

MEMORIA ANUAL 2004





¿Qué es OSITRAN?

Es el organismo regulador de la infraestructura de transporte de uso público, encargado de regular la explotación de esta infraestructura, es decir, aeropuertos, carreteras, puertos y vías férreas; supervisando la ejecución de los contratos de concesión y cautelando, en forma imparcial y objetiva, los intereses de los usuarios, de los inversionistas y del Estado.

OSITRAN no tiene competencia en:

- Infraestructura de transporte administrada por el Gobierno Central, es decir, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Infraestructura de transporte administrada por los municipios.
 - Infraestructura de transporte de uso privado.
 - Servicio de transporte de carga y pasajeros en general.



VISIÓN

Organismo regulador líder, moderno y eficiente, que promueve el desarrollo de la infraestructura de transporte de uso público contribuyendo a la competitividad del país.

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.

CRITERIOS RECTORES EN LA GESTIÓN DE OSITRAN

- Respeto a los contratos de concesión.
- Contribución a la competitividad del país.

GESTIÓN SUPERVISORA

Orientada a la calidad del servicio.



OSITRAN, en el cumplimiento de sus funciones:

NORMA a través de la emisión de resoluciones y directivas que rigen los temas de acceso al uso de la infraestructura, tarifas, gestión en la administración de los contratos de concesión, y solución de reclamos y controversias.

REGULA los cargos y condiciones económicas del acceso a la infraestructura y también las tarifas por los servicios que brindan las entidades prestadoras vinculados con la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, cuyas características corresponden a un mercado monopólico.

SUPERVISA mediante la verificación del cumplimiento de los contratos de concesión, la aplicación de normas y el sistema tarifario de las entidades prestadoras, así como cautela el acceso a la infraestructura de transporte de uso público.

SOLUCIONA CONTROVERSIAS a través de la resolución de los conflictos que se presenten entre entidades prestadoras o entre éstas y sus usuarios.



Consejo Directivo 2004

Presidencia

- Alejandro Chang Chiang

Directores

- Lorena Alcázar Valdivia
Hasta el 08.03.2004
- Mario Arbulú Miranda
Desde 09.03.2004
- Javier Illescas Mucha
Desde el 08.04.2004
- José Moquillaza Risco
Desde el 06.01.2004
- Rafael Muente Schwarz
Desde el 12.10.2004



Plana Gerencial 2004

Gerencia General

- Jorge Alfaro Martijena

Gerencia de Regulación

- Roberto Urrunaga Pascó – Font
(Hasta el 31.07.2004)
- Gonzalo Ruiz Díaz
(Desde el 25.10.2004)

Gerencia de Supervisión

- Wilder Pereyra Acuña

Gerencia de Asesoría Legal

- Félix Vasi Zevallos

Gerencia de Administración y Finanzas

- César Ráez Bodero
(Hasta el 09.10.2004)
- Rosario Soto Tam
(Desde el 20.12.2004)



Consejos de Usuarios de OSITRAN 2004

Aeropuertos

Puertos

<p>Asociación Peruana de Consumidores – ASPEC Crisólogo Cáceres Valle – <i>Titular</i></p> <p>Perú Cámaras Álvaro Gálvez Calderón – <i>Titular</i> Roberto de la Torre Aguayo – <i>Alterno</i></p> <p>Asociación de Exportadores – ADEX Andrés Jochamowitz Stafford – <i>Titular</i> Eric Farah Bote – <i>Alterno</i></p> <p>Cámara de Comercio de Lima Alberto Ego – Aguirre Yáñez – <i>Titular</i> Juan Antonio Morales Bermúdez – <i>Alterno</i></p> <p>Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados – ASAEP Fernando Raventós Marcos – <i>Titular</i> Jorge Izusqui Chessman – <i>Alterno</i> José María López de Romaña Montenegro – <i>Alterno</i> Alberto Huby Vidaurre – <i>Alterno</i> Javier Tovar Gil – <i>Alterno</i></p> <p>Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional y Transportes – APACIT Tulio Gallese Díaz – <i>Titular</i> Ioannis Babatsias Lobatón – <i>Alterno</i></p> <p>Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI Patricia Siles Álvarez – <i>Titular</i> Francisca Piedra de Blondet – <i>Alterno</i></p> <p>International Air Transport Association – IATA Patricio Sepúlveda Cerón – <i>Titular</i> Constanza Móntes Larrañaga – <i>Alterno</i> Adriana Gamarra de Carbonel – <i>Alterno</i> Álvaro Delgado Eguiluz – <i>Alterno</i></p>	<p>Asociación de Armadores del Perú Juan Luis Villarán Salazar – <i>Titular</i> Javier Labarthe Fernandini – <i>Alterno</i> Fernando Harten Woodman – <i>Alterno</i></p> <p>Asociación de Terminales de Almacenamiento del Perú Carlos Vargas Loret de Mola – <i>Titular</i> César Ballón Izquierdo – <i>Alterno</i></p> <p>Asociación Marítima del Perú Federico Stock Krug – <i>Titular</i> Gonzalo Santillana – <i>Alterno</i></p> <p>Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional y Transportes – APACIT Tulio Gallese Díaz – <i>Titular</i> Ioannis Babatsias Lobatón – <i>Alterno</i></p> <p>Sociedad de Comercio Exterior del Perú – COMEX PERU Enrique Gubbins Bovet – <i>Titular</i></p> <p>Cámara Nacional de Comercio, Producción y Servicios Samuel Gleiser Katz – <i>Titular</i> Álvaro Gálvez Calderón – <i>Alterno</i></p> <p>Asociación de Exportadores – ADEX John Hartley Morán – <i>Titular</i> Raúl Gómez Segura – <i>Alterno</i></p> <p>Confederación Nacional de Instituciones Empresariales – CONFIEP Manuel Alfaro Salmón – <i>Titular</i></p>
--	--



Red Vial

Regional de Arequipa

Asociación de Exportadores – ADEX

Carlos Lazarte Hoyle – *Titular*

Asociación Nacional de Transporte Terrestre de Carga – ANATEC

Renato Subiria Dodero – *Titular*

Cámara Nacional de Comercio, Producción y Servicios

Karine Gruslin García – *Titular*

Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía

Alfredo Farje – *Titular*

Ángel Murillo – *Alterno*

Cámara de Comercio de Arequipa

Jorge Cohello – *Titular*

Grupo Gloria

Julio Arce – *Titular*

Sociedad Minera Cerro Verde

Julia Torreblanca – *Titular*

Agencia de Aduana Ultramar

Mariano Villamar – *Titular*

Rafael Ocampo – *Alterno*

Marítimo Océano

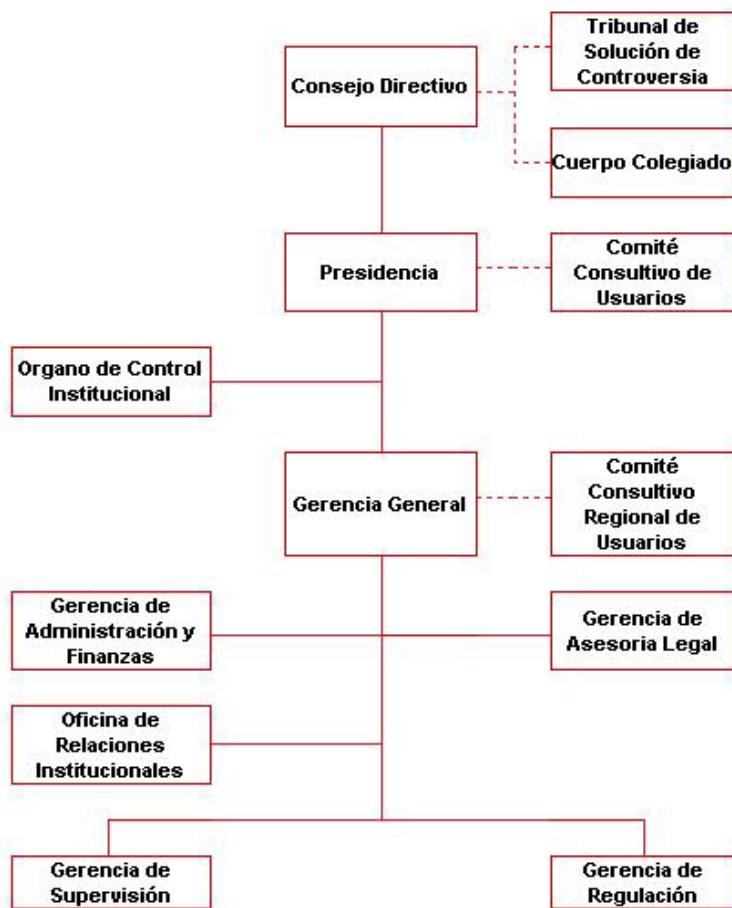
Nilo Zurita – *Titular*



Organización 2004

Durante el año 2004, OSITRAN desarrolló su gestión como regulador de la infraestructura de transporte de uso público, con una planilla de 39 funcionarios conformada por:

- 5 gerentes
- 24 profesionales
- 7 asistentes
- 3 auxiliares





Personal de OSITRAN 2004





Ing. Alejandro Chang Chiang
Presidente Ejecutivo

Si bien el 2004 ha sido un año de afirmación de OSITRAN como organismo regulador al consolidarse sus competencias en el ámbito de la actividad portuaria, su misión y su rol en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público aún no son comprendidas en su real dimensión.

El desconocimiento de los conceptos de regulación económica y el hecho de que la infraestructura de transporte haya estado totalmente administrada por el Estado, son factores que facilitan que algunos de los actuales actores que participan en el sector, por mantener sus propios intereses, desinformen sobre la mejor estrategia para modernizar la infraestructura; ello atenta contra la competitividad del país, ya que desincentiva la participación privada.

Existe una mayor conciencia en el sentido de que la participación del sector privado se hace imprescindible para cubrir el déficit de infraestructura en el sector transporte, y para ello se requiere un organismo regulador autónomo, fuerte y respetado.

Dentro de este esquema de dar mayor participación al sector privado en la explotación y desarrollo de la infraestructura de transporte, se hace imprescindible que el concedente refuerce su accionar para el cumplimiento de las obligaciones que ha asumido o asuma en los diversos contratos de concesión, a fin de facilitar la gestión de las entidades prestadoras.

Por OSITRAN, me place comunicar que la Institución está mejor posicionada; efectivamente, su autonomía y gestión técnica son percibidas en la encuesta realizada entre funcionarios de las entidades prestadoras, usuarios y representantes gremiales, así como entre líderes de opinión, académicos y miembros del Poder Ejecutivo y Legislativo.



En el 2004 se ha elaborado el Plan Estratégico Institucional 2004 – 2008; y, dentro del esquema que OSITRAN es una organización que aprende, se ha ajustado su organización y sus documentos normativos de gestión para enmarcarlos dentro de los alcances del Decreto Supremo 043-2004-PCM, a fin de continuar racionalizando sus procesos y obtener una mayor eficiencia institucional.

La Institución sigue buscando abrirse paso para lograr una situación de liderazgo y llegar a ser un organismo regulador cuya organización y gestión sirvan como modelo reconocido internacionalmente en el sector transporte.

Dentro del proceso de cambio de la cultura organizacional de la Institución, se destaca el análisis de las competencias llevado a cabo en el 2004, que nos está permitiendo capacitar al personal en los aspectos que se requieren fortalecer. Asimismo, consideramos que estamos preparados para afrontar el reto que nos impone el programa agresivo de concesiones en el que el Gobierno se encuentra abocado, para atender la demanda de infraestructura que implica la próxima suscripción del Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos de Norte América y la integración con los países sudamericanos.

Destaca en este periodo la suscripción del Convenio de Cooperación con Trading Development Agency (TDA), representado por el Excelentísimo Embajador de los Estados Unidos de Norte América, quien consciente de los esfuerzos que realiza la Institución para su fortalecimiento, apoya a OSITRAN en este aspecto, financiando la capacitación del personal y prestando asesoría para mejorar el rol supervisor.

Por otro lado, en el 2004 se aprobaron el nuevo Reglamento General de Supervisión y el Reglamento General para la Revisión y Fijación de Tarifas, y se ha presentado ante la Oficina del Primer Ministro el Proyecto de Modificación del Reglamento General de OSITRAN; culmina, así, la reforma normativa iniciada en el 2002.

En el aspecto regulatorio cabe destacar que las tarifas fijadas por OSITRAN para los servicios portuarios de ENAPU, aún no se encuentran vigentes por orden del Poder Judicial, que aceptó una medida cautelar solicitada por esta empresa. Ello da una pésima señal al mercado sobre la participación del Poder Judicial en el marco de la regulación, agravándose la situación aun más, al haber sido solicitada la referida medida cautelar por una empresa



pública que a la fecha no reconoce a cabalidad la autoridad del organismo regulador.

Dentro del marco de desconocer la autoridad del regulador por parte de ENAPU, OSITRAN no ha logrado cautelar en forma adecuada el acceso a la infraestructura que administra esta entidad prestadora, que no ha contado — como lo debe tener cualquier empresa eficiente— con un plan de desarrollo de largo plazo y que ha requerido que por mandato de una ley, la autoridad portuaria nacional supla esta deficiencia. Asimismo, OSITRAN se ha visto obligado a emitir nueve mandatos de acceso, todos ellos a la infraestructura administrada por ENAPU.

En relación con las solicitudes de modificación de contratos de concesión, OSITRAN también ha tenido una activa participación dando la opinión técnica correspondiente, previa coordinación con el concedente y las empresas concesionarias, así como con los acreedores permitidos.

Los Comités Consultivos de Usuarios, hoy llamados Consejos de Usuarios, tuvieron una activa participación, a cuyos miembros agradezco por sus valiosos aportes para la toma de decisiones en los aspectos de tarifas y de acceso, así como en otros asuntos relacionados con la gestión de la Institución.

En resumen, si bien el 2004 ha sido otro año con circunstancias difíciles, ha sido también un periodo de afirmación del Organismo como ente regulador, cuya gestión está siendo reconocida tanto en el país como en el exterior; esta situación se ha logrado gracias al apoyo de los miembros del Consejo Directivo y del Tribunal de Solución de Controversias, así como al esfuerzo del equipo gerencial y del personal de OSITRAN, a quienes agradezco por su valiosa colaboración.

Al igual que el año anterior, considero que el avance ha sido muy significativo pero aún hay un camino por recorrer; y deseo reiterar que el éxito sólo se logrará con el esfuerzo de un equipo integrado, con la participación de los usuarios y el diálogo permanente con todos los actores que participan en la gestión de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.



CONTENIDO

I. Competencia de OSITRAN

II. OSITRAN en el 2004

1. Aspecto normativo
2. Aspecto tarifario
3. Acceso a la infraestructura de transporte
4. Acciones de supervisión
5. Cumplimiento de entidades prestadoras
6. Solución de controversias
7. Pago de la retribución al Estado

III. Los usuarios en OSITRAN

1. Consejo de Usuarios de Aeropuertos -CUA
2. Consejo Consultivo de Usuarios de Puertos – CUP
3. Consejo Regional de Usuarios de Arequipa – CRUA

IV. Fortalecimiento Institucional

1. Aspecto normativo interno
2. Difusión del rol y la gestión de OSITRAN
 - 2.1. Conferencias y talleres
 - 2.2. Audiencias públicas de fijación de tarifas
 - 2.3. Actividades con medios de comunicación
 - 2.4. Participación de OSITRAN en diversas actividades
3. Capacitación del personal

V. Estados financieros auditados



Competencia de OSITRAN

Como regulador de la infraestructura de transporte de uso público, OSITRAN tiene bajo su ámbito de competencia la supervisión y regulación de seis (6) contratos de concesión:

<i>Concesión</i>	<i>Empresa Concesionaria</i>	<i>Concesión</i>	<i>Objeto</i>	<i>Vigencia</i>
	Lima Airport Partners S.R.L. LAP	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Construcción, mejora y explotación	30 años (hasta el 2030)
	Norvial S.A.	Carretera Ancón-Huacho-Pativilca	Construcción, rehabilitación, mantenimiento y explotación	25 años (hasta el 2028)
	Concesiones de Carreteras S.A. CONCAR	Carretera Arequipa Matarani	Rehabilitación, mantenimiento y explotación	11 años y 8 meses (hasta el 2006)
	Terminal Internacional del Sur S.A. TISUR	Terminal Portuario de Matarani	Construcción, conservación y explotación	30 años (hasta el 2029)
	Ferrovías Central Andina S.A. FCA	Vía Férrea del Centro	Explotación de vías y material rodante	35 años (hasta el 2034)
	Ferrocarril Transandino S.A. FTA	Vía Férrea del Sur y Sur Oriente	Explotación de vías y material rodante	35 años (hasta el 2034)



Entidades Públicas



Además de la regulación y supervisión de los contratos de concesión, OSITRAN también regula —en materia de tarifas y acceso a la infraestructura— a ENAPU y CORPAC, empresas públicas administradoras de los puertos y aeropuertos no concesionados, respectivamente.



OSITRAN en el 2004

ASPECTO NORMATIVO

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 2004, OSITRAN culminó la revisión y aprobación de su marco normativo, que ha servido como sustento para los diversos procedimientos de revisión y fijación de tarifas, entre otras aplicaciones.

Dentro de este mismo ámbito, se concluyeron el Reglamento General de Reclamos y Solución de Controversias, el Reglamento General de Tarifas y el Reglamento General de Supervisión. Además, se ha aprobado el Proyecto de Reglamento General de OSITRAN, para su posterior revisión y promulgación por parte del Primer Ministro.

De este modo, durante el año 2004, OSITRAN ha continuado con las actividades destinadas a incrementar el nivel de calidad de la gestión, motivo por el cual ha emitido diversas normas con dos claros objetivos: en lo posible hacer más predecibles las decisiones del regulador y contribuir en elevar la competitividad del país.

Normas de alcance general

➤ Reglamento General para la Solución de Reclamos y Controversias

El Reglamento General para la Solución de Reclamos y Controversias, establece las normas, procedimientos y procesos a través de los cuales OSITRAN ejerce las funciones de solución de reclamos entre entidades prestadoras, y entre éstas y sus usuarios.

Este Reglamento ha sido emitido a la luz de las importantes experiencias surgidas durante el año y medio de funcionamiento del Tribunal de Solución de Controversias, además de los cambios producidos en el



marco regulatorio de OSITRAN, tal como la aprobación del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, que ameritaba una adecuación del marco de solución de controversias.

Cabe mencionar que con el Reglamento de Solución de Reclamos y Controversias, se ha logrado facilitar la comprensión del procedimiento de reclamos en los agentes que requieren de su aplicación.

➤ **Reglamento General de Supervisión**

El Reglamento General de Supervisión establece las normas que rigen la función supervisora de OSITRAN, así como los derechos y obligaciones de los supervisados y los procedimientos que se aplicarán en los procesos de supervisión.

Con la aprobación del Reglamento General de Supervisión, se continúa afianzando la supervisión de las entidades prestadoras, aplicando siempre el principio de la menor injerencia en la gestión de las mencionadas entidades.

➤ **Reglamento General de Tarifas de OSITRAN**

El Reglamento General de Tarifas establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que debe aplicar OSITRAN cuando fije o revise las tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.

El Reglamento recoge la experiencia adquirida por OSITRAN en los procesos de fijación y revisión tarifaria, y tiene como objetivo establecer los principios y las reglas generales a que se somete el ejercicio de la función reguladora de OSITRAN, así como las obligaciones de las entidades prestadoras bajo su ámbito de competencia con relación al establecimiento y aplicación de las tarifas aplicables a los servicios que ellas prestan, sus obligaciones con el organismo regulador, como también con los usuarios de las infraestructuras administradas por dichas entidades prestadoras.



Del mismo modo, la norma establece las reglas generales a las que se sujetará la participación de los usuarios y sus organizaciones representativas en el proceso regulatorio.

Con la aprobación del Reglamento General de Tarifas se busca facilitar la operación del sistema tarifario de la infraestructura de transporte de uso público por parte del organismo regulador, las entidades prestadoras y los usuarios, otorgándose la predictibilidad necesaria para el ejercicio de la función reguladora de OSITRAN y contribuyendo a la transparencia en el proceso de fijación y revisión de tarifas; de esta forma se reduce la asimetría de información que generalmente surge en estos procedimientos.

➤ **Lineamientos para la Interpretación, Modificación y Reconversión de los Contratos de Concesión**

A través de los Lineamientos para la Interpretación, Modificación y Reconversión de los Contratos de Concesión, se establecen los principios aplicables a los casos de interpretación de contratos de concesión, así como también a las opiniones técnicas que emite OSITRAN con relación a las solicitudes de modificación y reconversión de contratos de concesión suscritos por el Estado Peruano y las empresas concesionarias.



*ASPECTO TARIFARIO **

Como parte de las funciones propias de OSITRAN, en el año 2004 se llevaron a cabo los siguientes procesos de revisión y fijación de tarifas:

➤ **Revisión integral de las tarifas CORPAC**

En mayo de 2004, OSITRAN aprobó las nuevas tarifas máximas para los servicios aeronáuticos y aeroportuarios que presta la Corporación Peruana de Aeropuertos – CORPAC. Entre los principales objetivos de la revisión tarifaria destacan:

- o Distinguir los servicios aeronáuticos en servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, considerando sus ingresos y costos económicos.
- o Cubrir los costos de los servicios aeronáuticos para ciertas unidades de negocio.
- o Reducir las distorsiones creadas por la diferenciación de las tarifas entre vuelos nacionales e internacionales.
- o Transparentar los subsidios entre servicios y entre aeropuertos para aquellas unidades de negocio que no cubren sus costos pero que cumplen un rol social en la economía del país.

La revisión de tarifas permitió establecer seis grupos tarifarios de aeropuertos, en función del tráfico y dotación de infraestructura aeroportuaria.

Cabe mencionar que en el caso de los servicios aeroportuarios, la revisión de tarifas permitió uniformizar la estructura de tarifas aplicable a los vuelos internacionales y nacionales, utilizando los mismos rangos de peso máximo de despegue para los servicios de aterrizaje y despegue. Asimismo, un objetivo adicional en el caso de los servicios aeroportuarios fue reducir la disparidad existente entre las tarifas aplicables a vuelos internacionales y nacionales.

Por otro lado, en el caso del servicio de aproximación, que consiste en la ayuda a las naves cuando aterrizan en un aeropuerto, éste fue separado

* Se anexa al final de la Memoria, el tarifario correspondiente al año 2004



de la tarifa de aterrizaje y despegue, e identificado como un rubro más dentro del servicio de navegación aérea.

En cuanto al servicio de navegación aérea, que consiste en las diversas ayudas que se prestan a las aeronaves que transitan en el espacio aéreo, empezó a considerarse como una unidad de negocios independiente del resto de servicios. Dicha unidad de negocios comprende ahora los servicios de meteorología, tránsito aéreo, información aeronáutica, búsqueda y salvamento. El monto de la tarifa por concepto de servicios aeronáuticos fue establecido en base al peso máximo de despegue, utilizando la misma estructura tarifaria aplicada para los servicios aeroportuarios.

En síntesis, la revisión de las tarifas de CORPAC ha permitido dar un mejor ordenamiento a la estructura tarifaria de las distintas unidades de negocios de la Corporación, distinguiendo las unidades que son deficitarias y se que se financian con recursos provenientes del Aeropuerto Jorge Chávez, de aquellas que más bien se autosostienen.

Este proceso de revisión tarifaria ha sido concebido como un paso intermedio en la búsqueda de un objetivo final, que consiste en la prestación de servicios aeroportuarios y de aeronavegación competitivos y que a la vez sean sostenibles en el tiempo. Para ello no sólo es necesaria la promoción de una mayor competitividad de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos que presta CORPAC, sino también el fomento de una cultura de pago en los usuarios de la mencionada infraestructura.

➤ Revisión integral de las tarifas de ENAPU

En el mes de julio de 2004, se aprobaron las nuevas tarifas máximas de los servicios portuarios que presta ENAPU.

Los objetivos principales de dicha revisión tarifaria fueron:

- o Cubrir los costos de los servicios portuarios y reconocer una ganancia razonable.
- o Corregir las distorsiones que produce la existencia de subsidios entre servicios.



- o Contribuir a incrementar la competitividad de los servicios portuarios en relación con los otros puertos de la región.

La revisión tarifaria realizada por OSITRAN evidenció en primer término que las tarifas de los servicios que viene prestando ENAPU se encuentran por encima de las ofrecidas por los puertos comparables, particularmente en el caso del Puerto del Callao. Asimismo, se evidenció la presencia de subsidios cruzados entre servicios y terminales portuarios, así como la incorporación de ineficiencias en los costos de los servicios, tales como el pago de las deudas pensionarias propias de la mencionada empresa.

Como resultado de la revisión, se redujeron las tarifas máximas de manera sustancial: por ejemplo, reajustes de hasta 60% para los servicios de carga y a la nave en la mayoría de los puertos. Adicionalmente, los reajustes tarifarios han permitido alinear las tarifas portuarias de ENAPU con las actualmente vigentes en una muestra relevante de puertos de la costa oeste sudamericana.

La no inclusión de los pasivos pensionarios de ENAPU dentro de la estructura de costos que sustenta la tarifa, se basó en el hecho de que dichos adeudos no constituyen un costo efectivo por la prestación del servicio y, en este sentido, no se justifica su incorporación dentro de los costos que sustentan las nuevas tarifas.

La mayor eficiencia de los puertos constituye un elemento indispensable para la promoción de la competitividad de los productos peruanos. Estudios recientes muestran que los sobrecostos portuarios representan alrededor del 5.8%* del sobrecosto total de los productos que se movilizan a través de dicha infraestructura.

En tal sentido, la revisión tarifaria de ENAPU tuvo como un objetivo central la promoción de la competitividad a través de la promoción de servicios portuarios más eficientes.

* SGUT, Martín. *Estudio de los Costos y Sobre Costos Portuarios del Puerto del Callao*. Proyecto Crecer, enero 2005.



Cabe mencionar que si bien OSITRAN determinó la vigencia de dichas tarifas a partir del mes de febrero de 2005 (postergando el plazo original fijado para noviembre de 2004), éstas aún no han entrado en vigencia, como consecuencia de una medida cautelar interpuesta por ENAPU ante el Quinto Juzgado Civil del Callao, medida que ha sido apelada por OSITRAN.

➤ Revisión de tarifas TISUR

En el mes de julio, se aprobó la revisión de tarifas máximas del Terminal Portuario de Matarani (TPM). Dicha revisión se llevó a cabo considerando que el contrato de concesión del referido puerto solo establecía tarifas para los primeros cinco años de la concesión, y comprendió la aplicación de un factor de productividad de 4.16% anual y una reducción neta de tarifas de 2.26% para el periodo agosto 2004 - agosto 2005.

Los objetivos principales de la revisión tarifaria fueron:

- o Transferir a los usuarios, mediante la reducción real de las tarifas máximas, las ganancias de productividad generadas por TISUR durante los primeros años de la concesión del TPM.
- o Establecer un factor de productividad que genere nuevas eficiencias.
- o Corregir distorsiones del sistema tarifario del TPM que estableció el Contrato de Concesión.

Como resultado de la revisión de tarifas, se encontró que los servicios portuarios que se prestan en el Puerto de Matarani han venido enfrentando una competencia creciente de tipo multimodal e interportuaria.

Por ello, se propuso la desregulación del servicio de uso de muelle para contenedores, así como el de otros servicios auxiliares a la nave; esto último, en congruencia con los sistemas tarifarios aplicados en el resto del sistema portuario de uso público.

En el caso de siete (7) servicios portuarios que no enfrentaban competencia y que representaban el 45% de los ingresos, se aplicó un



reajuste a través de una metodología de inflación menos factor de productividad.

Adicionalmente, se corrigió una distorsión ocasionada por el Contrato de Concesión, por la cual se establecían tarifas diferenciadas de uso de muelle por tipo de producto. En este caso, se fijó una tarifa tope única, la misma que no está sujeta al ajuste por factor de productividad.

Se ha observado que transcurridos cinco años de la concesión, TISUR ha logrado importantes mejoras en sus niveles de eficiencia. La inclusión de factores de productividad en la revisión tarifaria tiene el objeto de no sólo incentivar la generación de ahorros en costos por parte de la entidad prestadora, sino de propiciar que dichas eficiencias sean trasladadas a los usuarios.

➤ **Solicitud de aplicación de la tarifa por concepto de TUUA a pasajeros en transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

En el mes de setiembre, Lima Airport Partners (LAP) informó a OSITRAN que iniciaría el cobro de la Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA) a los denominados pasajeros en transferencia, a partir del 1º de enero del 2005.

En respuesta a dicha comunicación, OSITRAN inició un proceso de interpretación del Contrato de Concesión, por el cual se estableció la improcedencia de la pretensión de Lima Airport Partners de cobrar la TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia, dado que los referidos pasajeros no tienen a su disposición la totalidad de los servicios incluidos en la TUUA.

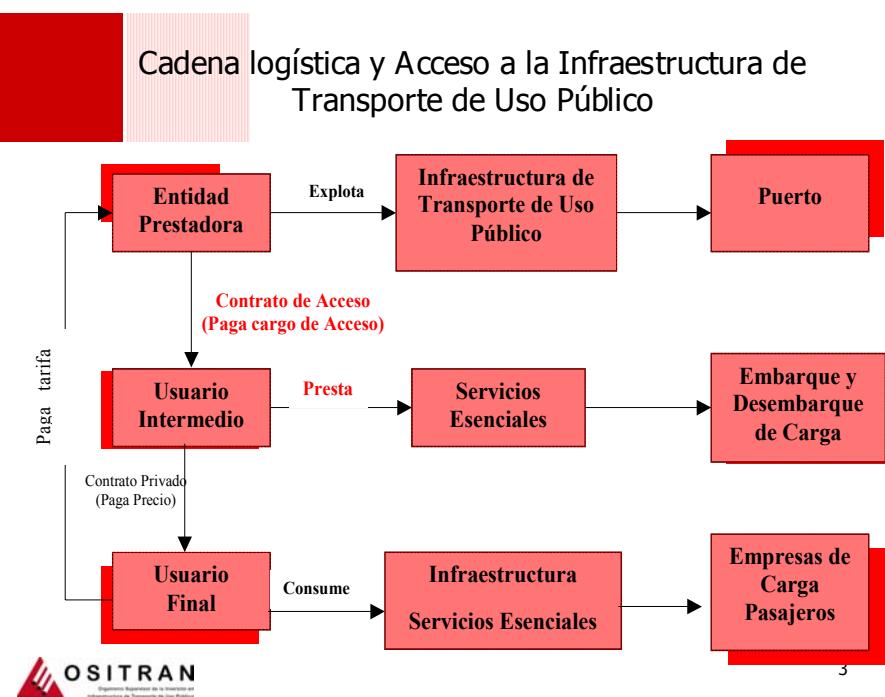


ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

OSITRAN comprende entre sus funciones cautelar el acceso universal al uso de la infraestructura de transporte de uso público.

Para cumplir con dicho objetivo, OSITRAN ha aprobado un conjunto de normas que buscan promover la provisión eficiente de los denominados servicios esenciales (servicios que forman parte de la cadena logística y hacen uso de la infraestructura de transporte) a través del fomento de la competencia, en aquellos casos donde ésta sea técnica y económicamente posible.

Las regulaciones aprobadas por OSITRAN, tales como el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), buscan lograr los objetivos arriba mencionados a través de intervenciones del regulador en aquellos casos donde las partes (usuario de la infraestructura y entidad prestadora) no se pongan de acuerdo, reduciendo así los costos de transacción en el mercado.





Es importante mencionar que OSITRAN promueve tanto la competencia *ex ante*, en los casos donde existan limitaciones en la disponibilidad de infraestructura para los usuarios que desean utilizarla, como también la competencia *ex post*, en aquellos casos donde es posible la competencia entre diversos proveedores en la prestación de servicios esenciales.

Asimismo, cabe señalar que el accionar de OSITRAN se restringe a la regulación económica del acceso, evitando abusos de posición de dominio a través de negativas injustificadas de acceso al uso de la infraestructura (es decir, aquellas que no se justifican por razones de seguridad, eficiencia, restricciones legales o diseño de políticas del sector) por parte de las entidades prestadoras. En contraste, la verificación del cumplimiento de los requisitos técnico-operativos que deben acatar los prestadores de servicios esenciales de la infraestructura de transporte, corresponde a las autoridades del sector transporte.

En lo que se refiere a la fijación o reajuste de cargos de acceso a la infraestructura de transporte de uso público, se detallan a continuación los casos más importantes:

➤ **Fijación de cargo de acceso del servicio de rampa en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Se aprobaron los cargos de acceso para la prestación de los servicios esenciales de rampa en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La buena pro de la subasta convocada por Lima Airport Partners para ofrecer el referido servicio, fue otorgada a las empresas Talma Ogden, Swissport GMBH y Globeground.

➤ **Reajustes de cargos de acceso por uso de instalaciones de carga y almacenamiento de combustible en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

De conformidad con lo establecido en el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, OSITRAN procedió a reajustar la tarifa por uso de instalaciones de carga del Aeropuerto Jorge Chávez al monto de US\$ 0.018 por kilogramo movilizado, así como el cargo de acceso para la prestación del servicio de almacenamiento y provisión de combustible en el Aeropuerto al monto de US\$ 0.0968 por galón.



➤ Fijación de cargos de acceso en puertos

En el marco de la aprobación de las bases de la subasta pública de acceso para brindar el servicio de embarque de minerales en el Terminal Portuario del Callao, se autorizó el cargo de acceso para la faja transportadora de minerales. Al respecto, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario propone la utilización del muelle N° 5 sólo para contenedores, por lo que deberá contemplarse otro muelle para la instalación de la mencionada faja transportadora de minerales.

Asimismo, en el mes de diciembre se aprobó el cargo de acceso aplicable al servicio de practicaje.

A continuación, se muestran en cifras y en detalles los procesos de acceso llevados a cabo durante el 2004:

ACCESOS 2003 – 2004

PROCEDIMIENTO	2003	2004	ACUMULADO
Mandato	2	9	11
Subasta		1	1
Negociación		6	6
Total	2	16	18

El REMA entró en vigencia el 1º de enero de 2002:
durante ese año no concluyó ningún procedimiento de acceso.



PROCESOS DE ACCESO 2004

Procedimiento	Entidad Prestadora	Usuario Intermedio	Servicio Esencial
Subasta	Lima Airport Partners S.R.L	<ul style="list-style-type: none"> • TALMA • SWISSPORT • GLOBE GROUND 	Asistencia en tierra a aeronaves
Negociación 1/	ENAPU	VARTOSA	Practicaje
Negociación 1/	Terminal Internacional del Sur	TRAMARSA	Practicaje
Negociación 1/	Terminal Internacional del Sur	TRAMARSA	Remolcaje
Negociación 2/	Lima Airport Partners S.R.L & ExxonMobil Aviation	Mobil	Provisión de combustible a aeronaves
Negociación 2/	Lima Airport Partners S.R.L. & ExxonMobil Aviation	Repsol	Provisión de combustible a aeronaves
Negociación 3/	Lima Airport Partners S.R.L. & ExxonMobil Aviation	Petroperú	Provisión de combustible a aeronaves
Mandato	ENAPU	Pilot Station S.A.	Practicaje
Mandato	ENAPU	Tritón Maritime Services	Practicaje
Mandato	ENAPU	TRAMARSA	Practicaje
Mandato	ENAPU	Ian Taylor y Cía. SAC	Practicaje
Mandato	ENAPU	Ian Taylor y Cía. SAC	Remolcaje
Mandato	ENAPU	Sertemar	Remolcaje
Mandato	ENAPU	TRAMARSA	Remolcaje
Mandato	ENAPU	Inmarsa	Remolcaje
Mandato	ENAPU	Petrolera Transoceánica	Remolcaje

- 1/ La relación de acceso existente se formalizó de acuerdo al REMA, y el contrato suscrito se encuentra en la página web de la entidad prestadora.
- 2/ Los términos del acuerdo se encuentran en un contrato suscrito el año 2001; sin embargo, en el año 2004 se precisó su sujeción al REMA, y en consecuencia, su difusión pública en la página web de la entidad prestadora, la aplicación de los procedimientos allí establecidos para la modificación de dicho contrato, así como también para la atención de nuevas empresas interesadas en prestar el servicio.



ACCIONES DE SUPERVISIÓN

OSITRAN desarrolla su función supervisora con el objeto de elevar la eficiencia y la calidad de servicio en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, cautelando el cumplimiento de las cláusulas contractuales y de las disposiciones legales.

Las acciones de supervisión tienen como objetivo obtener información y/o verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales, técnicas, administrativas, o aquellas contraídas directamente ante OSITRAN por parte de las entidades prestadoras.

En ese sentido y en el marco de lo establecido en el Reglamento General de Supervisión, las materias que OSITRAN supervisa a las entidades prestadoras son las siguientes:

- Aspectos económicos y comerciales
- Aspectos operativos
- Aspectos de inversión
- Aspectos administrativos y financieros

Dichas materias son supervisadas por OSITRAN a través de las siguientes actividades de supervisión:

- Reuniones de trabajo
- Supervisión de gabinete
- Inspección
- Supervisión permanente

En tal sentido, con la finalidad de verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales y dispositivos legales, OSITRAN llevó a cabo 41 inspecciones y 46 reuniones de trabajo durante el año 2004, dando así cumplimiento a lo establecido en su Plan Anual de Supervisión.

A continuación detallamos las acciones de supervisión llevadas a cabo durante el año 2004 según tipo de infraestructura:



Aeropuertos

■ Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - LAP



- En cuanto a los aspectos de inversiones, se consideran los siguientes hechos destacables:
 - a) La supervisión de las obras continuó a cargo de los consorcios de supervisión Técnica y Proyectos S.A. - TYPASA y LAHMEYER Agua y Energía S.A., contratados por OSITRAN para realizar las funciones supervisoras.
 - b) En el 2004, las inversiones en mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez fueron relevantes y superaron las realizadas en los periodos anteriores, habiendo sido reconocidos por OSITRAN US\$ 117 millones, cifra que incluye los costos indirectos y el IGV.

INVERSIONES REALIZADAS
(en miles de USD)

AÑO	MONTO RECONOCIDO
2002	4,233
2003	28,767
2004	84,375
TOTAL	117,375



En el año 2004 se dio cumplimiento a lo estipulado en la cláusula 5.6 del Contrato de Concesión, al haber superado los hitos de inversión correspondientes al mes 36 (14 de agosto de 2004) y, antes de tiempo, el correspondiente al mes 48 (14 de febrero de 2005); se resalta que LAP cumplió con concluir la instalación de siete (7) puentes de embarque de pasajeros (mangas), la construcción del Perú Plaza y el nuevo Espigón en su primera etapa.

Se destaca de igual manera la puesta en operación del Terminal Internacional Temporal y el cumplimiento de los cronogramas de ejecución de las obras de los diferentes subproyectos en la forma prevista en el Plan de Inversiones.

- En cuanto a los aspectos operativos, durante las visitas de supervisión se ha podido verificar el cumplimiento del Plan Anual de Mantenimiento de Lima Airport Partners.
- En los aspectos administrativos – financieros, se realizaron las siguientes acciones:
 - a) Seguimiento permanente para el cumplimiento oportuno de las renovaciones de las coberturas de los diferentes seguros y garantías existentes.
 - b) Monitoreo de las acciones para el mantenimiento de la certificación ISO, válida hasta febrero de 2007.



Carreteras

■ Carretera Arequipa – Matarani – CONCAR



En lo que respecta a la carretera Arequipa–Matarani, se han realizado las siguientes acciones supervisoras:

- Se supervisó el cumplimiento del Programa de Mantenimiento, verificándose que se ha ejecutado oportunamente.
- Se inspeccionó la ejecución de los trabajos de sellado asfáltico de toda la carretera, en los que se emplearon diferentes tipos de sellado según el grado de deterioro de la carpeta asfáltica. No hubo sellado asfáltico entre los kilómetros 0 al 4, debido a los trabajos de ampliación de la carretera que viene realizando el Gobierno Regional de Arequipa.
- Durante el año 2004, se contrató a la empresa CPS de Ingenieros S.A.C. para efectuar la supervisión de los trabajos de sellado asfáltico mencionados anteriormente, así como también para realizar la medición de los índices de condición y servicio de ahuellamiento, rugosidad, figuración y desprendimiento de la carretera.



- En las visitas de supervisión para validar la correcta aplicación de las tarifas en el sistema de cobro, se efectuó una revisión *in situ* de la emisión de boletas y facturas para cada usuario en las garitas de peaje, comprobándose que se venían aplicando correctamente las tarifas autorizadas tanto para vehículos ligeros como pesados.
- Se verificó la adecuada difusión del Reglamento para la Atención de Reclamos por la manifiesta presencia de paneles publicitarios y afiches en las garitas de peaje.

■ NORVIAL, Carretera Ancón – Huacho – Pativilca



En lo que respecta a la carretera Ancón – Huacho – Pativilca, se han realizado las siguientes acciones supervisoras:

- Se contrató al consorcio CPS de Ingenieros S.A.C.- VCHI S.A. Ingenieros Consultores para realizar la supervisión de las obras y el mantenimiento de la vía, acciones comprendidas en el Contrato de Concesión.
- NORVIAL presentó en el año 2003 el Proyecto de ingeniería de detalle de los cambios efectuados al expediente técnico durante el proceso licitatorio, el mismo que fue revisado por la empresa CPS-VCHI y aprobado por OSITRAN en el año 2004, después de la definición del eje de vía.



- NORVIAL, bajo el control de la empresa supervisora CPS de Ingenieros S.A.C.- VCHI S.A. Ingenieros Consultores, realizó la medición de los índices de condición y serviciabilidad, concluyéndose que el mantenimiento efectuado por la empresa concesionaria cumple con los índices de condición señalados en el Contrato de Concesión.
- Se verificó la implementación de los servicios obligatorios como las unidades de auxilio mecánico con grúa, que permiten el traslado de los vehículos hasta la estación de servicios más cercana. Al respecto, durante el año 2004 se realizaron 2,249 auxilios, de los cuales 2,071 fueron atendidos por las grúas y 178, por personal de cuadrillas.
- Se verificó la implementación del servicio de ambulancia y equipo de emergencia, que atiende primeros auxilios y traslada a las personas que requieren servicio médico más especializado hasta el centro más cercano. En el año 2004 se realizaron 490 atenciones de emergencias médicas y accidentales.
- Se comprobó la aplicación de la tarifas, verificando al azar las diferentes boletas de peaje de los usuarios; se constató así la correcta aplicación de la tarifa aprobada en las diferentes estaciones de peaje.
- OSITRAN ha verificado en el año 2004, el uso de los libros de sugerencias y reclamos en las oficinas de reclamos implementadas por la sociedad concesionaria en las tres estaciones de peaje, así como la difusión del Reglamento de Atención de los Reclamos a través de la entrega de volantes y la publicación de afiches en las garitas de peaje.



Puertos

■ Puerto de Matarani - TISUR



- Durante el año 2004 se realizó la verificación del cumplimiento de obligaciones vinculadas a los aspectos económicos y comerciales, dentro de los cuales se encuentran:
 - a) Cumplimiento en la atención de los reclamos de los usuarios, verificando las acciones que el concesionario toma una vez presentados los mismos.
 - b) Supervisión de la aplicación de las tarifas reguladas y de las políticas comerciales.
 - c) Regularización y difusión de sus contratos de acceso a los servicios de practicaje y remolcaje, suscritos con la empresa TRAMARSA.
- Con respecto a la supervisión de las inversiones, cabe resaltar lo siguiente:
 - a) Se inspeccionaron las obras referidas a las optimizaciones de los sistemas de iluminación, de agua contra incendios, y de defensas de los Muelles C y D.



- b) Las inversiones obligatorias ejecutadas en este periodo, fueron las siguientes:

INVERSIONES (en miles de USD)	
OBRAS	MONTO
Mejoras Obligatorias	
Optimización Sistema de agua y lucha contra incendios (*)	163
Optimización/Implementación Sistema de iluminación (*)	250
Optimización Sistema de defensas del Amarradero "C-D" (*)	235
TOTAL	648

(*) Por liquidar.

- Adicionalmente, se verificó el cumplimiento de las obligaciones referidas a la contratación de pólizas de seguros, garantías y entrega de información financiera.

■ EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS – ENAPU



En lo que respecta a los puertos administrados por ENAPU, se realizaron las siguientes acciones supervisoras:



- Se supervisó la aplicación de las tarifas correspondientes, así como las políticas comerciales de la empresa.
- Asimismo, se supervisó la aplicación del Reglamento Marco de Acceso (REMA) en la atención de las solicitudes para prestar los servicios de:
 - a) Estiba y desestiba mediante grúas pórtico en el Muelle Nº 5 del Terminal Portuario del Callao.
 - b) Estiba y desestiba mediante grúas móviles en el Muelle Nº 5 del Terminal Portuario del Callao.
 - c) Embarque y desembarque de concentrados de minerales mediante una faja transportadora fija en el Muelle Nº 5 del Terminal Portuario del Callao.

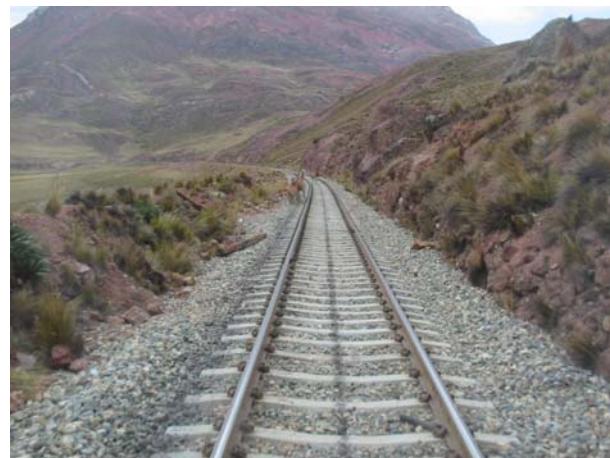


Vías Férreas

- **FERROCARRIL TRASANDINO – FTASA, Vía férrea del Sur y Sur Oriente**



- **FERROVIAL CENTRAL ANDINA – FVCA, Vía férrea del Centro**



En lo que concierne a la supervisión de las vías férreas, se llevaron a cabo las siguientes acciones:

- Se evaluaron las inversiones realizadas por las empresas concesionarias en la vía férrea y el mantenimiento, para ser aplicadas al mecanismo de Liberación del Pago de Retribución.



INVERSIONES REALIZADAS (en miles de Nuevos Soles)

Ferrocarril Trasandino:

AÑO	PRESENTADAS	RECONOCIDAS		TOTAL
		INVERSIÓN	MANTENIM.	
1999	5,871	2,230	1,483	3,714
2000	20,031	11,568	5,947	17,515
2001	24,037	7,242	12,099	19,341
2002	15,681	3,622	11,005	14,627
2003	20,425	796	12,052	12,848
2004	16,273	1,745	13,115	14,860
TOTAL	102,318	27,204	55,702	82,906

Ferrovías Central Andina:

AÑO	PRESENTADAS	RECONOCIDAS		TOTAL
		INVERSIÓN	MANTENIM.	
1999	1,554	228	1,157	1,385
2000	5,454	2,147	2,540	4,687
2001	6,458	3,696	2,148	5,844
2002	8,106	4,738	2,814	7,552
2003	8,761	4,977	2,877	7,853
2004	6,320	4,916	2,800	7,715
TOTAL	36,653	20,702	14,334	35,036

- OSITRAN supervisó la ejecución del Plan Maestro para alcanzar los requisitos y estándares de la United States Railroad Administration (FRA) Class II. De acuerdo a lo que establece el Contrato de Concesión, para el 20 de septiembre del 2004 las empresas concesionarias debían lograr los estándares mencionados. Para el año 2005 OSITRAN, con financiamiento del Banco Mundial, tiene previsto efectuar la medición, tanto para la vía férrea como



para el material tractor y rodante, con la participación de una empresa certificadora de nivel internacional.

- Se verificó que ambas empresas concesionarias durante el periodo 2004 cumplieron con mantener vigentes las pólizas de seguro así como las Cartas Fianza.
- Durante el año 2004, no ha habido interrupciones del tránsito de los servicios ferroviarios como consecuencia de trabajos realizados en las vías férreas.



CUMPLIMIENTO DE ENTIDADES PRESTADORAS

En el marco del cumplimiento de obligaciones que tienen que realizar las entidades prestadoras que explotan la infraestructura de transporte de uso público, OSITRAN realizó las siguientes acciones:

➤ Contabilidad regulatoria

La contabilidad regulatoria constituye una herramienta de monitoreo que permite al regulador velar por que las tarifas aprobadas guarden correspondencia con los costos de prestación de cada servicio. En particular, un objetivo central de la contabilidad regulatoria es separar los costos correspondientes a los servicios regulados de los no regulados, a fin de evitar que los costos correspondientes a estos últimos sean considerados como parte de los primeros.

A través de los reportes de contabilidad regulatoria las entidades prestadoras informan al regulador respecto de los costos de los servicios que prestan. La metodología para la asignación de los costos se encuentra detallada en el Manual de Contabilidad Regulatoria respectivo que ha sido elaborado por cada entidad prestadora, y que ha contado con la aprobación de OSITRAN.

Con la finalidad de que las entidades prestadoras adecuen sus reportes a lo establecido en los manuales de Contabilidad Regulatoria, se han establecido plazos transitorios. Todas las entidades, con la excepción de LAP, se encuentran en dicho proceso de adecuación.

Durante el año 2004, se han evaluado los reportes de contabilidad regulatoria al tercer trimestre, de ENAPU y CORPAC. En el caso de CORPAC se ha propuesto la modificación del Manual de Contabilidad Regulatoria. Adicionalmente, se ha recomendado la extensión del periodo de transición para CORPAC y ENAPU hasta el 31 de diciembre de 2005.



➤ Reglamento de Solución de Reclamos de Usuarios

Las ocho (8) entidades prestadoras bajo la competencia de OSITRAN, cuentan cada una con su Reglamento de Solución de Reclamos de Usuarios, los cuales fueron aprobados por la Gerencia General de OSITRAN.

➤ Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras

En el mes de mayo se aprobaron los Reglamentos de Acceso de TISUR S.A., NORVIAL S.A., Lima Airport Partners S.R.L.-LAP, Ferrovías Central Andina S.A., Ferrocarril Transandino S.A., Empresa Nacional de Puertos S.A.-ENAPU, Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.-CORPAC y CONCAR S.A.

Los referidos reglamentos fueron previamente difundidos y comentados por los interesados y por los Consejos de Usuarios de OSITRAN.



SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Conforme al Reglamento General de OSITRAN, los órganos encargados de ejercer la función de solución de controversias dentro de OSITRAN —es decir, de conciliar intereses contrapuestos— son el Tribunal de Solución de Controversias y los Cuerpos Colegiados, los cuales actúan de forma autónoma e independiente.

➤ Cuerpo Colegiado

El Cuerpo Colegiado tiene competencia para resolver en primera instancia las controversias que se presenten entre entidades prestadoras y las controversias entre usuarios intermedios y Entidades Prestadoras sobre los desacuerdos que surjan en relación a los Contratos de Acceso.

En el año 2004 el Cuerpo Colegiado no ha recibido controversia alguna entre entidades prestadoras, por lo que no ha ejercido su función de solución de controversias.

➤ Tribunal de Solución de Controversias

El Tribunal de Solución de Controversias es el órgano encargado de resolver en segunda instancia las controversias que se presentan entre entidades prestadoras o entre éstas y sus usuarios.

En el 2004 se presentaron 22 causas al Tribunal de Solución de Controversias; de ellas, se resolvieron 15 y quedaron pendientes 7; éstas, sin embargo, fueron resueltas en el año 2005.

Es preciso indicar que de los casos resueltos en el 2004, sólo cinco (5) fueron favorables a la entidad prestadora.



LA RETRIBUCIÓN AL ESTADO

La retribución al Estado, que en algunos casos toma el nombre de canon o fondo vial, es la contraprestación que la **sociedad concesionaria** paga periódicamente a favor del **concedente**, en los términos establecidos en los contratos de concesión.

A continuación se detalla la retribución al Estado pagada durante el año 2004 por las entidades prestadoras por el derecho de explotar la infraestructura de transporte de uso público y se detalla para fines comparativos lo pagado durante el año 2003:

**RECAUDACIÓN POR RETRIBUCIÓN AL ESTADO
DE LAS ENTIDADES PRESTADORAS
AÑO 2004
(en miles de USD)**

SOCIEDAD CONCESIONARIA	2003	2004
Pagos directos		
CONCAR (Arequipa - Matarani)	299	361
FCA (Ferrocarril Central)	0	0
FTA (Ferrocarril del Sur)	0	0
LAP (Aeropuerto Jorge Chávez)	25,639	28,234
NORVIAL S.A. (Ancón - Pativilca)	503	709
TISUR (Puerto Matarani)	417	443
Sub total pagos directos	26,858	29,747
Pagos liberados por inversiones en la vía		
FCA (Ferrocarril Central)	1,901	2,573
FTA (Ferrocarril del Sur)	4,510	4,445
Sub total pagos liberados	6,412	7,018
TOTAL RETRIBUCIÓN USD	33,270	36,766



Los Usuarios en OSITRAN

Desde la creación de los Comités Consultivos de Usuarios de OSITRAN, en el mes de abril del 2001, éstos se fueron consolidando en su actuación gracias a las siguientes acciones: el incremento del número de sus miembros de 4 a 8 miembros cada uno; la participación en una sesión del Congreso de la República a través del Comité de Aeropuertos; la promoción de foros de discusión entre los usuarios y las entidades prestadoras; y la participación activa en todos los procesos de fijación de tarifas con comentarios y sugerencias, entre otros aspectos.

Por otro lado, el Congreso de la República, recogiendo la iniciativa y la experiencia de OSITRAN con sus Comités Consultivos de Usuarios, promulgó el 16 de agosto del 2004 la **Ley 28337**, que modifica diversas disposiciones de la Ley Marco de Organismos Reguladores, y establece la creación obligatoria de los *Consejos de Usuarios en todos los Organismos Reguladores*.

➤ Consejo de Usuarios de Aeropuertos – CUA

El 8 de julio del año 2004 venció la vigencia del primer Consejo de Usuarios de Aeropuertos de OSITRAN, por lo que se procedió a la renovación del referido Consejo.

Para tal efecto se convocó nuevamente a todos los miembros a manifestar su interés por seguir formando parte del Consejo de Usuarios y se invitó a nuevos miembros a formar parte del mismo.

Durante el año 2004 el Consejo de Usuarios de Aeropuertos se ha reunido en cinco (5) oportunidades, y tuvo como principales resultados los siguientes:

- Participación de los usuarios, con comentarios y sugerencias, en el proyecto de procedimiento para el reajuste de la tarifa por uso de instalaciones de carga aérea en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.



- Participación de los usuarios, con comentarios, experiencias y/o observaciones al Proyecto de Estudio de Fijación Tarifaria para los aeropuertos administrados por CORPAC.
- Invitación y participación de los representantes de Lima Airport Partners, para que escuchen los comentarios y observaciones de los usuarios en relación con los procedimientos para el edificio de mercancías del Aeropuerto.
- OSITRAN solicitó a la DGAC del Ministerio de Transportes, a pedido de los miembros del Consejo de Usuarios, que en la prueba de funcionamiento del edificio de mercancías participen los miembros del Consejo y los representantes de OSITRAN.
- Los usuarios fueron informados de las inversiones reconocidas al concesionario del Aeropuerto Jorge Chávez, desde inicios de la concesión hasta agosto del 2004.

Entre otras actividades realizadas, los miembros del Comité de Usuarios participaron de una sesión extraordinaria donde asistió el Gerente General de Lima Airport Partners y los principales funcionarios de la referida empresa, a fin de presentar los argumentos de su solicitud de cobro del TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia.

En la referida sesión, los representantes de IATA y AETAI, miembros del Consejo de Usuarios, realizaron una presentación en la que argumentaron su posición contraria a la solicitud de LAP para cobrar el TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia. OSITRAN tomó nota de los argumentos expuestos por ambas partes.

➤ Consejo de Usuarios de Puertos – CUP

El 4 de abril del año 2004 venció la vigencia del primer Consejo de Usuarios de Puertos de OSITRAN, por lo que se procedió a la renovación del referido Consejo. Para tal efecto se convocó nuevamente a todos los miembros a manifestar su interés por seguir formando parte del Consejo de Usuarios y se invitó a nuevos miembros a formar parte del mismo.

Durante el año 2004 el Consejo de Usuarios de Puertos se ha reunido en tres (3) oportunidades, y tuvo como principales resultados los siguientes:



- Los miembros del Consejo fueron informados sobre las sanciones aplicadas a las entidades prestadoras y el estado de las mismas.
- Participación de los usuarios, con comentarios y sugerencias, en el Proyecto de Revisión de Tarifas Máximas del Terminal Portuario de Matarani.
- Se puso en conocimiento de los miembros del Consejo el oficio por el cual la Autoridad Portuaria Nacional participó del proceso de fijación de tarifas para ENAPU.

➤ Consejo Regional de Usuarios de Arequipa – CRUA

El Consejo Regional de Usuarios de Arequipa, conformado en la referida ciudad por tener en consideración que las cuatro (4) infraestructuras bajo ámbito de competencia de OSITRAN se encuentran en el referido departamento, en el año 2004 tuvo como principales resultados los siguientes:

- La empresa concesionaria Ferrocarril Transandino participó en sesión del Consejo Regional de Usuarios, a fin de presentar su posición con respecto a la solicitud de Ferrovías Central Andina de modificar su contrato de concesión para operar en el Ferrocarril del Sur.
- Los miembros del Consejo revisaron y presentaron sus comentarios a los proyectos de Reglamentos de Acceso presentados por TISUR, Ferrocarril Transandino y CONCAR.
- Participación de los usuarios, con comentarios y sugerencias, en el Proyecto de Revisión de Tarifas Máximas del Terminal Portuario de Matarani.



Fortalecimiento Institucional

ASPECTO NORMATIVO INTERNO

En el año 2004 se emitieron los siguientes documentos normativos internos:

- **Normas de Comportamiento Ético:** Tienen como objetivo propiciar la interiorización de los valores éticos, la integridad, transparencia y licitud, para que el desempeño de las labores del personal de OSITRAN sea realizado con eficacia y diligencia.
- **Reglamento Interno de Trabajo:** Emitido con la finalidad de contar con un dispositivo que regule las normas esenciales de la relación laboral de los trabajadores de OSITRAN, precisando los derechos y obligaciones entre el personal y OSITRAN, con el objeto de promover un trabajo armónico y productivo.
- **Directiva de Racionalidad:** Tiene como objeto establecer medidas de austeridad dirigidas al uso racional y eficiente de los recursos de OSITRAN, dentro del marco de las Disposiciones de Racionalidad aprobadas por el Congreso de la República.
- **Manual de Organización y Funciones de OSITRAN:** Con la aprobación del referido documento se determinan las funciones, responsabilidades y atribuciones de los diferentes entes que constituyen la organización de OSITRAN.



DIFUSIÓN DEL ROL Y GESTIÓN DE OSITRAN

➤ Conferencias y talleres

Durante el año 2004 se realizaron cuatro (4) talleres de trabajo, actividades llevadas a cabo de manera conjunta con los Consejos de Usuarios de OSITRAN y las entidades prestadoras, con la finalidad de recoger directamente comentarios y sugerencias de los legítimos interesados acerca de los proyectos de Reglamento elaborados por OSITRAN. A continuación se detallan los talleres:

- Taller de trabajo sobre el Proyecto de Reglamento de Solución de Reclamos y Controversias.
- Taller de trabajo sobre el Proyecto de Reglamento General de Supervisión.
- Taller de trabajo sobre el Proyecto de Reglamento General de Tarifas.
- Taller de trabajo sobre el Proyecto del Nuevo Reglamento General de OSITRAN.

Por otro lado, OSITRAN llevó a cabo, del 26 de enero al 8 de marzo, el **Primer Curso de Extensión Universitaria de Especialización en Infraestructura de Transporte**, del Programa de Especialización en Regulación de Servicios Públicos, con la participación de estudiantes universitarios de las facultades de Economía, Derecho e Ingeniería de todas las universidades del país.

Entre otros seminarios, conferencias y talleres organizados por OSITRAN destacan:

- Taller de trabajo **Modelo de Regulación Tarifaria para el Sector Portuario: Estimación del Factor de Productividad para el Terminal Portuario de Matarani**, organizado de manera conjunta con el Proyecto CRECER.
- Foro Internacional **Experiencia Latinoamericana en Costos de Regulación Tarifaria en Puertos**, organizado junto con la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados



Americanos CIP – OEA, y con el apoyo del Banco Mundial y el Proyecto CRECER – USAID.

Audiencias Pùblicas de Fijaciòn de Tarifas

Las audiencias pùblicas descentralizadas son realizadas antes de la publicaciòn de cualquier resoluciòn que fija tarifas reguladas, a fin de resolver las dudas respecto a los criterios, metodologìa, estudios, informes y modelos econòmicos utilizados por OSITRAN en el proceso de fijaciòn de tarifas.

- En los meses de febrero y marzo del 2004 se realizaron cinco (5) audiencias pùblicas descentralizadas en las ciudades de Cusco, Arequipa, Iquitos, Chiclayo y Lima, sobre la **Revisiòn de Tarifas de los Servicios que provee Corpac**. Dichas audiencias contaron con la participaciòn de funcionarios de Corpac, autoridades de cada ciudad, empresarios, entidades prestadoras, usuarios de cada aeropuerto y pùblico en general.
- En el mes de junio se llevó a cabo la audiencia pùblica **Revisiòn de Tarifas Màximas del Terminal Portuario de Matarani**, en la ciudad de Arequipa, actividad que contó con la participaciòn de autoridades de la ciudad, empresarios, usuarios del terminal portuario y pùblico en general.

Actividades con medios de comunicaciòn

En el transcurso del aòo 2004, OSITRAN realizó las siguientes actividades de difusiòn con medios de comunicaciòn de Lima y provincias:

- Cuatro (4) conferencias de prensa en las ciudades de Cusco, Arequipa, Iquitos y Chiclayo, sobre la propuesta de tarifas de Corpac en los aeropuertos de las mencionadas ciudades. Estas conferencias se llevaron a cabo entre los meses de febrero y marzo.



- Cuatro (4) seminarios para periodistas sobre **El Rol de OSITRAN como Regulador de la Infraestructura de Uso Público**, realizadas en las ciudades de Cusco, Arequipa, Iquitos y Chiclayo.
- Una conferencia de prensa con los medios más representativos de la ciudad de Arequipa, a fin de otorgar información concerniente a la audiencia pública sobre la **Revisión de Tarifas Máximas del Terminal Portuario de Matarani**.
- Dos conferencias de prensa en las que se informó sobre la postergación de la vigencia de nuevas tarifas de ENAPU y la declaración de improcedencia del cobro de la TUUA a pasajeros internacionales de transferencia.

Participación de OSITRAN en diversas actividades

A lo largo del año 2004, OSITRAN participó como expositor en las siguientes actividades:

- Taller **Los Organismos Reguladores: Agenda 2004-2005**, organizado por Procapitales el 28 de abril de 2004.
- Conferencia **Normatividad Vigente y Expediente de Concesiones de Puertos**, organizada por el Consejo Departamental de Lambayeque del Colegio de Ingenieros del Perú. Dicha conferencia se realizó en la ciudad de Chiclayo.
- Seminario **Problemática y Estrategias de Comunicación entre los Organismos Reguladores, el Estado y los Usuarios de las Empresas Reguladas**, organizado por la Facultad de Letras y Ciencias Humanas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Taller **Organismos Reguladores: Nuevos Escenarios, Nuevos Desafíos**, organizado por la AMCHAM, donde se dio a conocer la labor de OSITRAN en el campo de la regulación de los servicios públicos.



- Seminario Inversión Privada en Infraestructura de Transporte, Concesiones, Beneficios y Resultados, organizado por CONUDFI y la Cámara de Comercio de Lima.
- Foro Propuestas de Solución a los Problemas de Transporte de Carga, organizado por ANATEC, miembro del Comité Consultivo de Usuarios de la Red Vial.
- Foro Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Alcances y Perspectivas, organizado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.



CAPACITACIÓN DEL PERSONAL

La capacitación del personal en OSITRAN se ejecuta de acuerdo a las necesidades de los cargos, a través de cursos en el ámbito local e internacional o pasantías, que promuevan el mayor conocimiento del personal sobre los negocios, conceptos y tecnología para mejorar la gestión de supervisión, regulación y administración.

En ese sentido, OSITRAN durante el 2004, y a diferencia del año anterior, destinó su capacitación a cursos de regulación y supervisión principalmente en el extranjero.

Asimismo, se suscribió un Convenio de Cooperación con el Trade Development Agency del Gobierno de los Estados Unidos de Norte América, el cual nos permitió enviar a dos funcionarios de las gerencias de Regulación y Supervisión a realizar una pasantía de dos semanas en gestión y regulación de carreteras y vías férreas.



ESTADOS FINANCIEROS AUDITADOS



MARTINEZ RODRIGUEZ Y ASOCIADOS
CONTADORES PÚBLICOS SOCIEDAD CIVIL

AV. JAVIER PRADO ESTE 3010 OF. 303
SAN BORJA - LIMA 41 - PERU
TELF / FAX: 346-1403

DICTAMEN DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

Al Señor Presidente del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN:

1. Hemos auditado el Balance General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN al 31 de Diciembre de 2004 y su correspondiente Estado de Gestión, de Cambios en el Patrimonio Neto y Flujos de Efectivo, por el año terminado en esa fecha, los mismos que fueron preparados de conformidad con principios y prácticas contables descritas en la Nota 2 a los estados financieros. La preparación de dichos estados financieros es de responsabilidad de la Gerencia de Administración y Finanzas del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN. Nuestra responsabilidad consiste en emitir una opinión sobre estos estados financieros en base a la auditoría que efectuamos.
2. Nuestra auditoría fue realizada de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas, según las cuales el trabajo debe ser planificado y llevado a cabo con la finalidad de obtener una seguridad razonable de que los Estados Financieros no contienen errores importantes. Una auditoría comprende el examen, basado en comprobaciones selectivas de evidencias que respalden los importes y las divulgaciones reveladas en los Estados Financieros. Una auditoría también comprende una evaluación de los Principios de Contabilidad aplicados y de las principales estimaciones efectuadas por la Gerencia de Administración y Finanzas, así como una evaluación de la presentación general de los Estados Financieros. Consideramos que nuestra auditoría efectuada constituye una base razonable para fundamentar nuestra opinión.
3. En nuestra opinión, los Estados Financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos de importancia, la situación financiera del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, al 31 de Diciembre de 2004, los resultados de sus operaciones, por el año terminado a esa fecha, de conformidad con Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados.

Lima, 04 de Mayo del 2005

Refrendado por:

(SOCIO)

RAÚL MARTÍNEZ TORRES
Contador Público Colegiado
Matrícula N° 5410



ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO – OSITRAN

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS

(Notas 1 y 2)

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004 Y 2003

(Expresado en Nuevos Soles Constantes)

		2004	2003
Ventas Netas		8'872,573	8'403,925
A Terceros	(Nota 13)	8'872,573	8'403,925
Otros Ingresos Operacionales		- . -	- . -
A terceros		- . -	- . -
Total Ingresos Brutos		8'872,573	8'403,925
 Costo de Ventas		- . -	- . -
A Terceros		- . -	- . -
Utilidad Bruta		8'872,573	8'403,925
 Gastos de Administración	(Nota 14)	(7'887,264)	(8'055,070)
Utilidad Operativa		935,309	348,855
 OTROS INGRESOS Y GASTOS			
Ingresos Financieros	(Nota 15)	22,970	16,189
Gastos Financieros	(Nota 16)	(2,597)	(4,301)
Otros Ingresos	(Nota 17)	1,303	582
Otros Gastos		- . -	- . -
Resultado por Exposición a la Inflación	(Nota 18)	(69,302)	(28,323)
Resultado antes de Partidas Extraordinarias e Impuesto a la Renta		937,683	334,982
Participaciones		- . -	- . -
Impuesto a la Renta		- . -	- . -
Resultado antes de Partidas Extraordinarias		937,683	334,982
Ingresos Extraordinarios	(Nota 19)	4,961	67,543
Gastos Extraordinarios	(Nota 20)	(12,235)	(145,423)
Resultado antes de Interés Minoritario		930,409	257,102
Interés Minoritario		- . -	- . -
UTILIDAD (PERDIDA) DEL EJERCICIO		930,409	257,102

Las Notas que se acompañan forman parte de los Estados Financieros.





ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO – OSITRAN

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004 y 2003
(Expresado en Nuevos Soles a Valores Constantes)**

	CAPITAL	CAPITAL ADICIONAL	RESERVAS	RESULTADOS ACUMULADOS	TOTAL
Saldos al 31 de Diciembre del 2002		3,882		1'522,600	1'526,482
Cambios en las Políticas Con. Y Contrac. De Emores Sust.					
Aportes del Estado y Otros Accionistas					
Donaciones					
Utilidad (Perdida) Neta del Ejercicio				257,102	257,102
Distrib.. Ocas. de Utilidades Efectuadas en el Periodo					
Revaluación de Activos					
Otros incrementos o Disminuc. de las Partidas Patrimoniales					
Saldos al 31 de diciembre del 2003		3,882		1'779,702	1'783,584
Cambios en las Políticas Con. Y Contrac. De Emores Sust.					
Aportes del Estado y Otros Accionistas					
Donaciones					
Utilidad (Perdida) Neta del Ejercicio					
Distrib.. Ocas. de Utilidades Efectuadas en el Periodo					
Saldo al 31 de Diciembre del 2004		3,882		2'710,111	2'713,983





ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO – OSITRAN

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

(Notas 1 y 2)

**Por los períodos al 31 de Diciembre de 2004 y 2003
(En Nuevos Soles Constantes)**

	2004	2003
A. ACTIVIDADES DE OPERACIÓN		
Cobranza de Venta de Bienes o Servicios e Ingresos operacionales	8'878,737	8'385,639
Donaciones corrientes en Efectivo		
Transferencias Corrientes Recibidas		
Otros cobros de efectivo relativos a la actividad	84,002	84,294
Menos:		
Pago a Proveedores de bienes y servicios	(1'887,173)	(1'556,750)
Pago de Remuneraciones y Obligaciones Sociales	(5'864,974)	(6'155,396)
Pago de tributos	(71,735)	(136,368)
Otros pagos efectivo relativos a la actividad	(69,302)	(312,627)
AUMENTO (DISMIN.) DEL EFECT. Y EQUIV. EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDADES DE OPERACIÓN	1'069,555	308,792
B. ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		
Cobranza de venta de valores e inversiones permanentes		
Cobranza de Venta de Inmuebles, Maquinaria y Equipo		
Otros cobros de efectivo relativo a la actividad	78,217	
Menos:		
Pago de compra de inversiones permanentes		
Pago por compra de Inmuebles, maquinaria y equipo	(40,407)	(39,027)
Pago por compra de activos de intangibles		
Otros pagos de efectivo relativo a la actividad		
AUMENTO (DISMIN.) DEL EFECT. Y EQUIV. DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(40,407)	(37,190)
C. ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO		
Cobranza de emisión de acciones o nuevos aportes		
Cobranza de recursos obtenidos por emisión de valores u oblig. de corto largo plazo		
Otros cobros de efectivo relativos a la actividad		
Menos:		
Transferencias de Capital Entregadas		
Otros		
AUMENTO (DISMIN.) DEL EFECT. Y EQUIV. DE EFECTIVO PROVENIENTES DE ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO	- . -	+ . +
D. AUMENTO (DISMIN.) DEL EFECT. Y EQUIV. DE EFECTIVO	1'029,148	345,982
E. SALDO DE EFECT. Y EQUIVALENTE DE EFECT. AL INICIO DEL EJERCICIO	1'122,209	776,227
F. SALDO EFECT. Y EQUIVALENTE DE EFECT. AL FINALIZAR EL EJERCICIO	2'151,357	1'122,209





*Anexo
Tarifas Máximas*



TARIFAS MAXIMAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

ENTIDAD PRESTADORA: LAP

(en US dólares)

(no incluye el IGV)

1. Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)					
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Concepto	Unidad de cobro	Importe
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	23.73	TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4.24

TARIFAS APLICABLES A VUELOS INTERNACIONALES

2. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento) Segundo Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Diumo	Nocturno / Nocturno	Diumo/ Nocturno o Nocturno / Diumo	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	32.00	36.800	34.400	8.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Portonelada	4.50	5.175	4.838	1.125
Más de 35 TM hasta 70 TM	Portonelada	5.46	6.279	5.870	1.365
Más de 70 TM hasta 100 TM	Portonelada	5.74	6.601	6.171	1.435
Más de 100 TM	Portonelada	5.89	6.774	6.332	1.473

PMD	4 primeras horas o fracción		Después de las 4 horas	
	Unidad de cobro	Importe	Unidad de cobro	Importe
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	3.200	Por hora o fracción	0.800
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.460	Por TM/hora o fracción	0.113
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.546	Por TM/hora o fracción	0.137
Más de 70 TM hasta 100 TM	Por TM	0.574	Por TM/hora o fracción	0.144
Más de 100 TM	Por TM	0.589	Por TM/hora o fracción	0.147

TARIFAS APLICABLES A VUELOS NACIONALES

4. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento) Segundo Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Diumo	Nocturno / Nocturno	Diumo/ Nocturno o Nocturno / Diumo	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	11.20	12.880	12.040	2.800
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.57	1.806	1.688	0.393
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	1.91	2.197	2.063	0.478
Más de 70 TM hasta 100 TM	Por TM	2.01	2.312	2.161	0.503
Más de 100 TM	Por TM	2.06	2.369	2.215	0.515



TARIFAS APLICABLES A VUELOS NACIONALES

5. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)

PMD	4 primeras horas o fracción		Después de las 4 horas	
	Unidad de cobro	Importe	Unidad de cobro	Importe
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	1.120	Por hora o fracción	0.280
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.157	Por TM/hora o fracción	0.039
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.191	Por TM/hora o fracción	0.048
Más de 70 TM hasta 100 TM	Por TM	0.201	Por TM/hora o fracción	0.050
Más de 100 TM	Por TM	0.206	Por TM/hora o fracción	0.052

6. Otros Servicios

Concepto	Unidad de cobro	
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo desde/hacia depósitos extremos	0.017
Uso de puentes de embarque	Por hora o fracción	74.31
Estacionamiento vehicular	Por hora o fracción	S/. 2.94

TARIFAS MAXIMAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

ENTIDAD PRESTADORA: CORPAC

(en US dólares)

(no incluye el IGV)

1. SNAR y aproximación

PMD	Unidad de cobro	SNAR Vuelos nacionales	SNAR Vuelos internacionales	Unidad de cobro	Aproximación
Hasta 10 TM	Por Km.	0.10	0.13	Por TM	0.80
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por Km.	0.11	0.15	Por TM	0.90
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por Km.	0.15	0.20	Por TM	1.00
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por Km.	0.23	0.30	Por TM	1.10
Más de 106 TM	Por Km.	0.30	0.40	Por TM	1.20
Máximo cobro como cargo mínimo	Por uso de espacio aéreo	5.00	7.00	Por entrada y salida	2.00

Grupo 1: Ocaso

2. Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)

Concepto	Unidad de cobro	Importe	Concepto	Unidad de cobro	Importe
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10.00	TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3.60



3. Vuelos internacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)

PMD	Unidad de cobro	Díurno	Nocturno / Nocturno	Díurno/ Nocturno o Nocturno / Díurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	16.00	18.400	17.200	4.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.97	3.416	3.193	0.743
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3.60	4.140	3.870	0.900
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3.79	4.369	4.074	0.948
Más de 106 TM	Por TM	3.88	4.462	4.171	0.970

4. Vuelos nacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)

PMD	Unidad de cobro	Díurno	Nocturno / Nocturno	Díurno/ Nocturno o Nocturno / Díurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	8.00	9.200	8.600	2.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.73	1.990	1.860	0.433
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.16	2.484	2.322	0.540
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.25	2.588	2.419	0.563
Más de 106 TM	Por TM	2.31	2.657	2.483	0.578

5. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)

PMD	Unidad de cobro	Vuelo internacional	Vuelo nacional
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.400	0.200
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	0.074	0.043
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	0.090	0.054
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	0.095	0.058
Más de 106 TM	Por TM/hora o fracción	0.097	0.058

6. Otros servicios.

Concepto	Unidad de cobro	Importe
Uso de instalaciones por carga aérea	Por kilo	0.01
Uso de manga	Por hora o fracción	30.00

Grupo 2: Arequipa, Iquitos

7. Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)

Concepto	Unidad de cobro	Importe	Concepto	Unidad de cobro	Importe
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10.00	TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3.00

8. Vuelos internacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)

PMD	Unidad de cobro	Díurno	Nocturno / Nocturno	Díurno/ Nocturno o Nocturno / Díurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	12.00	13.800	12.900	3.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.54	2.921	2.731	0.635
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3.09	3.554	3.322	0.773



Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3.25	3.738	3.494	0.813
Más de 106 TM	Por TM	3.33	3.830	3.580	0.833
9. Vuelos nacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Diumo	Nocturno / Nocturno	Diumo/ Nocturno o Nocturno / Diumo	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	6.00	6.900	6.460	1.500
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.96	1.104	1.032	0.240
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	1.00	1.160	1.075	0.260
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	1.04	1.196	1.118	0.280
Más de 106 TM	Por TM	1.07	1.231	1.160	0.288
10. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en AVD). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro		Vuelo internacional	Vuelo nacional	
Hasta 10 TM	Por hora o fracción		0.300	0.150	
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción		0.064	0.024	
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción		0.077	0.025	
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción		0.081	0.026	
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción		0.083	0.027	
11. Otros servicios.					
Concepto	Unidad de cobro			Importe	
Uso de instalaciones por carga aérea	Por kilo			0.01	

Grupo 3: Nazca, Riura, Juliaca, Taona, Trujillo, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto, Chidayo					
12. Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)					
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Concepto	Unidad de cobro	Importe
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10.00	TUUAnacional	Pasajero embarcado	2.920
13. Vuelos internacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Diumo	Nocturno / Nocturno	Diumo/ Nocturno o Nocturno / Diumo	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	8.00	9.200	8.600	2.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.12	2.438	2.279	0.530
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.57	2.956	2.763	0.643
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.71	3.117	2.913	0.678
Más de 106 TM	Por TM	2.77	3.186	2.978	0.693



14. Vuelos nacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)

PMD	Unidad de cobro	Díurno	Nocturno / Nocturno	Díurno/ Nocturno o Nocturno / Díurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	4.00	4.600	4.300	1.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.86	0.989	0.925	0.215
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.90	1.035	0.968	0.225
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0.94	1.081	1.011	0.235
Más de 106 TM	Por TM	0.96	1.104	1.032	0.240

15. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en AVD). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)

PMD	Unidad de cobro	Vuelo internacional	Vuelo nacional
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.200	0.100
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	0.063	0.022
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	0.064	0.023
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	0.068	0.024
Más de 106 TM	Por TM/hora o fracción	0.069	0.024

16. Otros servicios.

Concepto	Unidad de cobro	Importe
Uso de instalaciones porcarga aérea	Por kilo	0.01

Grupo 4: Cajamarca, Tumbes, Ayacucho, Apurímac, Chachapoyas, Pisco, Talara y demás aeropuertos

17. Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)

Concepto	Unidad de cobro	Importe	Concepto	Unidad de cobro	Importe
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10.00	TUUA Nacional	Pasajero embarcado	2.92

18. Vuelos internacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)

PMD	Unidad de cobro	Díurno	Nocturno / Nocturno	Díurno/ Nocturno o Nocturno / Díurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	4.00	4.600	4.300	1.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.70	1.955	1.828	0.425
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.00	2.300	2.160	0.500
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.17	2.496	2.333	0.543
Más de 106 TM	Por TM	2.22	2.553	2.387	0.555

19. Vuelos nacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)

PMD	Unidad de cobro	Díurno	Nocturno / Nocturno	Díurno/ Nocturno o Nocturno / Díurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	2.00	2.300	2.160	0.500
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.67	0.771	0.720	0.168
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.70	0.805	0.753	0.175



Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0.73	0.840	0.785	0.183
Más de 106 TM	Por TM	0.75	0.863	0.806	0.188
20. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en AVD). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro		Vuelo internacional	Vuelo nacional	
Hasta 10 TM	Por hora o fracción		0.100	0.080	
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción.		0.043	0.017	
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción.		0.060	0.018	
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción.		0.054	0.018	
Más de 106 TM	Por TM/hora o fracción.		0.066	0.019	
21. Otros servicios.					
Concepto	Unidad de cobro			Importe	
Uso de instalaciones por carga aérea	Por kilo			0.01	

TARIFAS MÁXIMAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

3. ENTIDAD PRESTADORA: ENAPU

(en US dólares)
(no incluye el IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente 31 dic 2004	Tarifa aprobada por OSITRAN*					
			Callao	Paita	Salaverry	Chimbo te	San Martín	Ilo
SERVICIOS A LA NAVE								
Amarre y Desamarre	Por operación	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
Uso de amarradero	Metro de Esleta x hora	0.65	0.40	0.40	0.80	0.50	0.50	0.70
SERVICIOS A LA CARGA: uso de muelle								
Carga Fraccionada	Portonelada	10.00	5.00	4.00	6.80	5.00	4.00	4.00
Carga Rodante	Portonelada	28.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	25.00
Carga Sólida a Granel	Portonelada	3.00	2.00	1.50	2.00	2.00	2.00	2.00
Carga Sólida a Granel Embarcada o descargada por Equipos Especializados del Terminal	Portonelada	4.50			no regulado			
Carga Líquida a granel	Portonelada	1.00	0.80	1.25	1.00	1.00	1.00	1.00
Carga líquida a granel descargada por instalaciones especializadas del Terminal	Portonelada	3.00			no regulado			
Contenedor Lleno de 20 pies	Unidad	80.00	60.00	50.00	60.00	50.00	50.00	60.00
Contenedor Lleno de 40 pies	Unidad	120.00	90.00	80.00	90.00	80.00	80.00	90.00
Contenedor Vacío de 20 pies	Unidad	40.00			no regulado			
Contenedor Vacío de 40 pies	Unidad	60.00			no regulado			
SERVICIOS A LA CARGA: servicio de almacénamiento								
Granos y cereales en silos del 1º al 10º día	Portonelada	0.00			no regulado			
Granos y cereales en silos del 11º al 20º día	Portonelada	0.05			no regulado			



SERVICIO AL PASAJERO									
Embarque de pasajeros	Por pasajero Embarcado	8.00	8.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00

1/. Se ha suspendido su aplicación por medida cautela interpuesta por ENAPU

TARIFAS MÁXIMAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

4. ENTIDAD PRESTADORA: TISUR

(en US dólares)
(incluye el IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Importe
SERVICIO A LA NAVE		
Amarre y desamarre	Por cada operación	195.00
Uso de amarradero	Metro de eslora x hora	0.64
SERVICIO A LA CARGA: Uso de muelle		
Carga fraccionada	Portonelada	3.50
Carga rodante	Portonelada	49.00
Carga granel sólido – granos con rendimiento >400 Tm/H	Portonelada	4.20
Carga granel sólido - granos con rendimiento < 400 Tm/H	Portonelada	2.44
Carga granel sólido – concentrados	Portonelada	2.44
Carga granel líquido	Portonelada	0.98
SERVICIO A LA CARGA: Servicios de almacenaje		
Granos en silos del 1º al 10º día	Portonelada	0.00
Granos en silos del 11º al 20º día	Portonelada	0.05
SERVICIO AL PASAJERO		
Embarque de pasajeros (Provisional)	Por pasajero embarcado	6.00

TARIFAS MAXIMAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

VÍAS FÉRREAS

(en US dólares)
(incluye el IGV)

Concepto	Entidad Prestadora	Unidad de Cobro	Importe
Ferrocarril Central	Ferrovías Central Andina S.A.	Km. Vagón	0.51
Ferrocarril del Sur	Ferrocarril Trasandino S.A.	Km. Vagón	0.51
Ferrocarril de Sur Oriente	Ferrocarril Trasandino S.A.	Km. Vagón	3.46



TARIFAS MÁXIMAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

CARRETERAS

(en Nuevos Soles)

(no incluye el IGV)

Concepto	Entidad Prestadora	Unidad de Cobro	Importe
Vehículos Ligeros	CONCAR S.A.	Por Unidad	4.00
Vehículos Pesados	CONCAR S.A.	Por Eje	3.20
Vehículos Ligeros	NORMAL S.A.	Por Unidad	4.66
Vehículos Pesados	NORMAL S.A.	Por Eje	4.66