manteniéndose dicha categoría en todas las Operaciones durante toda la Vigencia de la Concesión..”*

25. En ese sentido, es necesario enfatizar el hecho que aún cuando el contrato de concesión otorga a OSITRAN la facultad de modificar los RTM, dicha facultad debe ser ejercida periódicamente, cuando exista una necesidad (técnica), y evidentemente cuando dicha modificación se haya acreditado con el correspondiente sustento técnico. Para tal efecto, OSITRAN puede contar con el asesoramiento técnico de empresas supervisoras, conforme lo establece el Artículo 33° del Reglamento General de OSITRAN<sup>3</sup>:

*“Artículo 33.- Órganos Competentes para el Ejercicio de la Función Supervisora.*

*La función supervisora es ejercida por las Gerencias respectivas, las que estarán a cargo de las acciones de instrucción y análisis del caso.*

*Asimismo, con autorización de la Gerencia General, se podrá delegar las funciones de supervisión a entidades públicas o privadas, de reconocido prestigio, incluidas empresas, y siempre que se garantice la autonomía e idoneidad técnica. Dicha delegación no estará referida en ningún caso a la*

---

<sup>3</sup> Aprobado mediante D.S. N° 044-2006-PCM y modificado mediante D.S. N° 057-2006-PCM.

*función sancionadora del OSITRAN, que es competencia de la Gerencia General de conformidad con el capítulo siguiente del presente REGLAMENTO.”*

26. En consecuencia, se procede a evaluar si la solicitud materia de la presente resolución cuenta con el sustento técnico requerido y permite el cumplimiento de otras obligaciones establecidas en el contrato de concesión. En este caso, la obtención y mantenimiento de la Categoría IATA “B”;

27. Por otro lado, el Numeral 5.10 del contrato de concesión (titulado “Planes de Diseño y de Trabajo), establece lo siguiente:

*“5.10 Planes de Diseño y de Trabajo. El Concesionario será responsable de que el diseño y el trabajo con relación a cualquier Mejora sean llevados a cabo de tal manera que ésta sea completa y adecuada para los propósitos y de acuerdo con los planos, especificaciones y otros documentos a los que se hace referencia en el presente Contrato y que permitiéndolo su naturaleza sea diseñada y efectuada de manera tal que, adecuadamente mantenida, tenga una vida útil no menor de cincuenta (50) años, o de los años máximos de vida útil que de acuerdo a su naturaleza deba razonablemente tener, así como de implementar todas las medidas requeridas de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.*

*(...)*

*Los planes de diseño y de trabajo podrán ser modificados sólo con la aprobación del Concedente, contando con la opinión técnica de OSITRAN, **salvo el caso de modificaciones que no superen el quince por ciento (15%) del monto de las inversiones incluidas en el plan de diseño y de trabajo referido a Mejoras Obligatorias, Mejoras Complementarias o Eventuales, según corresponda, las mismas que serán directamente aprobadas por OSITRAN, quien notificará al Concedente, tanto de la solicitud como de la aprobación efectuada.”***

28. En ese sentido, en la presente resolución se analiza el impacto de la eventual modificación del RTM en cuestión, en lo que se refiere al monto de la inversión involucrada;

29. En consecuencia, luego del análisis legal del marco contractual realizado en esta sección de la resolución, a continuación se hace el análisis técnico y económico correspondiente;

## V.2. Análisis técnico

30. El análisis técnico que se presenta a continuación, se basa en la opinión emitida por el CS TYPASA en los Informes Especiales mencionados en los ítems 4 y 6 de la presente resolución, la misma que se resume en los siguientes aspectos:

- a. El Numeral 1.1 del Anexo 14 al Contrato de Concesión, faculta a OSITRAN a modificar periódicamente los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM).
- b. El Nivel de Servicio establecido para el Terminal del AIJCH corresponde a la categoría “B” de IATA, como está indicado en el Anexo 19 del Contrato de Concesión.
- c. El Numeral 3.4 del Anexo 14 al Contrato de Concesión denominado “*Normas Mínimas Requeridas para las Operaciones Aeroportuarias y el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria*”, señala explícitamente como parte de éstas a las Recomendaciones de IATA, contenidas en el Manual referido a los Terminales Aeroportuarios.
- d. No se ha encontrado sustento técnico, en los documentos y manuales de diseño aeroportuario consultados, para lo establecido en el RTM actualmente vigente, es decir, limitar el recorrido total de un pasajero, desde la vereda frontal del terminal hasta la sala de embarque a 450 metros como máximo.
- e. En este contexto, la propuesta de modificación planteada por LAP debe emplearse para perfeccionar el texto actual, y dotar al mismo con un sustento técnico amparado en normas internacionales de diseño aeroportuario, que se aplican a nivel mundial y se encuentran citadas como norma mínima requerida en el Contrato de Concesión.

Un ejemplo de esta normativa internacional aplicable al AIJCH es el Manual de Referencia para el Desarrollo de Aeropuertos de IATA, que en su Edición 9<sup>o</sup> (2004) menciona criterios a tener en cuenta respecto de las distancias máximas que un pasajero debe recorrer. Como síntesis se mencionan los siguientes:

- En la página 28 Fig. B1.1, Tabla Estándares de Planificación de Terminales de Pasajeros, en una de sus celdas, menciona que las distancias máximas de recorrido a pie deben ser de 250 a 300 metros sin ayudas, y de 650 m con ayudas cada 200 m.



- En la misma Fig. B1.1, se menciona que en los terminales que prevean procesos de expansión, debe tenerse en cuenta las implicancias de planificar la instalación de dispositivos para el desplazamiento automático de pasajeros (“Automated People Movers”), y sus costos involucrados.
  - En la página 184 Numeral F9.2.2 se sugiere que la distancia máxima entre principales áreas funcionales (por ejemplo, estacionamiento vehicular – *check in*, recojo de equipaje – estacionamiento vehicular, recojo de equipaje – hall de llegadas, etc.) debe ser de 300 m., y agrega que para distancias mayores se debe proveer de asistencias mecánicas.
- f. Los Requerimientos Técnicos Mínimos siempre determinan parámetros mínimas o máximas, que deben respetarse a la hora de la planificación y la operación del aeropuerto. Este criterio determina entonces que los mismos pueden mejorarse, siempre y cuando se mantenga el equilibrio entre los costos y los beneficios del proyecto.
- g. Con el planteamiento de modificación, se estará dando una mejor solución operacional al área, en virtud de no generar barreras arquitectónicas que interfieren con la movilidad de las personas, entre los lados este y oeste del Espigón Sur, resultando en consecuencia un balance positivo.
- h. La propuesta de modificación del RTM se considera aceptable, en la medida que obliga a la instalación de un pasadizo mecánico de 53 m. de longitud en el primer nivel dentro de la circulación de llegadas internacionales porque sin esta ayuda el recorrido sería de 325 m, considerando además, que se dará un mejor servicio a los pasajeros cuya ansiedad por salir rápidamente del aeropuerto es mayor que al llegar a él. Por tanto, como se explica en los ítems 16 y 17 de la presente resolución, la modificación del RTM exige el cambio de ubicación de las ayudas o pasadizos mecánicos del segundo piso existente del Espigón Sur (salidas internacionales), al primer piso (llegadas internacionales).
- i. El CS TYO, sugiere introducir algunos cambios a la redacción propuesta por LAP, de la modificación del RTM, siendo el mas relevantes:
- El referido al concepto de medición de distancias entre las áreas de funciones principales del Terminal, sean entre los “*puntos medios*”, que es mencionado y sustentado por LAP.

- Se cambia como ingreso al Terminal la “*vereda frontal*” por el “*ingreso al Edificio Terminal de Pasajeros*” por tener esta, una mejor definición física de ubicación.

### **V.3. Análisis económico**

31. Conforme a lo mencionado en el análisis y conclusiones del Informe Especial N° 048 emitido por el CS TYO, el cambio del RTM no implica disminución en las inversiones comprometidas por el Concesionario para el Periodo Inicial de la Concesión; puesto que LAP colocaría la misma longitud (117 m) de pasadizos mecánicos previstos, aún cuando se cambie el RTM. El monto de las inversiones consideradas en el Plan y Programa de Inversiones Rv.7, asigna la cantidad de US\$ 1,0 millones para pasadizos mecánicos dentro del Sub proyecto Espigón, cifra que no variará aunque la ubicación de los pasadizos mecánicos se modifique;

32. Que, en atención a lo señalado en los considerandos que anteceden, se estima que:

- El planteamiento de LAP de modificación del acápite 2 y 3 del RTM 1.22.1.A, respecto a modificar el recorrido máximo que un pasajero debe realizar sin ayudas mecánicas, medido desde el ingreso al Edificio Terminal de Pasajeros hasta la Sala de Embarque o Desembarque más lejana o viceversa, resulta adecuado y concordante con los requerimientos internacionales de planificación aeroportuaria como es el Manual de Referencia para el Desarrollo de Aeropuertos de IATA, que en su Edición 9° 2004, normas técnicas que son tomadas en cuenta en el Contrato de Concesión.
- Conforme a lo establecido en el contrato de concesión y desde el punto de vista legal, para que sea procedente la modificación del un RTM por parte de OSITRAN, se requiere que dicha modificación sea periódica; necesaria; cuente con la opinión del Concesionario; se enmarque en las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga; y, permita el cumplimiento de otras obligaciones establecidas en el contrato de concesión. Asimismo, con el fin de establecer si la aprobación de los Planes de Diseño y de trabajo de la Mejora relacionada a la aprobación de un cambio de RTM (por parte de OSITRAN), establecido en el Anexo 14, será necesario analizar el impacto económico de la propuesta de modificación, con relación al monto de la inversión involucrada.

- La IATA indica que la distancia máxima total de recorrido, que un pasajero debe realizar, desde su ingreso al Edificio Terminal de Pasajeros hasta la Sala de Embarque o Desembarque más lejana, y viceversa, puede ser de 650 m. Si la distancia fuera mayor, se deberán instalar ayudas mecánicas.
- La IATA indica que la distancia máxima a caminar entre los puntos medios de las áreas funcionales del Edificio Terminal de Pasajeros, será de 300m. Si la distancia fuera mayor a 300 m se deberán instalar ayudas mecánicas.
- La propuesta de modificación de RTM planteada por LAP no genera modificación al Programa y Presupuesto de Inversiones revisión 7.
- La modificación del RTM, es coherente con la aplicación de los demás RTM's establecidos en el Anexo 14 al Contrato de Concesión.
- Este cambio de RTM beneficia al usuario final porque se le garantiza que no recorrerá más de 300 m. continuos sin ayuda mecánica, y que la distancia máxima de su recorrido será de 650 m. sin ayudas mecánicas.

Que, en consecuencia, de conformidad con lo establecido en el Numeral 1.51 de la Cláusula Primera y el Numeral 1.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, así como de lo establecido mediante Literal c) del Artículo 3º de la Ley N° 27332 y el Artículo 22º, 23 y 24º del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante D. S N° 044-2006-PCM; y, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 11 de junio de 2008;

#### **SE RESUELVE:**

**Artículo 1º.-** Declarar procedente la propuesta de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) de modificar los acápite 2 y 3 del Numeral 1.22.1.A., Anexo 14 (Requisitos Técnicos Mínimos) del Contrato de Concesión, en los términos siguientes:

“ [...]”

**1.22.1.A. Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal de Pasajeros**

[...]

2. *La distancia máxima total de recorrido que un pasajero debe realizar sin ayuda mecánica será de 650 m., medidos desde el ingreso al Edificio Terminal de Pasajeros, hasta el acceso a la Sala de Embarque o Desembarque más lejana, y viceversa*

*La distancia máxima de recorrido que un pasajero debe realizar entre las principales áreas funcionales del Edificio Terminal de Pasajeros (check-in, control de seguridad, migraciones salida, salas de embarque, migraciones llegada, sala de recojo de equipajes y hall de llegadas) será de 300 m., medidos desde el punto medio de cada área funcional.*

3. *Cuando se excedan las distancias mencionadas en el acápite anterior, será necesario instalar una ayuda mecánica, que facilite el desplazamiento de los pasajeros.”*

**Artículo 2º.-** Comunicar a la empresa concesionaria, Lima Airport Partners S.R.L. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de ente Concedente, la presente resolución.

**Artículo 5º.-** Autorizar la publicación de la presente Resolución en la página Web de OSITRAN ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

**JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE**  
**Presidente del Consejo Directivo**

Reg.Sal.NºPD9364-08