

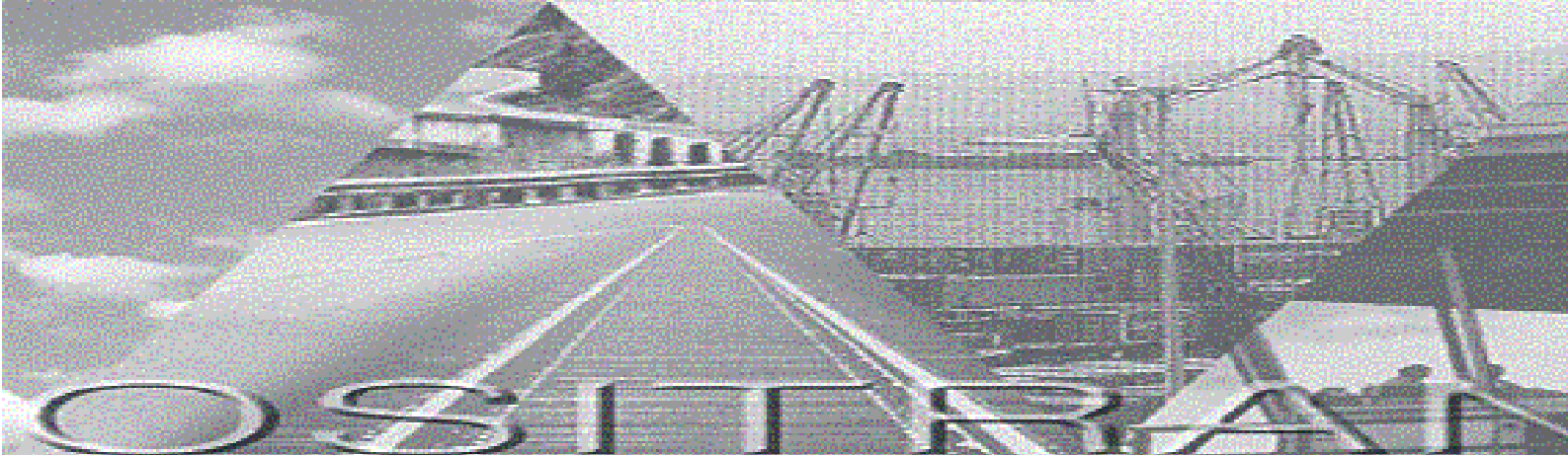


# OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en  
Infraestructura de Transporte de Uso Público

## MEMORIA ANUAL 2002





## **CONTENIDO**

### **Carta del Presidente**

### **Consejo Directivo y Plana Gerencial**

#### **I. Organización de OSITRAN**

#### **II. OSITRAN, el regulador de la infraestructura de transporte de uso público**

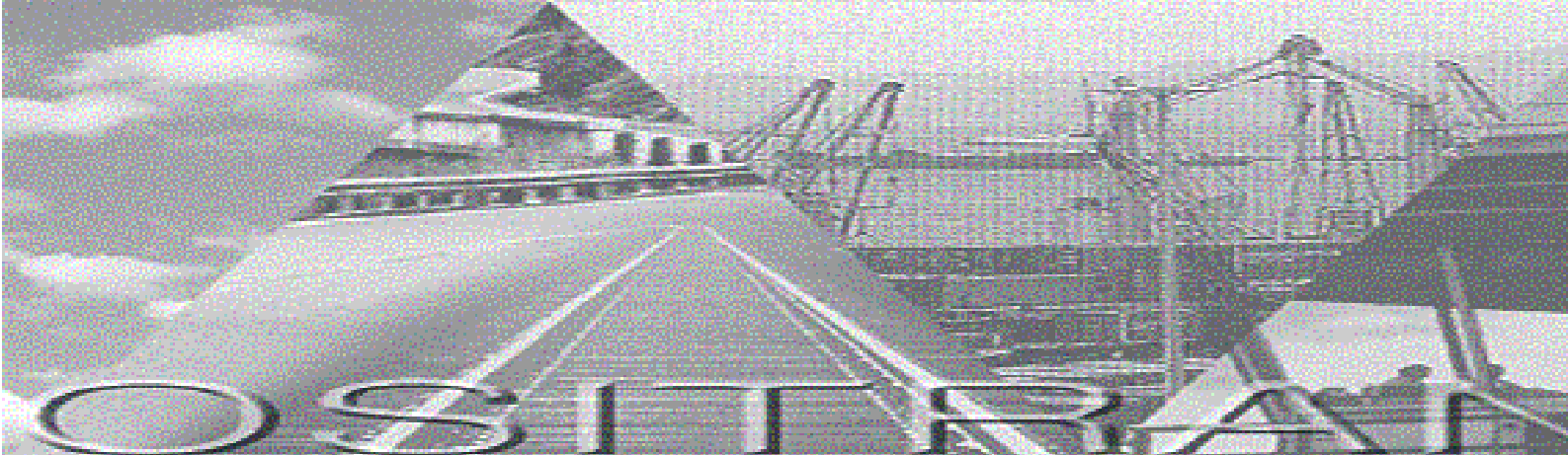
- A) Funciones
- B) Misión y Visión
- C) Criterios rectores
- D) Contratos de concesión en marcha
- E) Entidades públicas bajo la competencia de OSITRAN

#### **III. Gestión Institucional**

- A) Función normativa
  - 1. Reglamento para la determinación, ingreso, registro y resguardo de la información reservada presentada a OSITRAN
  - 2. Procedimiento de fijación de precios regulados
  - 3. Revisión de reglamentos
- B) Función Reguladora
  - 1. Regulación tarifaria
  - 2. Contabilidad regulatoria
  - 3. Modificación de contratos de concesión
  - 4. Regulación del acceso
  - 5. Desempeño de la gestión de infraestructuras
- C) Función Supervisora
  - 1. Actividades de supervisión desarrolladas por tipo de infraestructuras
    - 1.1. Aeropuertos
    - 1.2. Puertos
    - 1.3. Vías férreas
    - 1.4. Carreteras
- D) Función Fiscalizadora Sancionadora
  - 1. Tipo de sanciones impuestas
- E) Solución de Controversias
  - 1. Cuerpo Colegiado
  - 2. Tribunal de Solución de Controversias
- F) Retribución al Estado

#### **IV. Participación de Usuarios**

- A) Comité Consultivo de Usuarios de Aeropuertos – CCUA

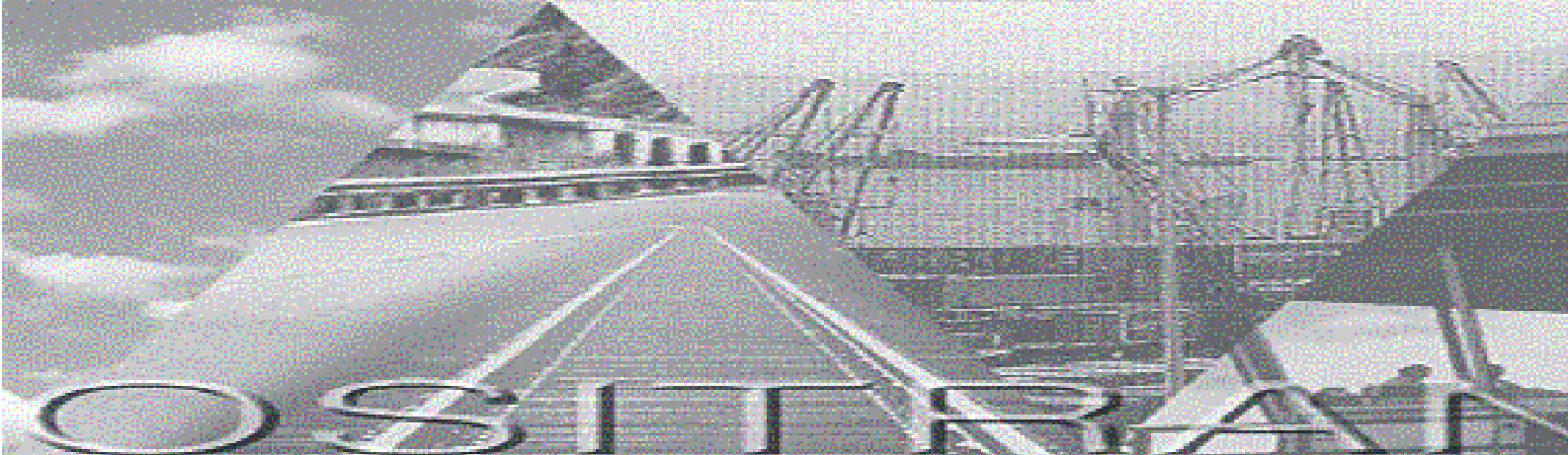


- B) Comité Consultivo de Usuarios de la Red Vial – CCURV
- C) Comité Consultivo Regional de Usuarios de Arequipa - CCRUA

**V. Fortalecimiento Institucional**

- A) Normativa Interna
  - 1. Aprobación de la estructura orgánica y funciones de las áreas de OSITRAN
  - 2. Manual de descripción de puestos
  - 3. Nuevo cuadro de asignación de personal
- B) Planeamiento Estratégico
- C) Actividades de difusión
- D) Capacitación del personal

**VI. Estados financieros**



### ***Carta del Presidente***

El desarrollo de la infraestructura de transporte de uso público es de vital importancia para el progreso del país, por lo que se considera imprescindible actuar con una visión de futuro que determine las oportunidades y las necesidades del país a largo plazo, obtenga los recursos y ejecute las obras correspondientes.

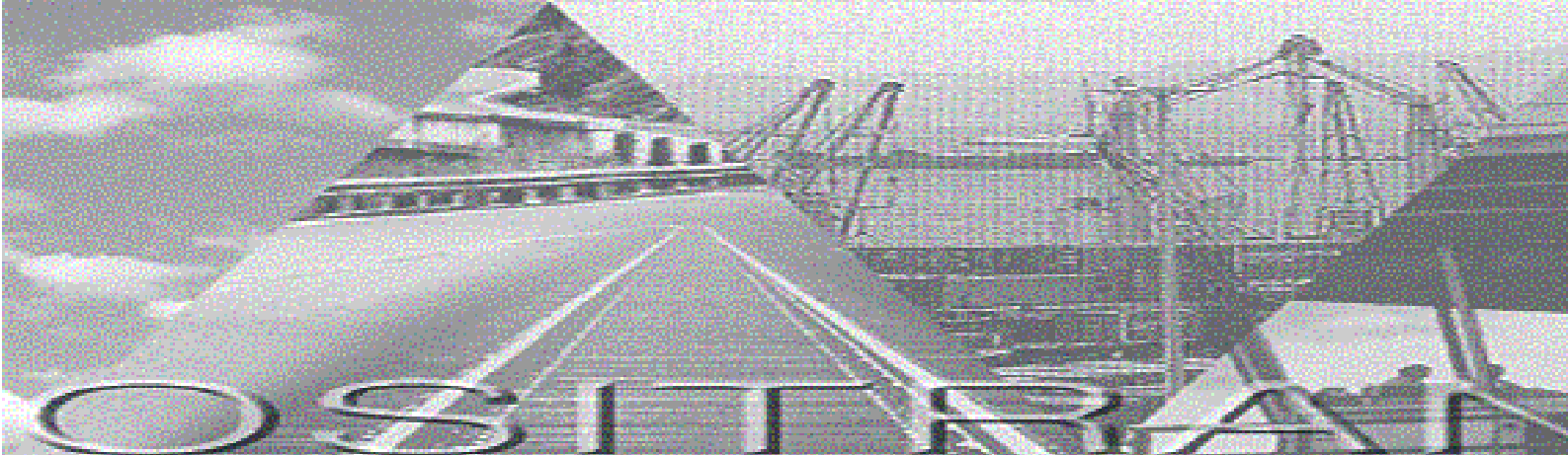
El alto déficit de infraestructura de transporte, la necesidad de modernizarla y la poca disponibilidad de recursos en el presupuesto nacional, hace necesaria la participación del sector privado para obtener el financiamiento requerido para la realización de inversiones y lograr, además, una gestión más eficiente. Dentro de este contexto, OSITRAN, como organismo regulador, debe fortalecerse y participar en forma más activa en el proceso de promoción de la inversión privada en cuanto a la aplicación del marco regulatorio en los contratos de concesión.

Es preciso señalar que el proceso de privatización y de concesiones en infraestructura de transporte no cuenta con un clima muy favorable para su ejecución, y el rol de los organismos reguladores aún no es comprendido del todo en diversos ámbitos de Gobierno, de los gremios y de la sociedad en general. Por ello, la promulgada de la Ley del Sistema Portuario Nacional requiere de precisiones para definir la competencia de OSITRAN y las declaraciones hechas por algunos dirigentes demuestran que la función reguladora y su implicancia en la promoción de la inversión privada no es entendida en su dimensión real.

El proceso de concesiones de la infraestructura de transporte ha sido un proceso inédito en el país y se ha hecho camino al andar, por lo que los contratos de concesión que se encuentran dentro del ámbito de OSITRAN presentan algunas dificultades para su administración y, por tanto, requieren de perfeccionamiento.

Durante el ejercicio 2002, la gestión de OSITRAN ha estado orientada al fortalecimiento institucional, así se ha organizado la institución, pasando de una estructura ordenada por tipo de infraestructura a un enfoque de procesos que le permite orientar su gestión e implantar un proceso de mejoramiento continuo. Para ello, se han actualizado los documentos normativos de gestión, labor que debe continuar en el 2003 a través de la estandarización y formalización de los procedimientos de la Institución, con la finalidad de lograr una mayor eficiencia y confiabilidad a través de la obtención de la certificación ISO.

En este ejercicio económico se hizo un esfuerzo adicional elaborando el Plan Estratégico Institucional para el período 2002 – 2004, definiéndose la misión, visión y trazándose los objetivos de fortalecimiento de la Institución y el objetivo de contribuir al desarrollo de las



concesiones. Asimismo, se reestructuró el Plan Operativo del 2002 y se incidió en la necesidad de contar con una cultura de planeamiento en la organización.

Se han definido políticas institucionales. Una de ellas es la de mayor participación de los usuarios. Para ello, se ha conformado el Comité Consultivo de Usuarios del Aeropuertos, el Comité Consultivo de Usuarios de la Red Vial y el Comité Consultivo Regional de Usuarios de Arequipa, que es el primero en tener una actividad mayor. El Comité Consultivo de Usuarios de Puertos no fue conformado a la espera de la promulgación de la Ley del Sistema Nacional de Puertos.

Por otro lado, la necesidad de tener una cultura de planeamiento, de orientación al usuario, de una gestión de calidad y de trabajo en equipo, implicó iniciar un proceso de coordinación y de capacitación interna que condujera a lograr los objetivos planteados en este aspecto, además de cumplir con los requerimientos de las operaciones diarias.

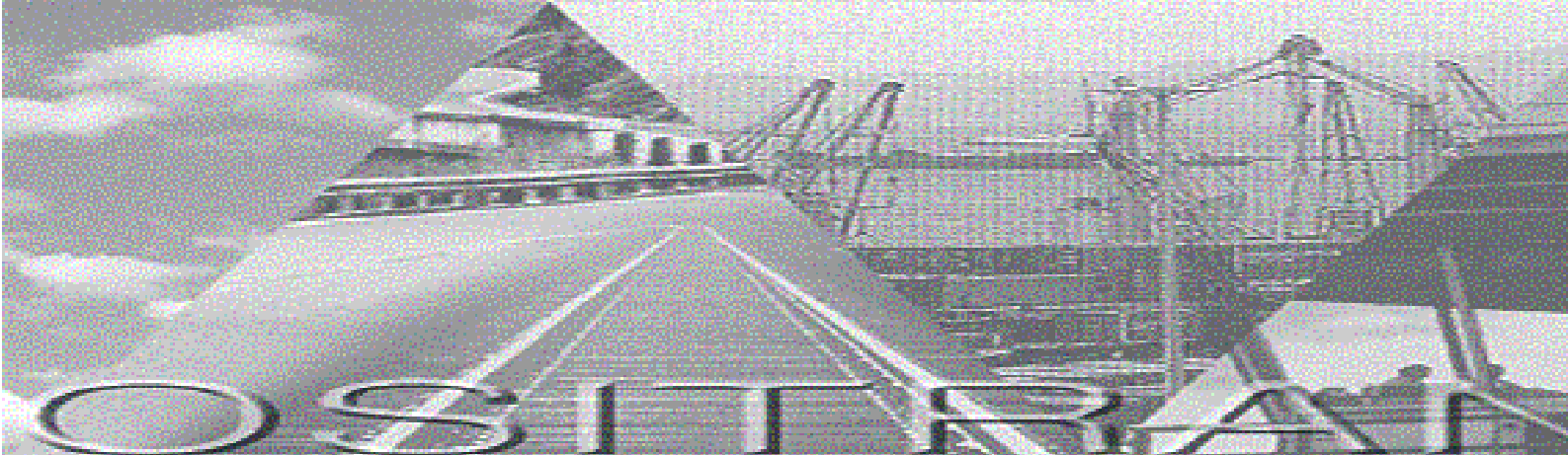
En el aspecto normativo, destaca el inicio de la revisión del Reglamento de Infracciones y Sanciones y del Reglamento Marco de Acceso, con la finalidad de recabar la experiencia habida durante su vigencia y adecuarla a la problemática real del comportamiento del mercado. La acción regulatoria en el tema de tarifas se ha orientado a atender lo establecido en los contratos de concesión, así como la revisión integral de las tarifas de ENAPU de acuerdo con los criterios rectores de la gestión que se definieron en el 2002, es decir, el respeto a los contratos de concesión y la contribución a la competitividad del país.

La gestión de supervisión se orientó a una mayor acción en el campo a través del incremento de las visitas a las entidades prestadoras. La gestión se organizó a través de la supervisión de los procesos especializados en aspectos comerciales, de operaciones y mantenimiento, inversiones y aspectos administrativos de los contratos de concesión.

En julio de 2002, la Presidencia del Consejo de Ministros designó a los miembros del Tribunal de Solución de Controversias.

En resumen, se puede afirmar que el año 2002 ha sido un año de trascendencia en la vida Institucional de OSITRAN y las acciones encaminadas deben ser consolidadas a fin de contar con un organismo sólido. Para conseguirlo, considero que debe perfeccionarse la legislación del marco regulatorio de los servicios públicos para tener la autonomía, independencia y estabilidad requeridas por este tipo de instituciones, así como para tomar las acciones internas necesarias para lograr los objetivos trazados.

**Alejandro Chang Chiang**  
**Presidente**



## **Consejo Directivo y Plana Gerencial**

### **Consejo Directivo**

#### **Presidencia**

- Alejandro Chang Chiang  
(desde el 11/02/2002)  
Leonie Roca Voto – Bernales  
(hasta el 12/01/2002)

#### **Vicepresidencia**

- Lorena Alcázar Valdivia

#### **Directores**

- Armando Cáceres Valderrama  
(hasta el 21/11/2002)
- Néstor Palacios Lanfranco
- Fernando Arrunátegui Martínez  
(hasta el 04/05/2002)
- José Moquillaza Risco  
(desde el 26/05/2002)

## **Plana Gerencial**

### **Gerencia General**

- Jorge Alfaro Martijena  
(desde 06/03/2002)  
Edgar Zamalloa Gallegos  
(hasta el 28/02/2002)

### **Auditoría Interna**

- César López Catasús

### **Gerencia de Regulación**

- Roberto Urrunaga Pascó-Font  
(desde el 05/11/2002)  
Armando Chamorro Plazolles  
(desde el 18/07/2002)

### **Gerencia de Estudios Económicos**

- Armando Chamorro Plazolles  
(hasta el 17/07/2002)

### **Gerencia de Supervisión**

- Wilder Pereyra Acuña  
(desde el 02/09/2002)  
Gino Cálamo Blanco  
(hasta el 31/08/2002)

### **Gerencia de Asesoría Legal**

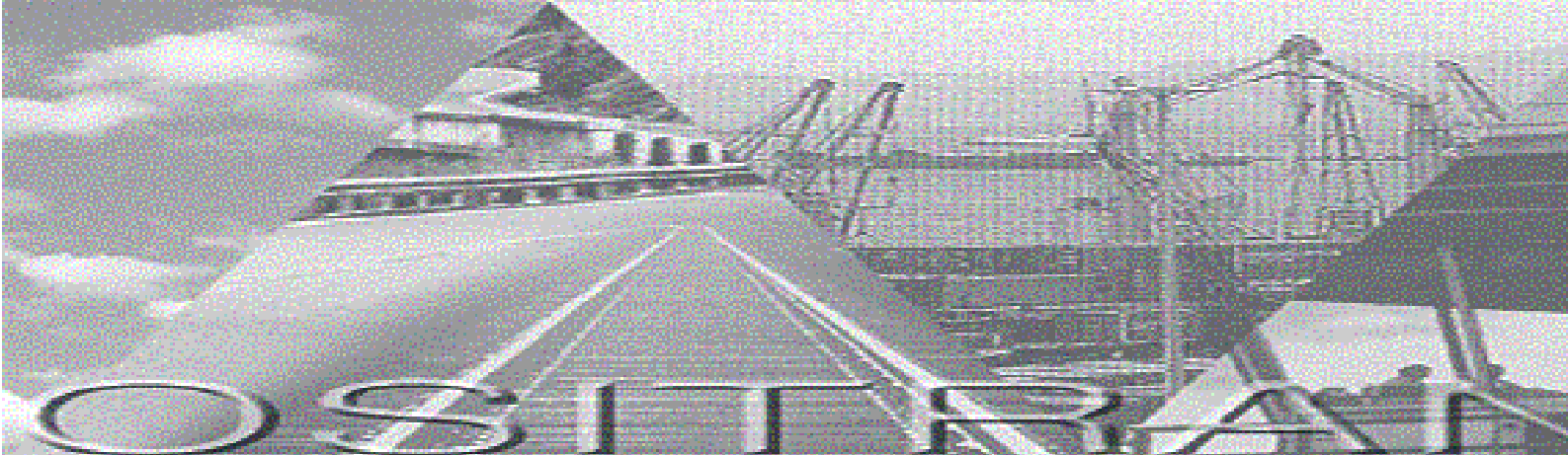
- Félix Vasi Zevallos  
(desde el 10/04/2002)  
Ximena Zavala Lombardi  
(hasta 05/04/2002)

### **Gerencia de Administración y Finanzas**

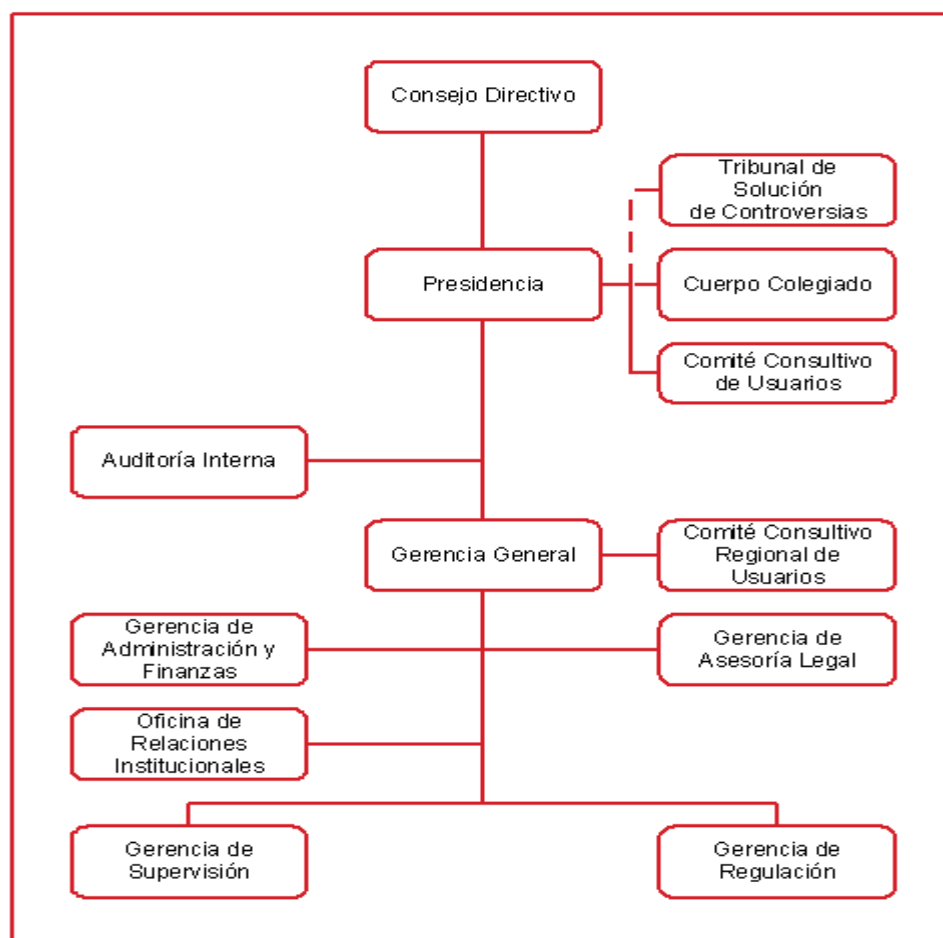
- César Ráez Boderó  
(desde el 10/04/2002)  
José Corbera Tenorio  
(hasta el 05 /02/2002)

### **Secretaría General**

- Micaela Aljovín Gazzani  
(hasta el 30/04/2002)



## I. Organización de OSITRAN \*

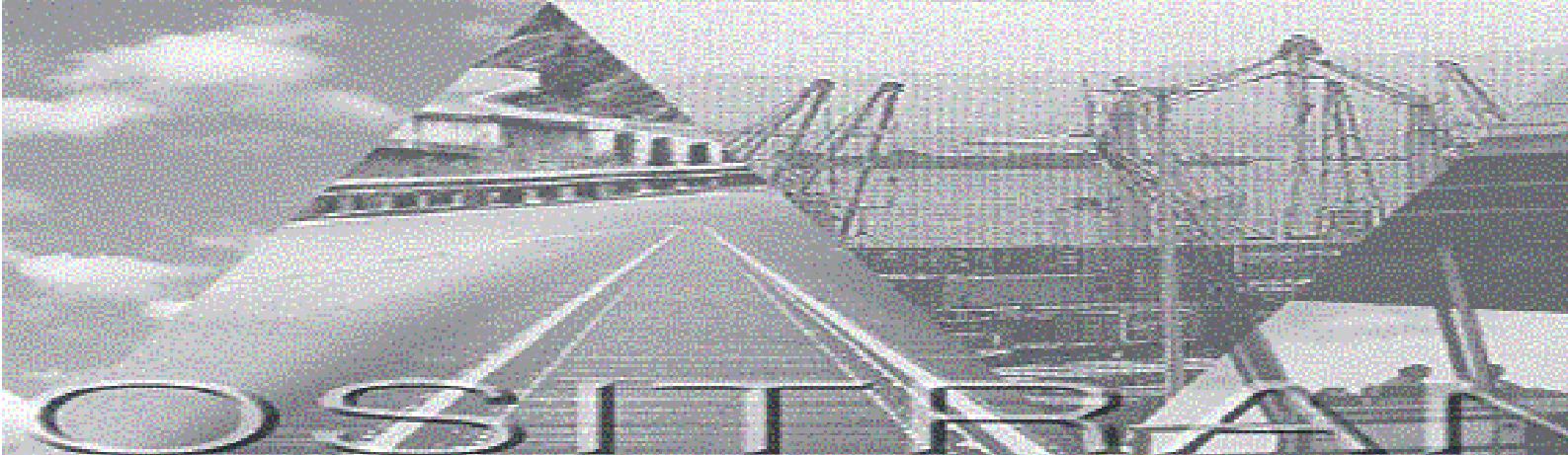


\* A partir del 28 de agosto de 2002

El Consejo Directivo de OSITRAN, mediante Resolución N° 006-2002-CD-OSITRAN de fecha 24 de mayo de 2002, aprobó las funciones básicas de las áreas de OSITRAN e incorporó en la estructura orgánica institucional a los Comités Consultivos de Usuarios, el Cuerpo Colegiado y el Tribunal de Solución de Controversias.

Asimismo, mediante la referida Resolución, se crea la Oficina de Relaciones Institucionales y se elimina la Secretaría General de la estructura orgánica.

Por otro lado, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 299-98-02-CD-OSITRAN, de fecha 28 de agosto de 2002, se aprobó el actual Organigrama de OSITRAN.



## **II. OSITRAN, el regulador de la infraestructura de transporte de uso público**

Por Ley N° 26917, el 23 de enero de 1998, se creó el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, organismo autónomo, adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, diseñado para regular el mercado en el que actúan las Entidades Prestadoras que explotan la infraestructura de transporte de uso público.

### **A) Funciones**

Las funciones de OSITRAN son las de normar, regular, supervisar y resolver controversias:

- La función normativa está relacionada con el acceso a la infraestructura de transporte de uso público, al sistema de tarifas y al proceso de sancionar por incumplimiento de las normas y contratos.
- La función reguladora corresponde al acceso, tarifas y sanciones de las entidades prestadoras que prestan servicios relacionados con la explotación de la infraestructura de transporte de uso público cuyas características corresponden a un mercado monopólico. OSITRAN no interviene en los servicios que tienen un régimen de libre competencia.
- La función supervisora corresponde a la verificación del cumplimiento de los contratos de concesión, así como de la aplicación de normas y del sistema tarifario de las entidades prestadoras en general, y aplica las sanciones correspondientes.
- La función de solución de controversias busca resolver los conflictos que se presenten entre entidades prestadoras o entre éstas y sus usuarios.

### **B) Misión y Visión**

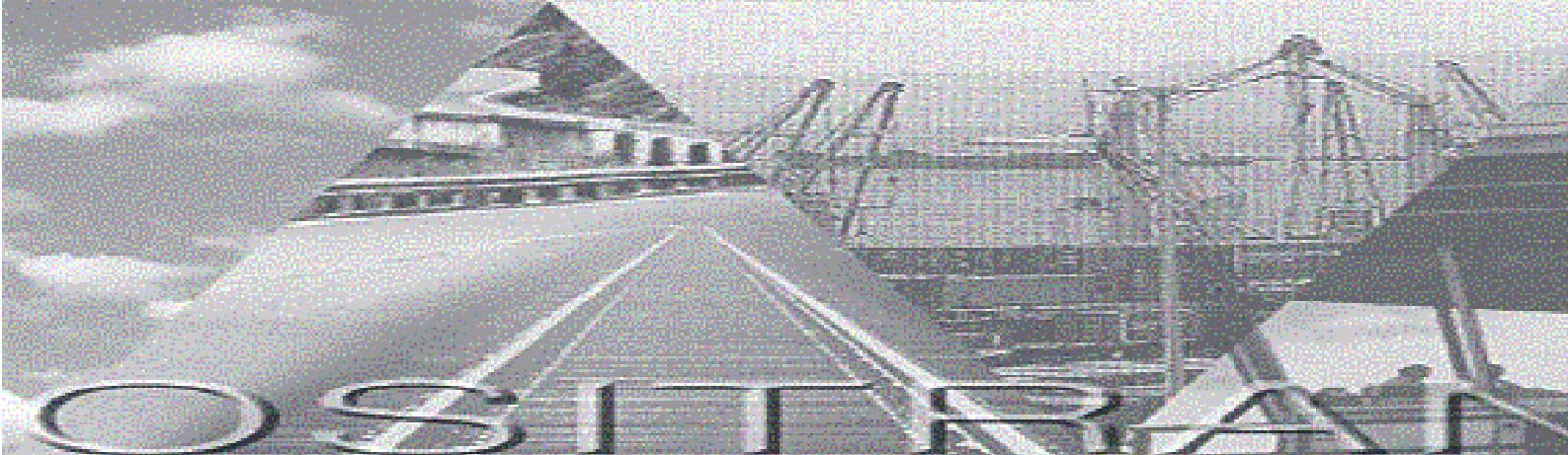
El Plan Estratégico Institucional de OSITRAN aprobado en el 2002, ha definido como misión y visión:

#### **Misión**

Regular la estructura, conducta y condiciones de acceso en los sectores donde operan las Entidades Prestadoras, supervisando la ejecución de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses de los usuarios, de los inversionistas y del Estado, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de transporte de uso público.

#### **Visión**

Organismo Regulador, líder, moderno y eficiente, que promueve el desarrollo de la Infraestructura de transporte de uso público, para contribuir así a la competitividad del país.



### C) Criterios Rectores

Cabe precisar que complementando la Misión y Visión, OSITRA tiene dos criterios rectores para el desarrollo de su gestión:

- el respeto a los contratos de concesión
- la contribución a la competitividad del país

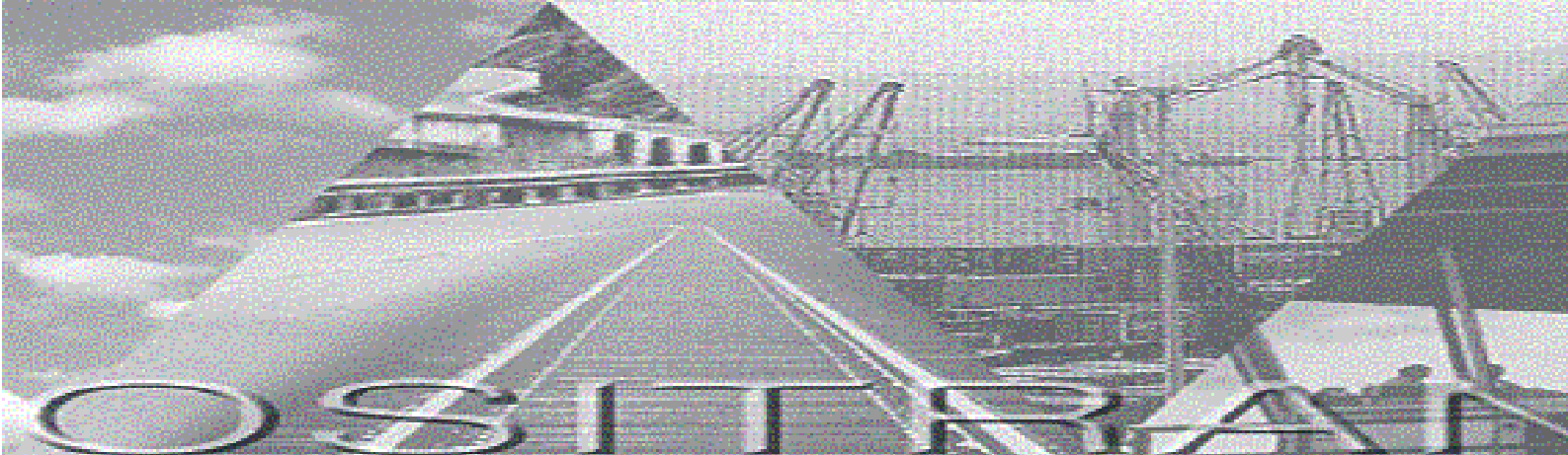
### D) Contratos de concesión en marcha

Hasta el año 2002, se suscribieron cinco contratos de concesión en infraestructura de transporte de uso público, a través de los cuales el Estado cede la explotación de la infraestructura, mas no la propiedad de la misma.

Los contratos son los siguientes: la Carretera Arequipa - Matarani, el Puerto de Matarani, el Ferrocarril Central, el Ferrocarril del Sur y Sur Oriente y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Principales características de los referidos contratos de concesión:

	<b>Carretera Arequipa Matarani</b>	<b>Puerto de Matarani</b>	<b>Ferrocarril Central</b>	<b>Ferrocarril del Sur y Sur Oriente</b>	<b>Aeropuerto Internacional Jorge Chávez</b>
<b>Empresa concesionaria</b>	Concesionario de Carreteras S.A. CONCAR	Terminal Internacional del Sur S.A. TISUR	Ferrovías Central Andina S.A. FVCA	Ferrocarril Transandino S.A. FTA	Lima Airport Partners S.R.L. LAP
<b>Fecha de Suscripción</b>	Noviembre de 1994	Agosto de 1999	Setiembre de 1999	Setiembre de 1999	Febrero de 2001
<b>Objeto</b>	Rehabilitación, mantenimiento y explotación	Construcción, conservación y explotación	Explotación de vías y material rodante	Explotación de vías y material rodante	Construcción, mejora y explotación
<b>Plazo</b>	10 años 9 meses	30 años	30 años	30 años	30 años
<b>Retribución al Estado</b>	12% de lo recaudado por el peaje	5% de los ingresos brutos	Retribución principal 24.75% de los ingresos brutos. Retribución especial 50% de los ingresos por alquiler del material tractivo y rodante	Retribución principal 37.25% de los ingresos brutos. Retribución especial 50% de los ingresos por alquiler del material tractivo y rodante	46.51% de los ingresos brutos



#### **E) Entidades Públicas bajo la competencia de OSITRAN**

OSITRAN regula y supervisa tarifas y acceso a la infraestructura de transporte ejercida por las entidades prestadoras públicas de ENAPU, en el ámbito portuario, y CORPAC, en el sector aeroportuario.

### **III. Gestión Institucional**

#### **A) Función normativa**

Como parte de las funciones propias de OSITRAN, el desarrollo de un marco normativo debe estar acorde con el proceso regulatorio de la institución. En ese sentido, durante el año 2002 se llevó a cabo lo siguiente:

##### **1. Reglamento para la determinación, ingreso, registro y resguardo de la información reservada presentada a OSITRAN:**

Mediante **Resolución de Consejo Directivo N° 013-2002-CD/OSITRAN**, se aprobó el Reglamento mencionado, el cual tiene por objeto establecer las disposiciones a las cuales se debe sujetar la actuación de OSITRAN, en lo referido a la información que presenten las entidades prestadoras o los terceros y que pudiera ser calificada como reservada.

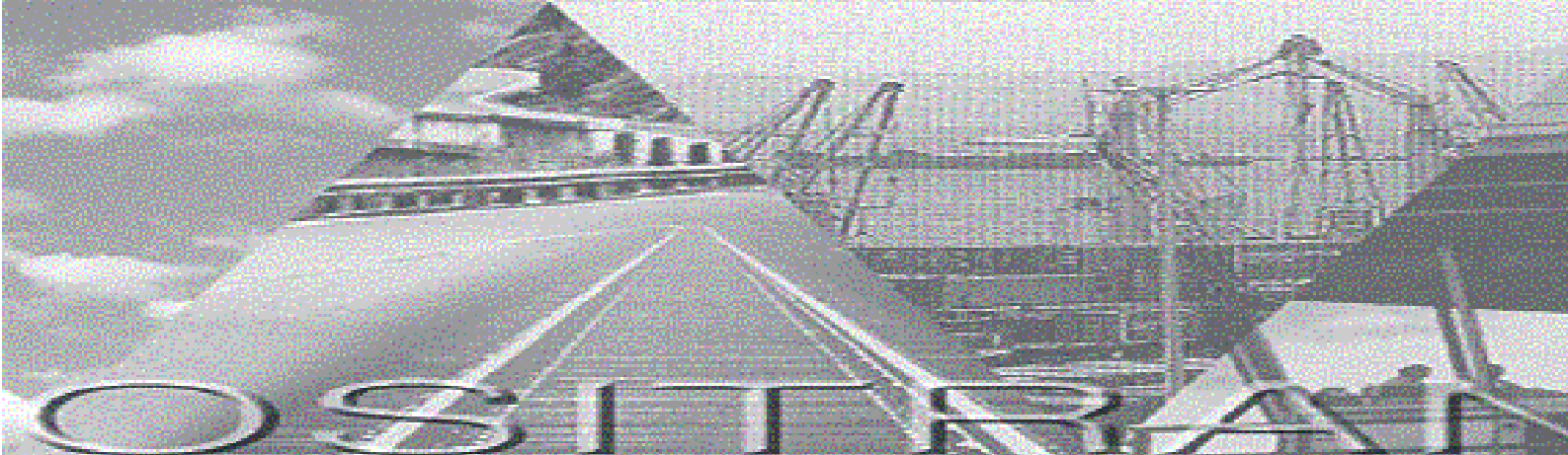
##### **2. Procedimiento de fijación de precios regulados**

En virtud del Decreto Supremo N° 124-2001-PCM, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó en marzo del 2002 el Procedimiento para la fijación de precios regulados.

Los procedimientos de fijación de precios regulados serán adecuados en el 2003 a lo que establece la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios puesta en vigencia desde octubre de 2002.

##### **3. Revisión de Reglamentos**

En el año 2002, se dio inicio a la revisión del Reglamento marco de acceso a la infraestructura de transporte de uso público y al Reglamento de infracciones y sanciones.



## B) Función Regulatoria

### 1. Regulación tarifaria

#### Carretera Arequipa-Matarani (CONCAR)

El contrato de concesión de la carretera Arequipa-Matarani establece que todos los años, durante los meses de mayo y noviembre, las tarifas máximas de peaje se ajusten automáticamente por el Índice de precios al consumidor (IPC) para mantener el valor en términos reales.

Al 31 de diciembre de 2002, las tarifas máximas permisibles según el contrato de concesión fueron S/. 3.20 por eje de vehículo pesado y S/. 4.80 para vehículos ligeros. La empresa concesionaria cobró S/. 3.10 y S/. 4.70 (incluido IGV) respectivamente.

#### Vía Férrea del Sur y Sur Oriente y Vía Férrea Central

Los contratos de concesión de los ferrocarriles del Sur y Sur Oriente y Central, establecen que se podrá ajustar la tarifa anualmente en el mes de setiembre de cada año.

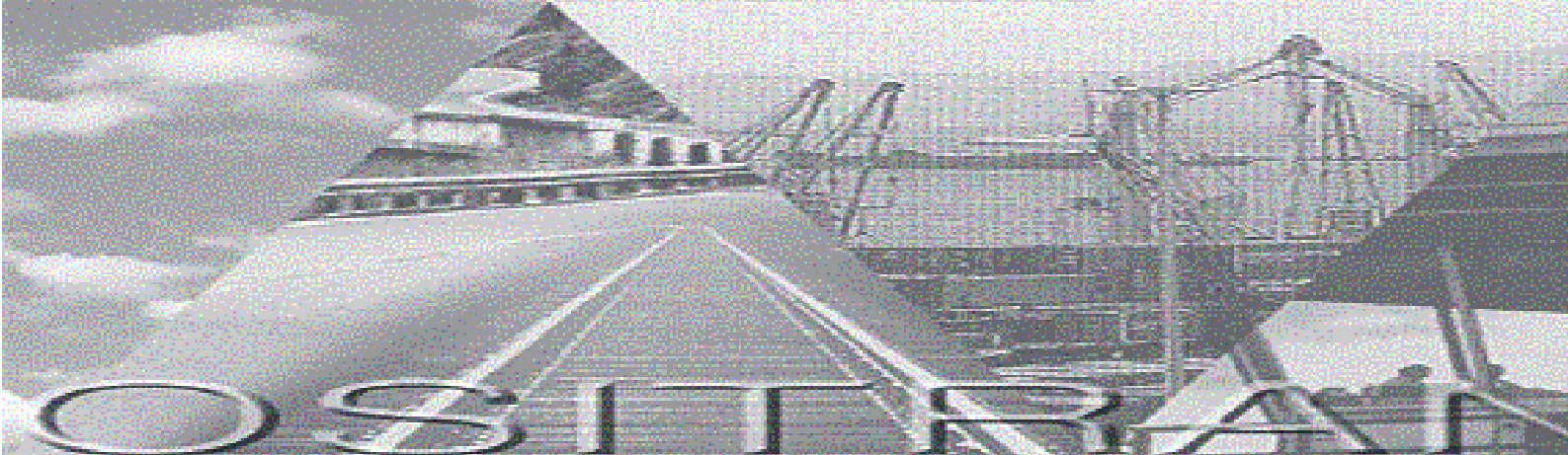
Los concesionarios de los respectivos ferrocarriles aplicaron el ajuste anual de la tarifa por acceso a la vía, de acuerdo con la variación registrada por el Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York, EEUU. La tarifa por acceso a la vía, a partir de setiembre de 2002, ascendió a USD 0.48 por km-vagón en los tramos central y sur; y a USD 3.25 por km-vagón en el tramo suroriente, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

TARIFAS COBRADAS POR ACCESO A LA VIA				
Por km. Vagón				
USD				
	Set-99	Set-00	Set-01	Set-02
Centro	0.45	0.46	0.47	0.48
Sur	0.45	0.46	0.47	0.48

#### Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

El contrato de concesión establece cláusulas tarifarias, mediante las cuales se incrementan los niveles de distintos servicios aeroportuarios. En marzo de 2002, la tarifa máxima por uso de instalaciones por los servicios de carga ascendió a USD 0.02 por kilogramo. La empresa concesionaria ha establecido un nivel tarifario equivalente al máximo permitido por el contrato.

Sin embargo, en el caso específico de la tarifa por servicio de aterrizaje y despegue, aún cuando el contrato permite establecer niveles tarifarios



crecientes desde el primer año de concesión, la empresa concesionaria (Lima Airport Partners) decidió no incrementar las tarifas, las que se mantienen en los niveles establecidos desde antes de la entrega en concesión del aeropuerto.

### **ENAPU y CORPAC**

En mayo de 2002, el Consejo Directivo de OSITRAN acordó la revisión de oficio de las tarifas máximas de ENAPU. Para dicho proceso, se requirió previamente el desarrollo de herramientas metodológicas para la proyección de tráfico y la elaboración de los costos y contabilidad regulatoria de los servicios portuarios. El estudio tarifario se avanzó sustancialmente durante el año 2002 y se estima su pre publicación para el I trimestre de 2003.

En junio de 2002, luego de evaluar las condiciones de competencia de los servicios de descarga de granos en el Terminal Portuario del Callao, OSITRAN procedió a desregular la tarifa máxima, con la consecuente rebaja de alrededor del 50 % de la tarifa.

Por otro lado, con el desarrollo previo de marcos conceptuales y metodológicos, herramientas de procesamiento de información y de asignación de costos, modelos de tráfico y financieros, se inició la revisión de oficio de las tarifas de CORPAC.

## **2. Contabilidad Regulatoria**

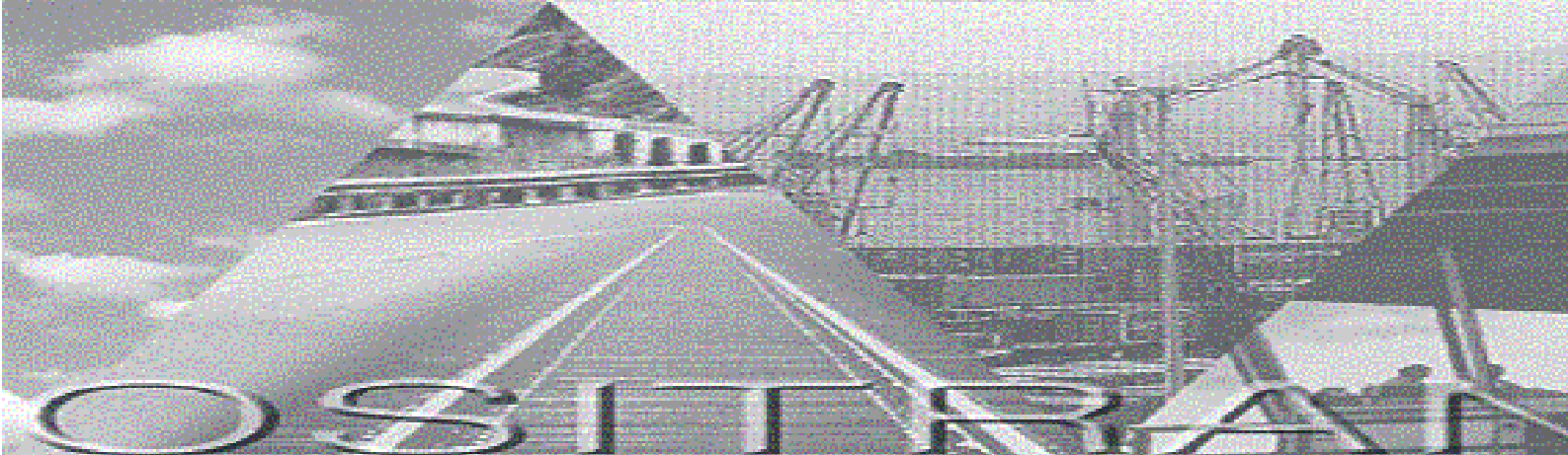
Durante el año 2002, con el apoyo del Banco Mundial, se desarrolló el proyecto “Perú: asignación de costos y manual de contabilidad regulatoria para las concesiones de los principales aeropuertos, principales puertos y concesiones ferroviarias”.

El referido proyecto se integró al sistema de contabilidad regulatoria implementado en la empresa concesionaria Lima Airport Partners desde inicios de 2002.

Asimismo, durante el año 2002, se han evaluado los reportes trimestrales de la contabilidad regulatoria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el que se encuentra en periodo de prueba.

## **3. Modificación de los contratos de concesión**

Las solicitudes de modificación de contratos de concesión, suscritas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las empresas concesionarias, requieren previamente de la Opinión Técnica de OSITRAN, la misma que no tiene carácter vinculante para las partes.



En 2002, se aprobaron las siguientes opiniones técnicas:

### ● **Addenda N° 3 al Contrato del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

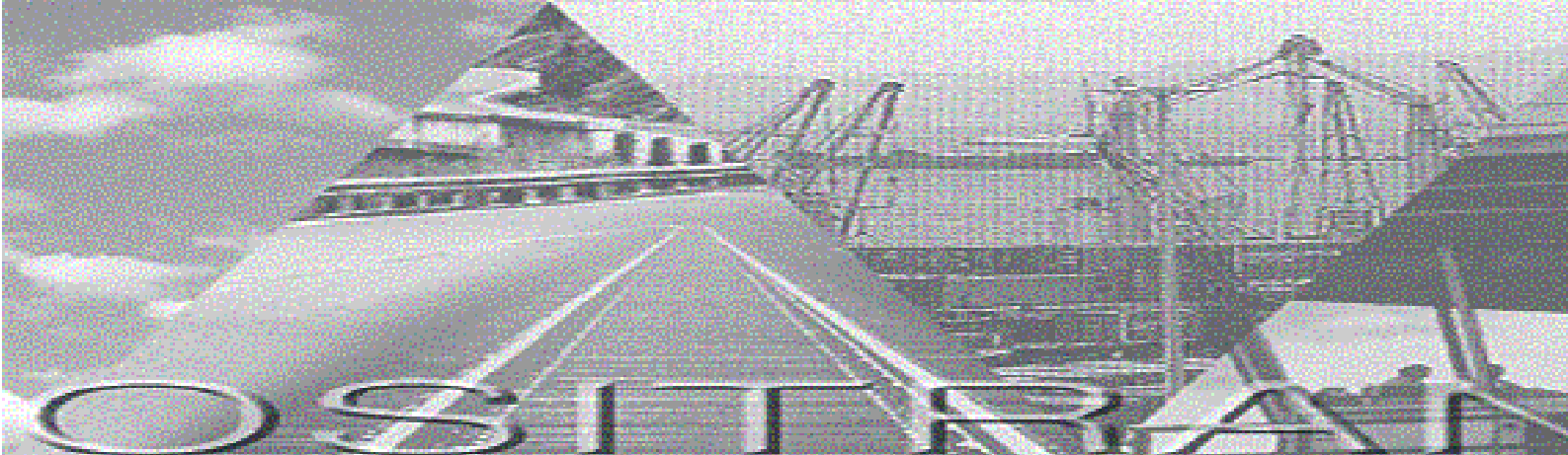
A solicitud del concesionario, OSITRAN emitió opinión técnica sobre la tercera addenda al contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Los temas materia de opinión fueron las siguientes

- Precisiones y ampliaciones de los tipos de ingresos del concesionario que no entran en la base de cálculo de los Ingresos brutos para determinar la retribución.
- Precisión del plazo de OSITRAN de dos años para auditar los pagos de retribución que realiza el concesionario.
- Precisión de apoyo que dará el Estado al concesionario, para que otros Órganos gubernamentales no dificulten la ejecución del contrato de concesión.
- Inclusión de la obligación del concesionario de presentar y sustentar ante OSITRAN los costos unitarios relacionados con la ejecución de mejoras.
- Reasignación de espacios a Aduanas y otras entidades estatales dentro del aeropuerto.
- Ampliación del plazo máximo del Estado para entregar los terrenos necesarios para la ampliación del aeropuerto, de cuatro a cinco años.
- Ampliación del plazo necesario para la restitución de la Garantía de Fiel Cumplimiento, de 10 a 30 días calendario.
- Establecimiento de plazos para subsanar determinados incumplimientos contractuales; precisión de supuestos que producen caducidad.
- Precisión de las condiciones de calificación de la empresa que podría sustituir al concesionario si se produce caducidad.
- Precisión del derecho del concesionario en las que se prestará el servicio de protocolo.
- Precisión de las condiciones de asignación de locales y servicios comerciales.
- Formalización de la asignación de áreas requeridas por diversas autoridades gubernamentales para ejercer sus funciones en el aeropuerto.
- Inclusión como obligación del concesionario el realizar entre los usuarios encuestas de percepción de calidad de los servicios que presta.

Luego de la negociación correspondiente, las partes suscribieron la addenda en el mes de setiembre de 2002.

### ● **Addenda N° 2 al Contrato de Ferrocarril Central**



En noviembre de 2002, se emitió opinión técnica para la suscripción de la segunda addenda al contrato de concesión del Ferrocarril Central, según la cual el concesionario podrá devolver el material tractivo y rodante no obsoleto antes de los cinco (5) años establecidos en el texto original, previa opinión favorable de OSITRAN. La addenda se suscribió en diciembre del mismo año.

#### ● **Addenda N° 2 al Contrato de Concesión Ferrocarril del Sur y Sur Oriente**

En diciembre de 2002, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó la opinión técnica para la modificación del contrato de concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente; en virtud de la cual, se excluye del cálculo de retribución al Estado, el uso de la vía para el transporte de basura entre Aguas Calientes y Cusco.

La addenda correspondiente fue suscrita por las partes, en diciembre de 2002.

La relación de addendas suscritas se muestra en el siguiente cuadro:

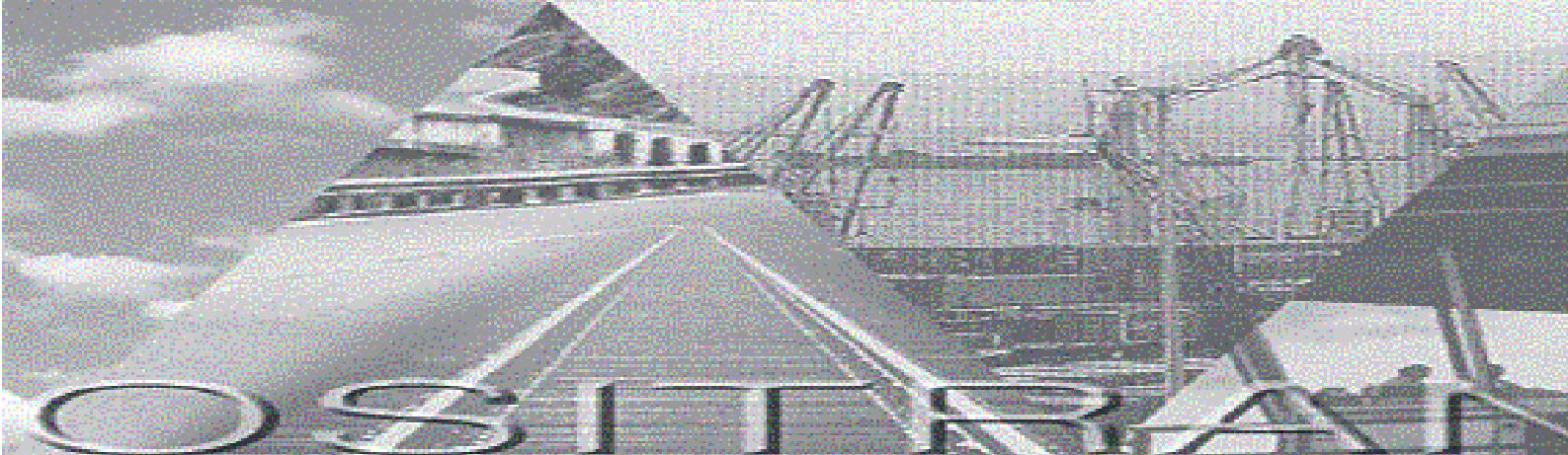
#### **ADDENDAS A LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN**

<b>Concesionario</b>	<b>Addendas</b>	<b>Fecha addenda</b>
CONCAR	Primera	21/06/1995
	Segunda	17/11/2000
	Tercera	02/07/2001
TISUR	Primera	26/07/2001
Ferroviás Central Andina	Primera	10/03/2000
	Segunda	<b>06/12/2002</b>
Ferrocarril Transandino	Primera	10/03/2000
	Segunda	13/01/2003
LAP	Primera	06/04/2001
	Segunda	25/07/2001
	Tercera	<b>30/09/2002</b>

#### **4. Regulación del acceso**

En enero de 2002, se puso en vigencia el Reglamento marco de acceso a la infraestructura de transporte de uso público. En virtud de ello, OSITRAN aprobó los lineamientos y condiciones de acceso para tres servicios esenciales que se prestan en los terminales portuarios administrados por ENAPU.

Como resultado de la implementación de la regulación del acceso se ha registrado un total de 21 solicitudes de acceso al servicio de amarre y desamarre distribuidas en 6 terminales portuarios, lo que permitirá una mayor



competencia entre ENAPU y las empresas privadas. Así mismo, se han recibido 6 solicitudes para la prestación de servicios de uso de grúas de muelle móviles en el Terminal Portuario del Callao.

## 5. Desempeño de la gestión de infraestructuras

Durante el año 2002, se han elaborado y publicado en la página web institucional los informes de desempeño de cada una de las Entidades prestadoras privadas que explotan infraestructuras de transporte de uso público.

La conclusión general es que se percibe una mejora en la eficiencia de las entidades prestadoras.

## C) Función Supervisora

Durante el periodo 2002, se programaron actividades de supervisión, con el objetivo general de supervisar la operación de las Entidades prestadoras, así como el cumplimiento de las Cláusulas de los contratos de concesión.

La gestión de supervisión se desarrolla a través de dos actividades principales: las visitas de supervisión y las reuniones de coordinación. Durante el año 2002, se han llevado a cabo 33 visitas de supervisión y 44 reuniones de coordinación.

El cuadro adjunto detalla las actividades de supervisión por infraestructura supervisada:

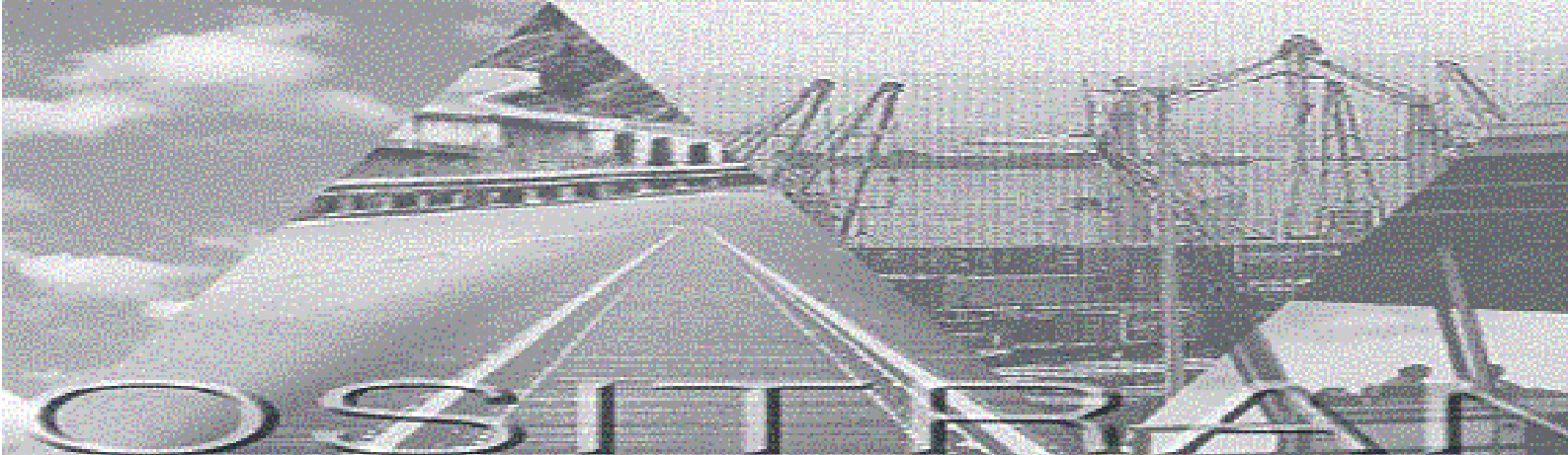
**Actividades de supervisión  
Año 2002**

ENTIDAD PRESTADORA	VISITAS DE SUPERVISIÓN	REUNIONES DE COORDINACION
LAP	3	26
CORPAC	3	2
TISUR	6	2
ENAPU	5	2
FVCA	6	5
FTA	6	5
CONCAR	4	2
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>44</b>

## 1. Actividades de supervisión desarrolladas por tipo de infraestructura

### 1.1. Aeropuertos

En el mes de enero de 2002, se aprobó la política de descuentos de CORPAC S.A. para los servicios de aterrizaje y despegue en el Aeropuerto Internacional de Pisco.



### Seguros LAP

Ante la cancelación a nivel mundial de las coberturas de terrorismo y guerra, como consecuencia de los actos ocurridos en septiembre de 2001 en Estados Unidos, el Estado Peruano, previa opinión de OSITRA, garantizó a LAP hasta por US\$ 520 millones de riesgo por dichas coberturas.

A partir de julio de 2002 LAP contrató una póliza por US\$ 1,000 millones, para lo cual no requirió de la garantía del Estado.

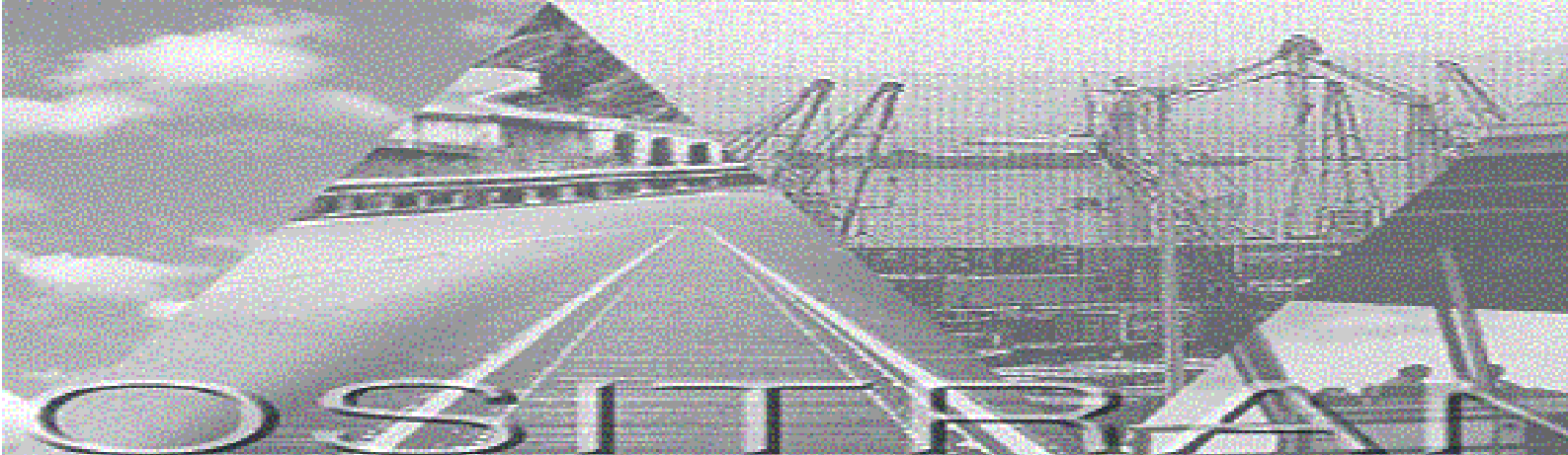
### Inversiones LAP

Para los reconocimientos de inversiones solicitados por LAP, se cuenta con la opinión técnica de los consorcios supervisores TYPASA-OIST y Lahmeyer International – Lahmeyer Agua y Energía S.A.

Al finalizar el año 2002, fueron presentadas solicitudes de reconocimiento de inversiones por un monto de US\$ 11'821,079.43 (sin IGV), que luego de una evaluación de las mismas, el monto de inversión total aprobado por OSITRA asciende a US\$ 4'239,222.50 (sin IGV), que corresponden a cinco solicitudes de reconocimiento, según el siguiente detalle:

### RECONOCIMIENTO DE INVERSIONES (en miles de USD)

Nº	SUB - PROYECTO	PRESENTADO	APROBADO
1	Mejoras 180 días	1,319	1,319
2	Mejoras iniciales	2,633	2,192
3	Moviliz/documentos proyecto	524	
4	Edificio de carga	712	
5	Programación y plan maestro	763	
6	Diseño e ingeniería contrato EPC	4,244	
7	Sevicio rescate/ extinción incen.	625	598
8	Playa Norte / Calle Corpac	124	68
9	Edificio de carga	290	
10	Hangar Corpac/ Zona parqueo A.	65	62
11	Playa estacionamiento central	264	
12	Programación y plan maestro	142	
13	Moviliz/ documentos proyecto	116	
<b>TOTAL</b>		<b>11,821</b>	<b>4,239</b>



## 1.2. Puertos

Se emitió un pronunciamiento relacionado con la procedencia técnica, económica y legal del proyecto ECO CALLAO, sobre la base de lo solicitado por el Ministerio del Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC) a OSITRAN.

Se realizó una visita especial al Terminal Portuario del Callao para supervisar los procedimientos de embarque y desembarque de pasajeros turistas que arriban a los terminales administrados por ENAPU, y se concluyó en la conformidad de los procedimientos.

### Inversiones TISUR

En el transcurso del año 2002, el concesionario del Terminal Portuario de Matarani (TISUR) ejecutó las mejoras obligatorias contempladas en el Contrato de concesión, como la modificación de las fajas transportadoras de minerales N° 2, 3, 4 y 5 y la ampliación de la capacidad instalada de silos para cereales; que representa un total de US \$ 2.3 millones.

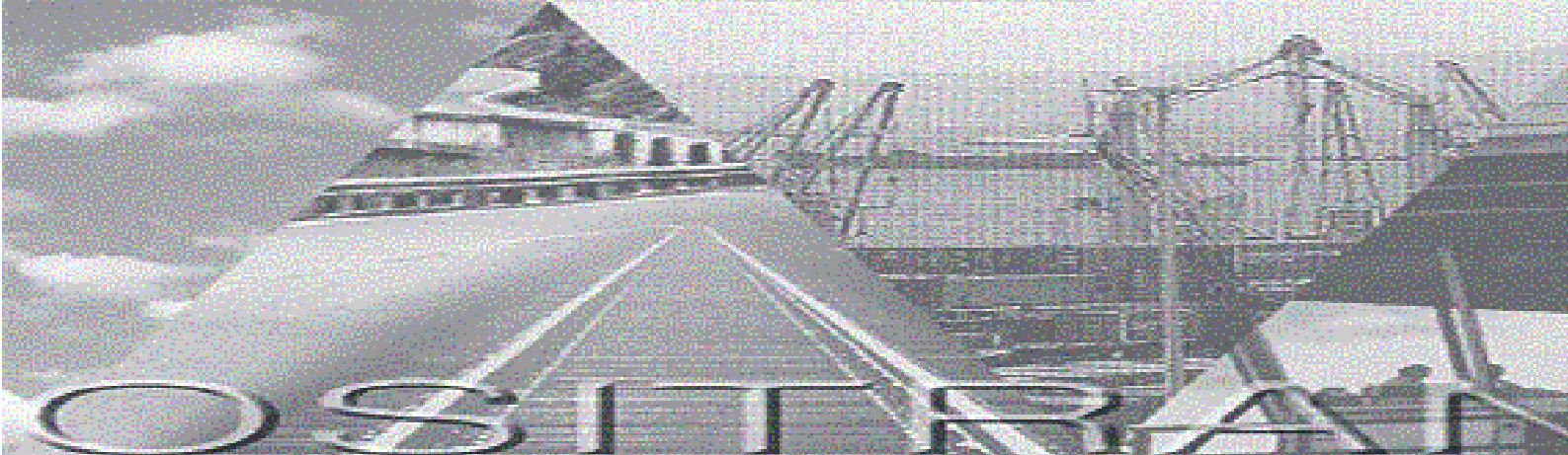
En noviembre de 2002, se comenzó la ejecución de la mejora obligatoria Torre absorbente de granos y faja transportadora de granos, obras cuyo monto estimado es US\$ 2,7 millones y cuya culminación está prevista para el tercer trimestre de 2003.

### INVERSIONES REALIZADAS (en miles de US\$)

Nº	OBRA	INVERSIÓN
1	Reforzamiento del arranque del rompeolas sur y Bahía Sorda; habilitación de zona de almacenamiento de vehículos y contenedores	294,123
2	Instalación de nueva sub estación eléctrica e implementación de suministro de energía para contenedores refrigerados	98,047
3	Implementación de depósito autorizado, habilitación de nuevas áreas de almacenamiento y reubicación de talleres de maestranza	192,981
4	Techado de zona N° 2	379,665
5	Modificación y ampliación de faja transportadoras de minerales N° 2, 3, 4 y 5	353,598
6	Ampliación de capacidad instalada de silos para cereales, incluye conexión para silos existentes	1907,453
<b>TOTAL</b>		<b>3225,867</b>

## 1.3. Vías Férreas

### Auditoría de tráfico ferroviario



Debido a las inconsistencias en la información de tráfico versus ingresos, se contrató una consultoría a fin de que se audite la información de tráfico ferroviario.

Esta auditoría detectó la existencia de ingresos no facturados que han sido materia de cobro de la retribución y sanción por parte de OSITRAN.

### **Evaluación del estado del material tractivo y rodante**

Durante el año 2002, se contrató una consultoría para evaluar el estado de una muestra del material tractivo y rodante, con el propósito de verificar si se encontraban aptos para la operación y cumplían con lo establecido en las normas de seguridad ferroviaria y los estándares técnicos exigidos en el contrato de concesión.

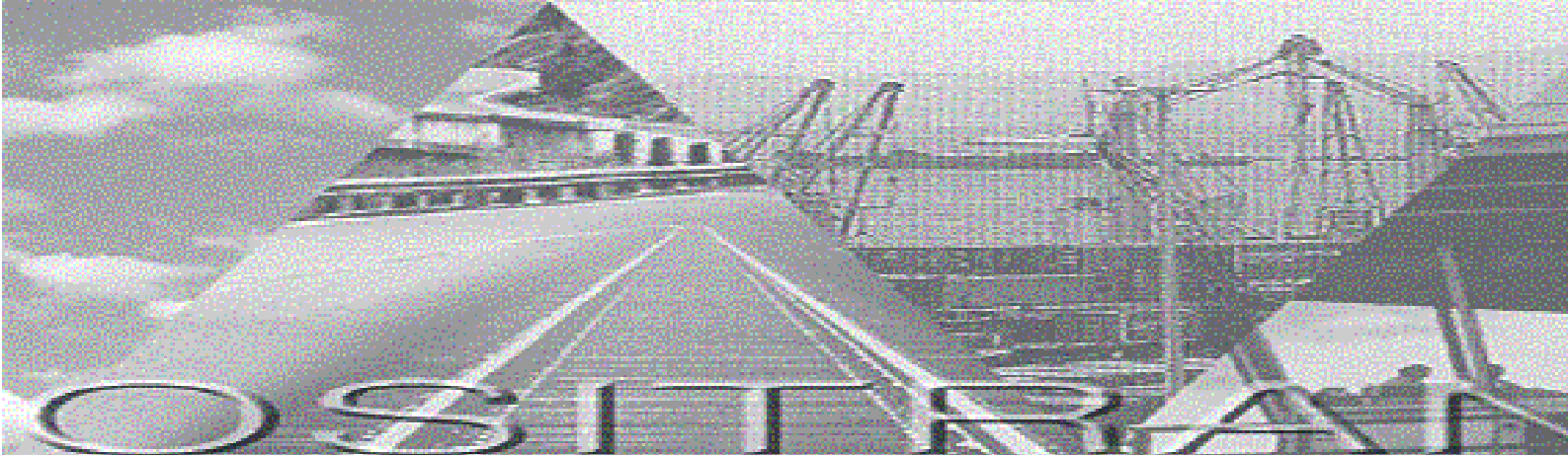
Se concluyó en que alrededor del 50% de las unidades revisadas en el Ferrocarril del Centro y Sur, cumplían con las normas FRA. Para el Ferrocarril del Sur Oriente, el cumplimiento fue del 90%.

### **Inversiones**

Durante el año 2002, se agilizó el proceso de reconocimiento de las inversiones, debido a la elaboración del Procedimiento aplicable al mecanismo de liberación de pago, previsto en la cláusula décima de los contratos de concesión de los Ferrocarriles.

#### **Ferrocarril del Centro**

<b>INVERSIONES ACEPTADAS EN EL AÑO 2002</b> (En nuevos soles)		
<b>Del año</b>	<b>Presentado</b>	<b>Reconocido</b>
2000	4,430	4,090
2001	6,458	5,844
2002	5,895	5,342
<b>Total</b>	<b>16,783</b>	<b>15,276</b>



## **Ferrocarril del Sur y Sur Oriente**

<b>INVERSIONES ACEPTADAS EN EL AÑO 2002</b> (En nuevos soles)		
<b>Del año</b>	<b>Presentado</b>	<b>Reconocido</b>
1999	5,871	3,714
2000	20,031	17,515
2001	24,037	19,341
2003	8,289	7,337
<b>Total</b>	<b>58,228</b>	<b>47,907,165</b>

Al 31 de diciembre de 2002, en Ferrovías Central Andino se han efectuado reconocimientos por inversión de S/. 15.276 millones, haciendo un total reconocido por toda la vigencia del contrato de S/. 17.26 millones; y en el caso de Ferrocarril Trasandino se han efectuado reconocimientos por inversión de S/. 47.907 millones que representa un total reconocido por toda la vigencia del contrato de S/. 47.91 millones.

### **1.4. Carreteras**

#### **Medición de índices de calidad de la carretera Arequipa – Matarani**

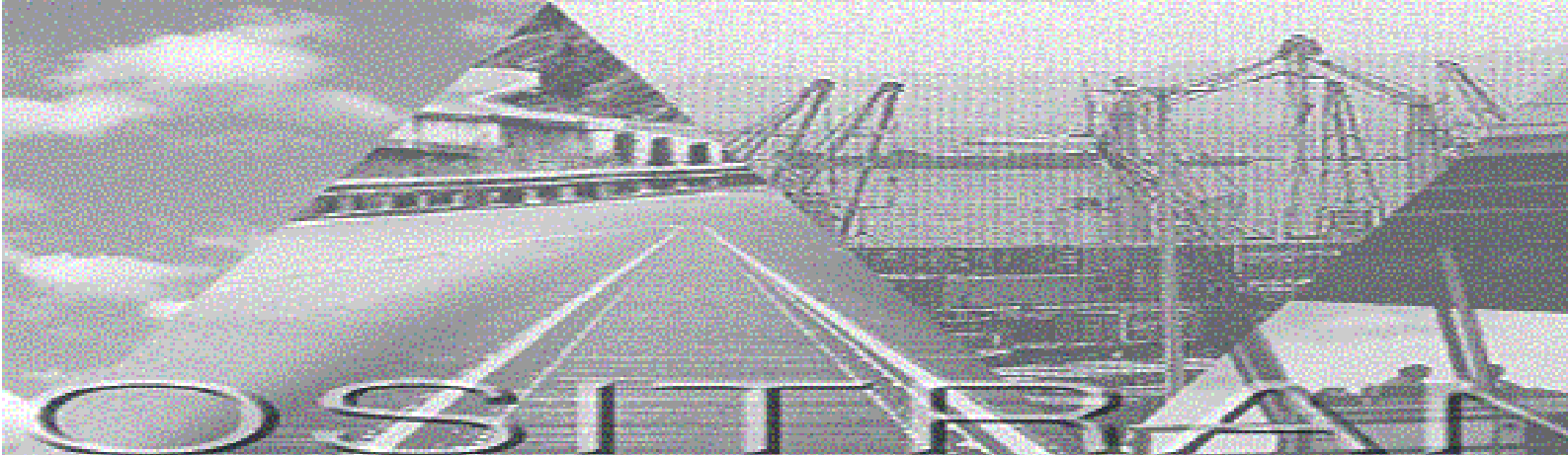
En el primer trimestre de 2002, se llevó a cabo la medición de índices de calidad de la carretera Arequipa – Matarani, y se concluyó en que los índices de calidad estaban siendo cumplidos de acuerdo con lo estipulado en el contrato de concesión.

## **D) Función Fiscalizadora Sancionadora**

En cumplimiento de la Función Fiscalizadora y Sancionadora, se presentaron once hallazgos, de los cuales dos fueron archivados, dos se encuentran en evaluación, y con los siete restantes se iniciaron Procesos administrativos sancionadores.

### **1. Tipo de sanciones impuestas**

- Multa equivalente al 1% de los ingresos mensuales por haber otorgado ingresos en garantía de obligaciones bancarias, sin haber obtenido previamente la autorización del concedente.
- Multa equivalente al 0.5% de los ingresos mensuales por haber renovado la póliza de seguros con posterioridad al plazo contractualmente establecido.
- Multa equivalente al 2% de los ingresos mensuales al haberse detectado la existencia de tráfico no facturado.
- Amonestación por no haber renovado la carta fianza en el plazo contractualmente establecido.



## E) Solución de Controversias

### 1. Cuerpo Colegiado de OSITRAN

El Cuerpo Colegiado de OSITRAN, órgano competente para resolver en primera instancia las controversias que se presenten entre los usuarios y las entidades prestadoras, resolvió los dos únicos expedientes que fueron presentados.

### 2. Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN

En julio de 2002, cuando se instala el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN, órgano competente para resolver en segunda instancia las controversias que se presenten, existían treinta y siete (37) casos pendientes desde el año 2000, en el transcurso del año 2002, se recibieron trece (13) expedientes más, lo que constituye un acumulado de cincuenta (50) expedientes.

En los cinco meses y medio de funcionamiento en el año 2002, el Tribunal resolvió dieciocho (18) expedientes.

## F) Retribución al Estado

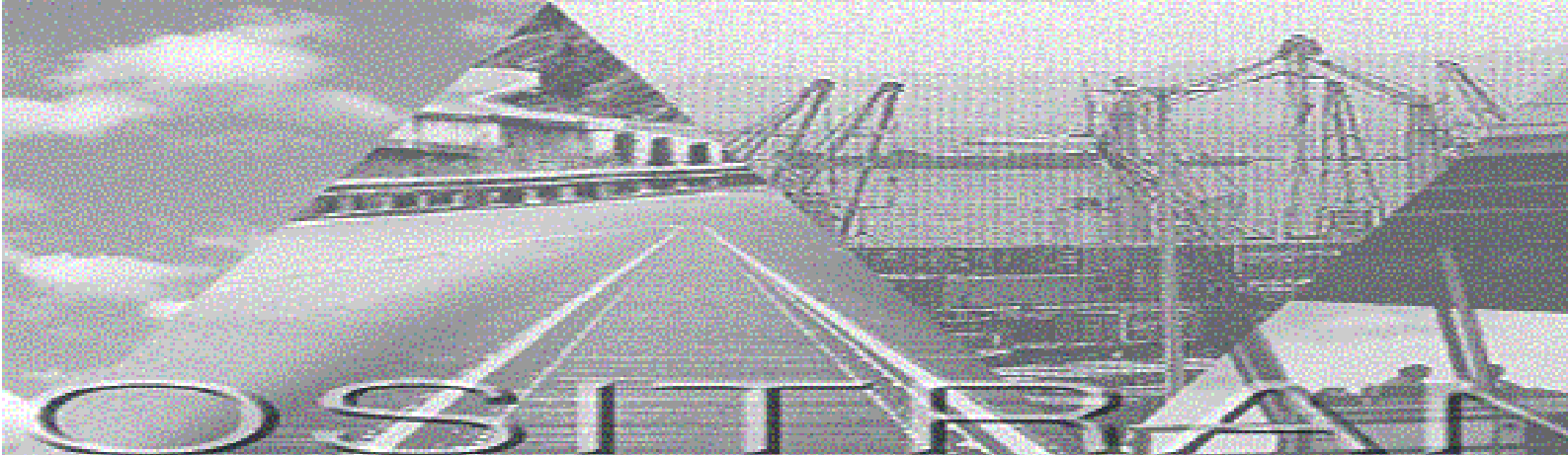
En adición a las obligaciones formales fijadas en cada contrato de concesión, las empresas concesionarias tienen la obligación de pagar una retribución al Estado por el derecho de explotar la infraestructura de transporte de uso público.

Durante el año 2002, las empresas concesionarias han aportado al Estado S/. 109 millones de soles.

### Pagos por Retribución al Estado (En miles de nuevos soles)

<b>Empresas Concesionarias</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
CONCAR	1,025	971
FTA (1)	16,322	14,495
FVCA (1)	5,634	5,990
LAP	(*)66,256	86,046
TISUR	1,554	1,504
<b>TOTAL</b>	<b>90,791</b>	<b>109,005</b>

(\*) LAP empezó a operar el 14.02.01



(1) En el caso de las concesiones ferroviarias, FTA y FVCA, de acuerdo con lo establecido en los contratos de concesión, los concesionarios quedan liberados de pagar la Retribución Principal y la Especial a favor del concedente, si acreditan que invirtieron en la rehabilitación y mantenimiento de las vías férreas.

#### **IV. Participación de los Usuarios**

OSITRAN ha considerado importante la participación de los usuarios como órganos de consulta para el mejor desarrollo de sus funciones. De este modo durante el año 2002, se han conformado (i) el Comité Consultivo de Usuarios de Aeropuertos, (ii) el Comité Consultivo de Usuarios de la Red Vial y (iii) el Comité Consultivo Regional de Usuarios de Arequipa.

##### **A) Comité Consultivo de Usuarios de Aeropuertos – CCUA**

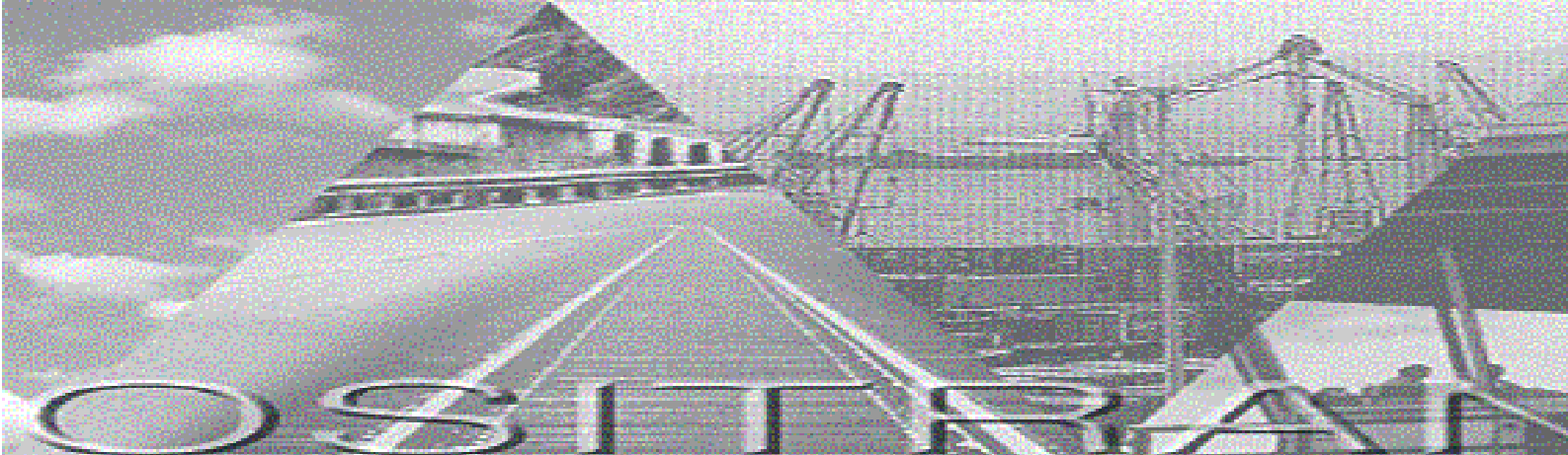
El Comité consultivo de usuarios de aeropuertos de OSITRAN se encuentra conformado por 4 representantes de usuarios finales y 4 representantes de usuarios intermedios de los servicios aeroportuarios: Asociación de Exportadores – ADEX, Sociedad de Comercio Exterior - COMEX, Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios - ASPEC, Cámara de Comercio de Lima, Asociación Internacional de Transporte Aéreo - IATA, Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional - AETAI, Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAP y Asociación de Líneas Aéreas Regulares de Perú - ALAR.

Durante el año 2002, se llevaron a cabo 7 sesiones con el referido Comité, donde se trataron diversos temas del ámbito aeroportuario, los más importantes, son los siguientes:

- Aprobación de tarifas aeroportuarias.
- Alza de la tarifa de carga aérea en el aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- Modificaciones al contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, solicitadas por la empresa concesionaria.
- Solicitud de alza de la tarifa de aterrizaje y despegue de los aeropuertos de Pisco y Nazca, efectuada por CORPAC.
- Presentación de LAP ante los miembros de CCUA.
- Cronograma de inversiones de la empresa concesionaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- Definición del procedimiento para la presentación de LAP ante el Comité sobre el proceso de operación de la Mesa de Transferencia o Gateway.
- Elección del vocero del CCUA, en el tema específico de la carga aérea.

##### **B) Comité Consultivo de Usuarios de la Red Vial - CCURV**

En el año 2002, se conformó el Comité Consultivo de Usuarios de la Red Vial (carreteras y vías férreas), de la siguiente manera: Asociación de Exportadores - ADEX, Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga - ANATEC, Cámara



Nacional de Comercio, Producción y Servicios y la Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía.

No se llevaron a cabo sesiones del CCURV durante el año 2002.

### **C) Comité Consultivo Regional de Usuarios de Arequipa - CCRUA**

Considerando que las cuatro infraestructuras reguladas se encuentran en la ciudad de Arequipa (Carretera Arequipa Matarani, Ferrocarril del Sur, Puerto de Matarani y Aeropuerto de CORPAC), se estimó conveniente conformar el primer Comité Consultivo regional de usuarios en dicha ciudad.

El referido comité está conformado por la Cámara de Comercio de Arequipa, Grupo Gloria, Sociedad Minera Cerro Verde, Agencia de Aduana Ultramar y Marítimo Océano.

En el año 2002, se llevó a cabo la primera sesión de instalación del CCRUA.

## **V. Fortalecimiento Institucional**

### **A) Normativa Interna:**

Para el mejor desarrollo de sus funciones, OSITRAN emitió la siguiente normativa:

#### **1. Aprobación de la estructura orgánica y funciones de las áreas de OSITRAN**

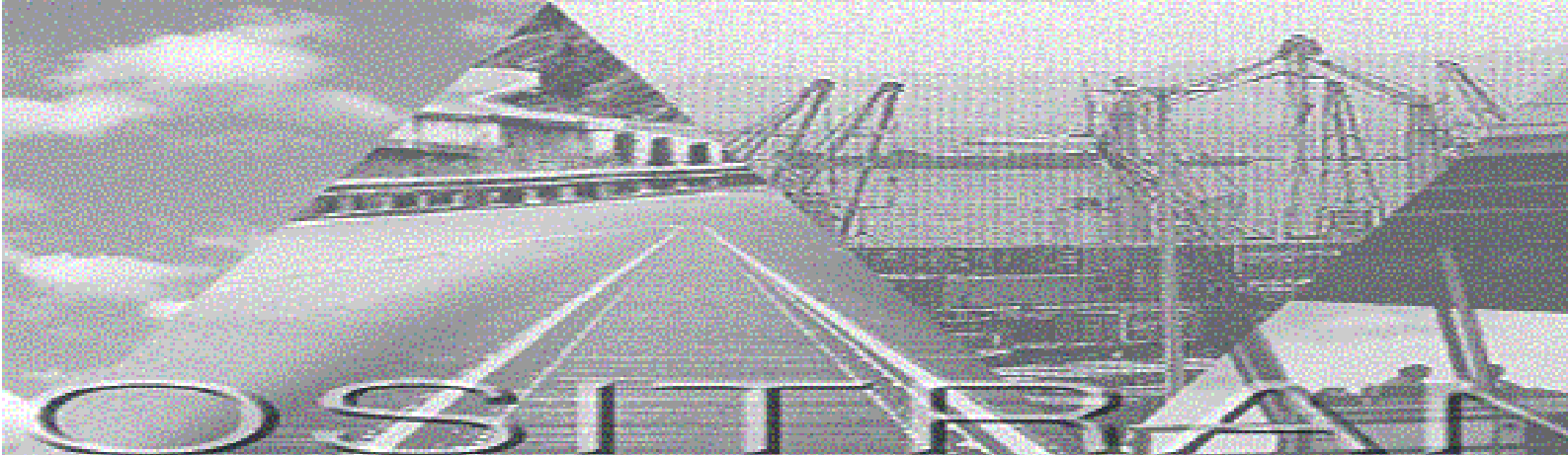
Mediante **Resolución de Consejo Directivo N° 006-2002-CD/OSITRAN**, se aprobó la estructura orgánica y funciones básicas de las áreas de OSITRAN, como consecuencia del análisis y establecimiento de una nueva organización al interior de la institución.

#### **2. Manual de Descripción de Puestos**

El Manual de Descripción de Puestos (MDP) de OSITRAN se aprobó mediante **Resolución de Presidencia N° 034-2002-PD/OSITRAN**, el cual se elaboró teniendo en consideración la nueva estructura orgánica de la institución y el Manual de Organización y Funciones de OSITRAN.

#### **3. Nuevo Cuadro de Asignación de Personal**

El nuevo Cuadro de Asignación de Personal (CAP) de OSITRAN fue aprobado por **Resolución de Presidencia N° 035-2002-PD/OSITRAN**, como consecuencia de la reorganización de OSITRAN, con el objeto de que la



institución obtenga una mayor eficiencia en el cumplimiento de su misión, así como en el reforzamiento de la función reguladora y de supervisión.

## **B) Planeamiento Estratégico**

Considerando la reestructuración organizacional de OSITRAN en el año 2002, se juzgó conveniente la elaboración de un nuevo Planeamiento Estratégico Institucional, para lo cual se contrataron los servicios de una consultora especializada en la materia para la elaboración del nuevo plan.

El Consejo Directivo de OSITRAN, mediante Acuerdo N° 304-100-02-CD-OSITRAN del 27 de Setiembre del 2002, aprobó el Plan Estratégico Institucional 2002-2004.

En el referido Planeamiento Estratégico, se establecieron los siguientes objetivos estratégicos que rigen el desarrollo de las funciones en OSITRAN:

### **● Fortalecer la Institución**

El fortalecimiento institucional se fundamenta en la formalización de los diversos documentos normativos de gestión que permita mantener adecuadamente el cumplimiento de su misión y ejecutar el cambio de la cultura de la Organización orientándola al servicio del usuario, con un gestión de calidad y con una cultura de planeamiento. Esta formalización permitirá la obtención de la certificación de las normas ISO para los procedimientos que realiza OSITRAN.

Asimismo, la capacitación de personal es considerada como un factor importante en el fortalecimiento de la Institución en los procesos de supervisión y regulación.

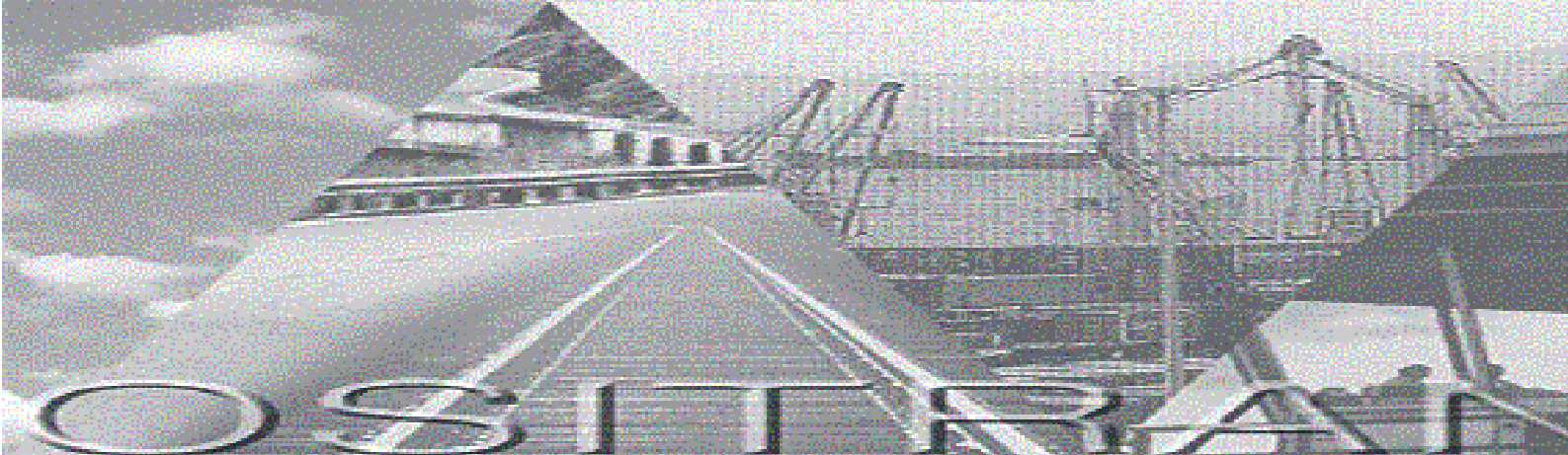
### **● Fortalecer el sistema regulatorio**

El sistema regulatorio contará con la base de datos que contenga la información relacionada con los servicios y tarifas del uso de la infraestructura de transporte a nivel nacional e internacional y la información de costos relacionada de acuerdo con la información que proporcione la contabilidad regulatoria.

Se revisará de la normatividad para hacer más transparente y predecible la acción de OSITRAN, con menor injerencia en las actividades, lo cual dará señales claras que promuevan la inversión en el sector.

Se creará de un sistema de monitoreo del mercado que considere la obtención racionalizada de información y permita detectar sus distorsiones para tomar las acciones correctivas correspondientes dentro del ámbito de su competencia.

### **● Fortalecer el proceso de supervisión**



Se definirá de procedimientos de supervisión debidamente formalizados y se ejecutará planes de supervisión adecuadamente diseñados que permitan verificar los niveles de calidad de los servicios y aplicación de sanciones que desincentiven el incumplimiento de las cláusulas contractuales, disposiciones legales y normas en general, mediante procesos objetivos.

● **Contribuir al desarrollo de concesiones**

Se obtendrán nuevos contratos de concesión con condiciones contractuales adecuadas que faciliten su administración y marco regulatorio coherente con las políticas de la Institución, para lo cual se privilegiarán los servicios y las tarifas para contribuir a la competitividad del país.

● **Fortalecer la imagen de OSITRAN y promover buenas relaciones institucionales**

Se fortalecerá la imagen de OSITRAN como organismo regulador equilibrado, respetado, eficiente y eficaz en los procesos de supervisión y de regulación.

● **Fortalecer el proceso de solución de controversias**

El Tribunal de Solución de Controversias y Cuerpo Colegiado resolverá los conflictos en forma independiente y oportuna, a través de procesos predecibles.

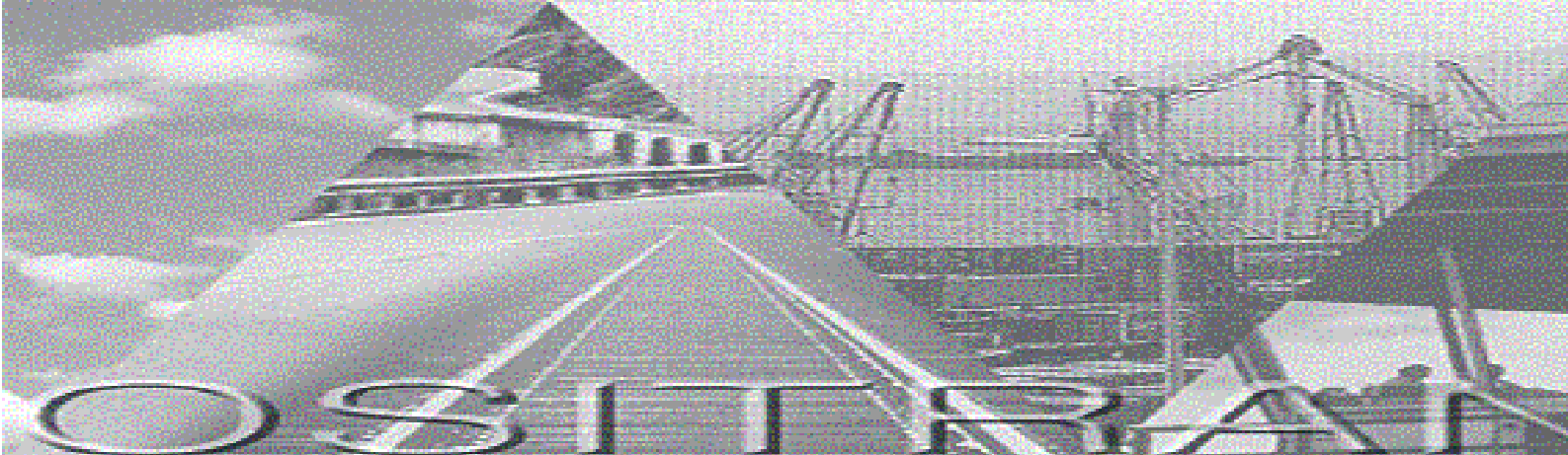
### **C) Actividades de Difusión**

Durante el año 2002, se dio importancia al posicionamiento de OSITRAN como Regulador de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.

En tal sentido, se organizaron actividades de difusión para dar a conocer el rol de OSITRAN en los diversos sectores. Del mismo modo, OSITRAN participó en diversas actividades, en calidad de invitado, y realizó eventos conjuntos de difusión con los demás Organismos Reguladores (OSIPTEL, SUNASS y OSINERG), con la finalidad de aunar esfuerzos y consolidar a OSITRAN como Organismo Regulador.

Las actividades de difusión llevadas a cabo en el 2002 son las siguientes:

- Audiencia Pública sobre Reglamento marco de acceso a la infraestructura de transporte de uso público en la Universidad del Pacífico.
- Desayunos de trabajo con los medios de Prensa sobre la Regulación en infraestructura de transporte.
- Realización de seminarios para periodistas, en forma conjunta con OSIPTEL, OSINERG y SUNASS, en las ciudades de Cusco, Arequipa, Chiclayo, Trujillo, Piura, Cajamarca, Iquitos, Huancayo y Puno.
- Realización de seminarios para estudiantes universitarios, en forma conjunta con OSIPTEL, OSINERG y SUNASS, en las ciudades de Chiclayo, Trujillo, Piura, Cajamarca y Huancayo.



- Realización de foros en las ciudades de Cusco, Trujillo, Piura, Cajamarca, Iquitos, Huancayo y Puno, en forma conjunta con OSIPTEL, OSINERG y SUNASS, dirigido a autoridades y público en general.
- Forum con el Congreso de la República sobre: “El Rol de los organismos reguladores en la economía del país”, que contó con la participación del señor José Luis Guasch, Consultor del Banco Mundial y especialista en temas regulatorios.
- Conferencia “Procesos de regulación y organización de los organismos reguladores”, en forma conjunta con OSIPTEL, SUNASS y OSINERG, con la participación de José Luis Guasch, Consultor del Banco Mundial.
- Participación de OSITRAN en conferencia en la Universidad Ricardo Palma, en la Semana de Economía de la Universidad.
- Seminario para Periodistas sobre el Rol regulatorio de OSITRAN, en la Universidad del Pacífico.

Por otro lado, en el año 2002, se emitió la primera edición Boletín Trimestral de OSITRAN, en donde se informa sobre las inversiones efectuadas por las entidades prestadoras, el pago por retribución al Estado, hechos relevantes, entre otros aspectos. El referido boletín fue remitido a las autoridades, empresas concesionarias, universidades, gremios, prensa y otras instituciones.

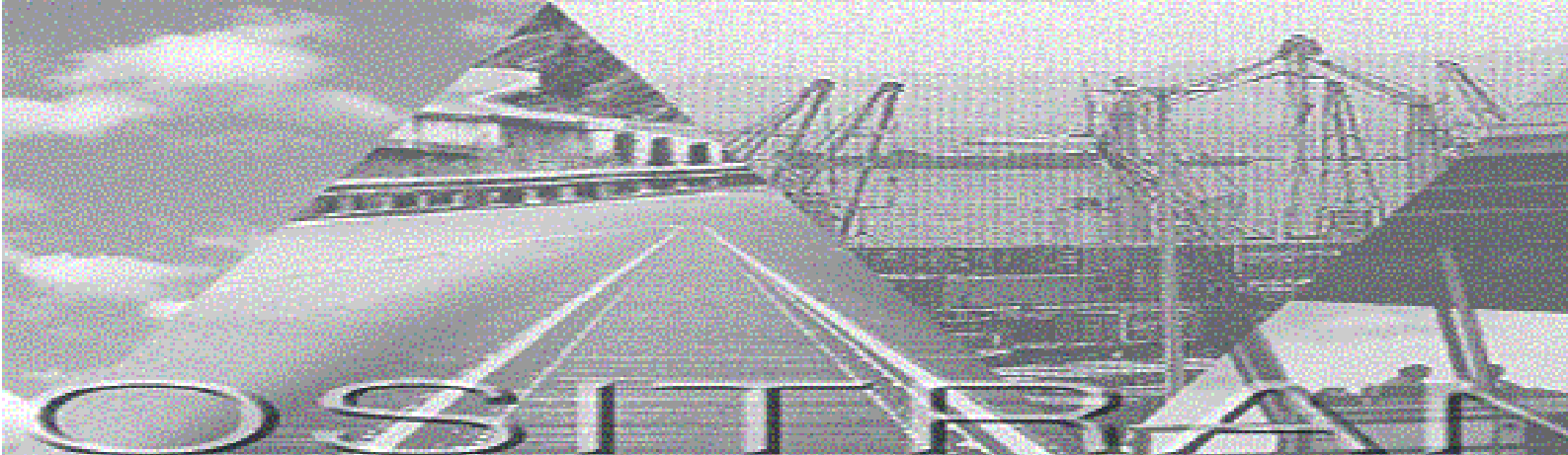
Finalmente, en lo que respecta a actividades de difusión, desde el mes de setiembre del 2002, salió al aire el espacio radial OSITRAN te informa, emitido por CPN Radio dentro del programa “En defensa del consumidor”.

#### **D) Capacitación del Personal**

La Capacitación se ejecuta de acuerdo con las necesidades de desarrollo de personal y se realiza a través de cursos o pasantías, tanto en el ámbito nacional como en el internacional. Esta capacitación promueve que promuevan el mayor conocimiento sobre los negocios, los conceptos y la tecnología para mejorar la gestión de supervisión, de regulación y de la administración. En la actualidad, la capacitación para OSITRAN es considerada un objetivo estratégico motivo por el cual es un factor importante en el fortalecimiento de la institución, especialmente para los procesos de supervisión y regulación.

En ese contexto, durante el año 2002, el Consejo Directivo aprobó la Directiva de capacitación, la misma que busca fortalecer esta actividad.

Asimismo, OSITRAN, con el financiamiento del BID, organizó un taller de capacitación dirigido al personal de OSITRAN, funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y funcionarios de las empresas concesionarias, sobre “Normas de seguridad y estándares de la Federal Railroad Administration Class II” a cargo del especialista canadiense Sr. Roberth Fish, el mismo que incluyó clases teóricas de una semana desarrolladas en nuestras oficinas y clases prácticas desarrolladas recorriendo la vía férrea nacional.



Edgar Garay & Asociados

CONSULTORES - ASESORES - AUDITORES - PERITOS



#### DICTAMEN DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

#### A LOS SEÑORES DIRECTORES DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN

Hemos auditado el balance general del **Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN** al 31 de diciembre del 2002 y los correspondientes estados de ganancias y pérdida, de cambios en el patrimonio neto y de flujos de efectivo por el período terminado a esa fecha, los cuales fueron ajustados para reflejar el efecto de las variaciones en el poder adquisitivo de la moneda peruana, siguiendo la metodología descrita en la Nota N° 3. La preparación de dichos estados financieros es responsabilidad de la gerencia de la entidad. Nuestra responsabilidad consiste en emitir una opinión a los estados financieros sobre la base de la auditoría que efectuamos.

Nuestro examen fue realizado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas y normas de auditoría gubernamental emitidas por la Contraloría General de la República. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con la finalidad de obtener seguridad razonable de que los estados financieros no contengan errores importantes. Una auditoría comprende el examen basado en comprobaciones selectivas de las evidencias que respaldan los importes y las divulgaciones reveladas en los estados financieros. Una auditoría también comprende la evaluación de los principios de contabilidad aplicados y de las estimaciones significativas efectuadas por la gerencia de la entidad, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros. Consideramos que la auditoría que hemos efectuado constituye una base razonable para fundamentar nuestra opinión.

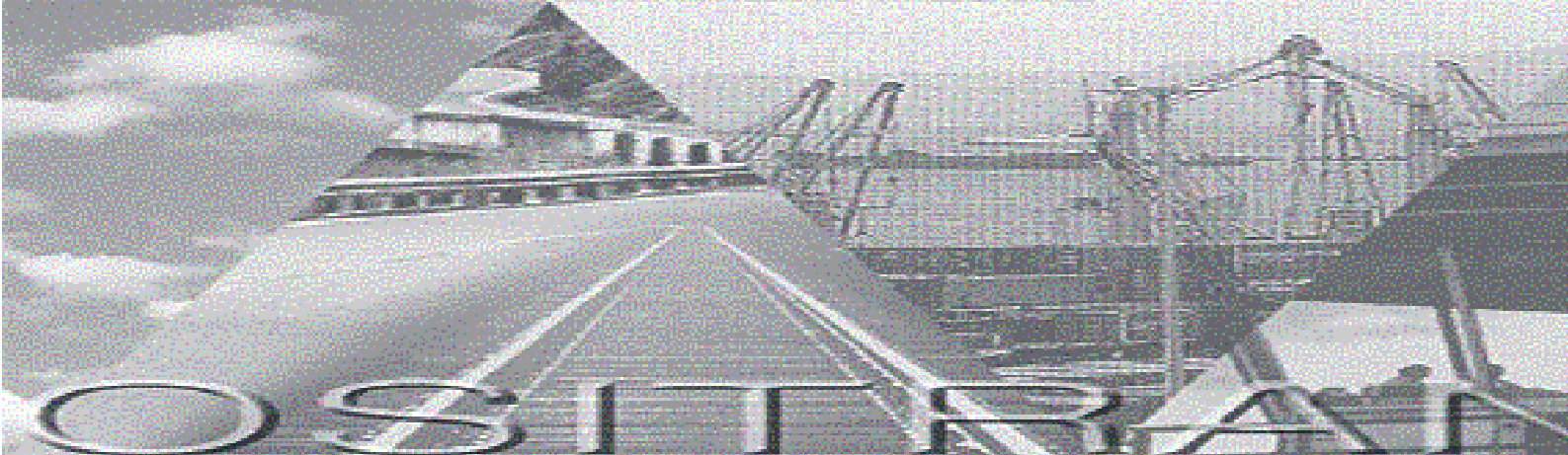
En nuestra opinión, los estados financieros indicados en el primer párrafo presentan razonablemente, en todos sus aspectos importantes, la situación financiera del **Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN** al 31 de diciembre de 2002, los resultados de sus operaciones y sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados.

San Borja, Abril 25, 2003.  
Lima - Perú

REFRENDADO POR:

*Edgar Garay & Asociados*

 (Socio)  
CPC Edgar Garay Callalli  
Contador Público Colegiado  
Matrícula N° 05705



**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA  
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN**

**BALANCE GENERAL**

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002

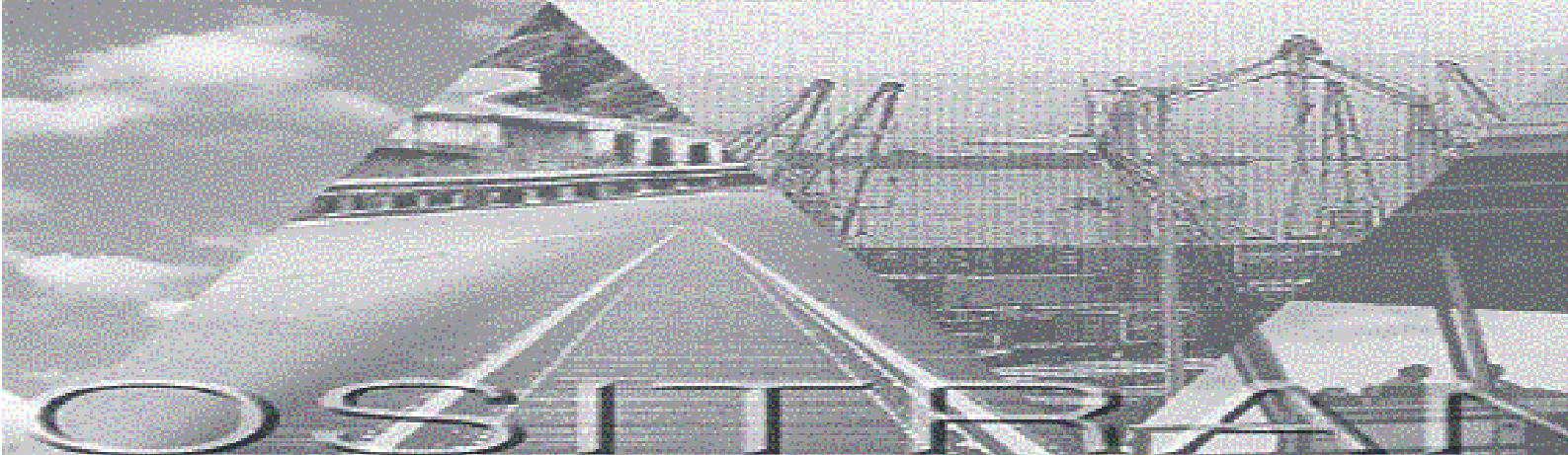
(Notas 1, 2 y 3)

(Expresados en nuevos soles)

<u>ACTIVO</u>	<u>Notas</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
<u><b>ACTIVO CORRIENTE</b></u>			
Caja y bancos	4	725,460	809,212
Cuentas por cobrar comerciales	5	704,147	655,453
Otras cuentas por cobrar	6	22,986	6,683
Existencias		58,275	65,623
Gastos pagados por anticipados	7	<u>4,691</u>	<u>261,513</u>
<u><b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b></u>		<u><b>1'515,559</b></u>	<u><b>1'798,484</b></u>
<u><b>ACTIVO NO CORRIENTE</b></u>			
Inversiones permanentes	8	71,232	74,694
Muebles, maquinaria y equipo (neto)	9	<u>535,758</u>	<u>758,324</u>
<u><b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b></u>		<u><b>606,990</b></u>	<u><b>833,018</b></u>
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<u><b>2'122,549</b></u>	<u><b>2'631,502</b></u>

Las notas que acompañan forman parte de los estados financieros.





**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA  
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN**

**BALANCE GENERAL**

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002

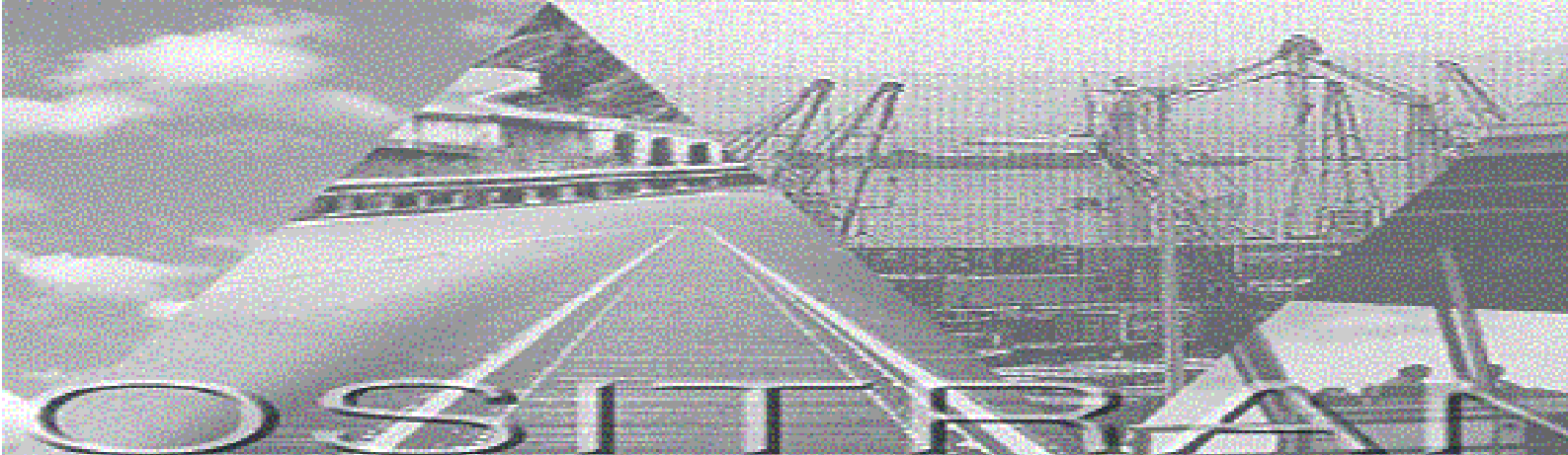
(Notas 1, 2 y 3)

(Expresados en nuevos soles)

<u>PASIVO Y PATRIMONIO</u>	<u>Notas</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
<u>PASIVO CORRIENTE</u>			
Cuentas por pagar comerciales	10	90,922	616,956
Otras cuentas por pagar	11	604,982	642,428
<b><u>TOTAL PASIVO</u></b>		<b><u>695,904</u></b>	<b><u>1'259,384</u></b>
<u>PATRIMONIO</u>			
	12		
Capital adicional		3,628	3,628
Resultados acumulados		1'423,017	1,368,490
<b><u>TOTAL PATRIMONIO</u></b>		<b><u>1'426,645</u></b>	<b><u>1'372,118</u></b>
<b><u>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</u></b>		<b><u>2'122,549</u></b>	<b><u>2'631,502</u></b>

Las notas que acompañan forman parte de los estados financieros.





**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA  
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN**

**ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS**

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002

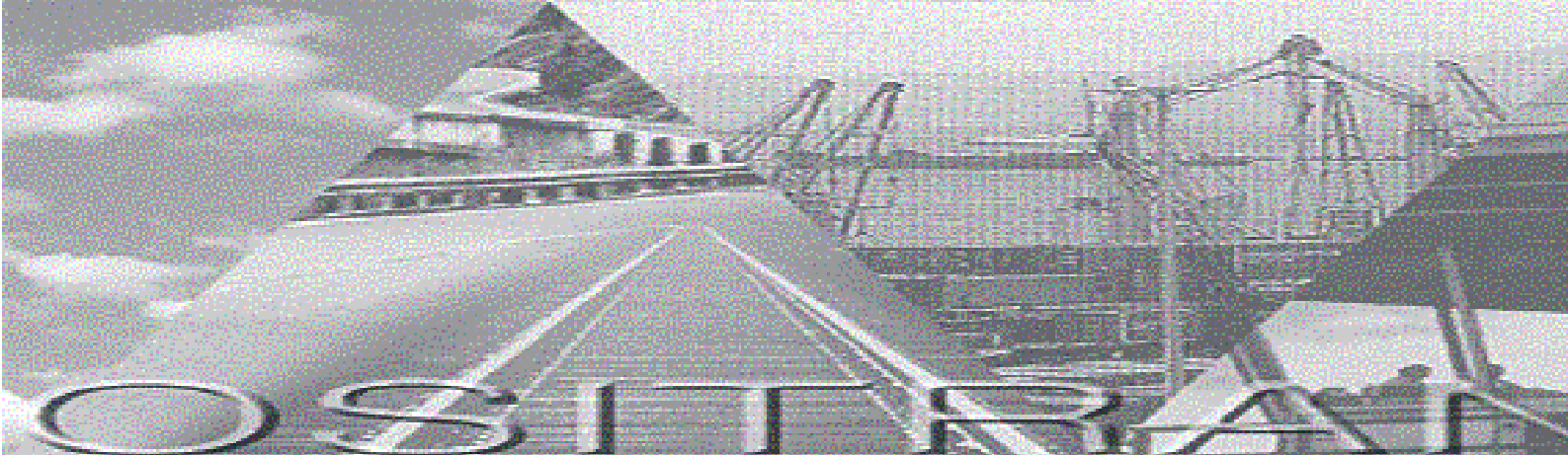
(Notas 1, 2 y 3)

(Expresados en nuevos soles)

	<u>Notas</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
<b>VENTAS NETAS</b>			
A terceros	13	7'693,915	7'425,265
<b>TOTAL INGRESOS BRUTOS</b>		<b>7'693,915</b>	<b>7'425,265</b>
<b>UTILIDAD BRUTA</b>		7'693,915	7'425,265
Gastos de administración	14	(7'684,606)	(7'296,385)
<b>UTILIDAD OPERATIVA</b>		<b>9,309</b>	<b>128,880</b>
<b>OTROS INGRESOS (GASTOS)</b>			
Ingresos financieros	15	12,563	74,436
Gastos financieros		(4,542)	(4,476)
Otros ingresos		7,149	58,389
Resultado por exposición a la inflación		(13,955)	30,662
		<b>1,215</b>	<b>159,011</b>
<b>RESULTADO ANTES DE PART. EXT, PARTIC. Y DEL IMPUESTO A LA RENTA</b>		<b>10,524</b>	<b>287,891</b>
Participaciones y Deducciones		---	---
Impuesto a la Renta		---	---
<b>RESULTADO ANTES DE PART. EXT.</b>		<b>10,524</b>	<b>287,891</b>
Ingresos Extraordinarios	16	44,568	115,978
Gastos Extraordinarios		( 565)	(326,673)
<b>RESULTADO ANTES DE INTERESES MINORITARIOS</b>		<b>54,527</b>	<b>77,196</b>
Interés minoritario		---	---
<b>UTILIDAD DEL EJERCICIO</b>		<b>54,527</b>	<b>77,196</b>

Las notas que acompañan forman parte de los estados financieros.





**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA  
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRA**

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO**

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002

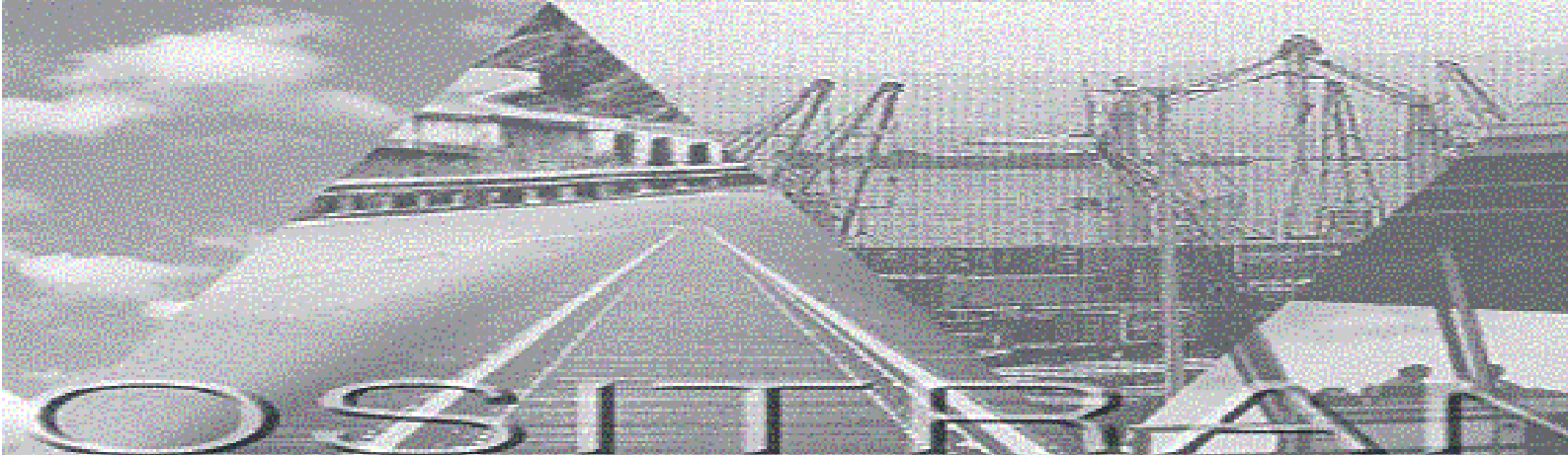
(Notas 1, 2 y 3)

(Expresados en nuevos soles)

	<b>CAPITAL</b>	<b>RESULTADOS</b>	
	<b><u>ADICIONAL</u></b>	<b><u>ACUMULADOS</u></b>	<b><u>TOTAL</u></b>
Saldo al 31 de diciembre de 2000	3,628	1'291,294	1'294,922
Utilidad del ejercicio	---	77,196	77,196
Saldo al 31 de diciembre de 2001	<u>3,628</u>	<u>1'368,490</u>	<u>1'372,118</u>
Utilidad del ejercicio.	---	54,527	54,527
Saldo al 31 de diciembre de 2002	<u>3,628</u>	<u>1'423,017</u>	<u>1'426,645</u>

Las notas que acompañan forman parte de los estados financieros.





**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA  
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRA**

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO**

POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2002

(Notas 1, 2 y 3)

(Expresados en nuevos soles)

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
<b>A. ACTIVIDADES DE OPERACIÓN</b>		
Cobranza de venta de bienes o servicios e ingresos operacionales	7'645,221	7'378,554
Otros cobros de efectivo relativos a la actividad	314,633	30,662
Menos:		
Pagos a proveedores de bienes y servicios	(2'087,771)	(1'490,547)
Pago de remuneraciones y beneficios sociales	(5'913,217)	(5'363,609)
Pago de tributos	(82,543)	( 169,083)
Otros pagos de efectivo relativos a la actividad	(13,955)	( 827,672)
<b>AUMENTO (DISMIN.) DEL EFECT. EQUIV. PROVENIENTE DE ACTIV. DE OPERACIÓN</b>	<b>( 137,632)</b>	<b>( 441,695)</b>
<b>B. ACTIVIDAD DE INVERSIÓN</b>		
Cobranza de venta de valores e inversiones permanentes.	3,462	---
Cobranza de venta de inmuebles, maquinaria y equipo.	50,418	---
Menos:		
Pagos por compra de inmuebles, maquinaria y equipo	---	( 169,209)
Otros pagos de efectivo relativos a la actividad	---	(2,309)
<b>AUMENTO (DISMIN.) DEL EFECT. EQUIV. PROVENIENTE DE ACTIV. DE INVERSIÓN</b>	<b>53,880</b>	<b>( 171,518)</b>
<b>C. ACTIVIDAD DE FINANCIAMIENTO</b>		
<b>AUMENTO (DISMIN.) DEL EFECT. Y EQUIV. PROVENIENTE DE LAS ACTIV. DE FINANCIAM.</b>	<b>---</b>	<b>---</b>
<b>AUMENTO (DISMIN.) NETO DE EFECT. Y EQUIVALENTE DE EFECT. (A+B+C)</b>	<b>(83,752)</b>	<b>( 613,213)</b>
<b>SALDO DE EFECT. Y EQUIVALENTE DE EFECT. AL INICIO DEL EJERCICIO</b>	<b>809,212</b>	<b>1'422,425</b>
<b>SALDO EFECT. EQUIVALENTE DE EFECT. AL FINALIZAR EL EJERCICIO</b>	<b>725,460</b>	<b>809,212</b>

Las notas que acompañan forman parte de los estados financieros.

