



OSITRAN

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

Memoria Anual 2005

MEMORIA INSTITUCIONAL 2005



CONTENIDO

3	Consejo Directivo
3	Equipo Gerencial
4	Carta del Presidente

7 I. ÁMBITO DE COMPETENCIA DE OSITRAN

9 II. OSITRAN EN EL 2005

9	Aspecto normativo
12	Aspecto tarifario
13	Acceso a la infraestructura de transporte
14	Acciones de supervisión
26	Cumplimiento de entidades prestadoras
27	Solución de controversias
28	Pago de retribución al Estado
30	Opinión a nuevos contratos de concesión y a modificaciones de contratos

33 III. LA CARRETERA INTEROCEÁNICA: NUEVO RETO PARA OSITRAN

37 IV. LOS CONSEJOS DE USUARIOS DE OSITRAN

43 V. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

43	Aspecto normativo interno
43	Difusión del rol y gestión de OSITRAN
44	Diagnóstico del nivel de reconocimiento de OSITRAN respecto a su accionar
45	Capacitación del personal

46 VI. ESTADOS FINANCIEROS AUDITADOS

CONSEJO DIRECTIVO

PRESIDENTE Alejandro Chang Chiang

DIRECTORES Rafael Muente Schwarz
Javier Illescas Mucha
José Moquillaza Risco
Marco Antonio Castillo Torres
(Desde el 22.11.2005)
Mario Arbulú Miranda
(Hasta el 22.04.2005)

EQUIPO GERENCIAL

GERENTE GENERAL Jorge Alfaro Martijena
(Hasta el 20.12.2005)

Gonzalo Ruiz Díaz
(Encargado desde el 21.12.2005)

GERENTE DE REGULACIÓN Gonzalo Ruiz Diaz

GERENTE DE SUPERVISIÓN Pablo Valle Cabieses
(Desde 05.04.2005 al 30.09.2005)
Walter Sánchez Espinoza
(Encargado desde el 01.10.2005 al 14.12.2005)
Victor Carlos Estrella
(Desde 15.12.2005)

GERENTE DE ASESORÍA LEGAL Félix Vasi Zevallos

GERENTE DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS Rosario Soto Tam
(Hasta el 28.12.2005)

CARTA DEL PRESIDENTE



ALEJANDRO CHANG CHIANG ■
Presidente

El 2005 ha sido un año muy importante para la vida Institucional de OSITRAN. Asumió dentro de su ámbito de competencia a cinco nuevas concesiones viales, duplicando de esta manera, el número de entidades prestadoras que están bajo su supervisión. Ello representa su consolidación como organismo regulador de la infraestructura de transporte.

Asimismo, este año corresponde a mi cuarto año de gestión como Presidente del Consejo Directivo de OSITRAN, y por ende, ésta será la última Memoria Institucional en la que participo.

Mi gestión en este período es y ha sido austera. La eficacia y la eficiencia han sido las principales preocupaciones, situación que está siendo afectada por las restricciones relacionadas a las medidas de austeridad.

Considero que la labor realizada en los cuatro años de gestión, tendrá que ser juzgada y evaluada por las entidades prestadoras, los gremios empresariales que representan a los usuarios de la infraestructura, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como órgano que representa al Concedente y las demás entidades y personas relacionadas al quehacer de la actividad regulada.

Es preciso señalar que las condiciones en que se desempeña el Regulador no son las óptimas. Es por ello que se hace necesario dar un cambio trascendental en la gestión pública: encaminar las acciones que promuevan la consolidación de la institucionalidad y desalentar las que promuevan su debilitamiento. Fortalecer las instituciones es un deber de todos y para ello se debe dar el apoyo que se requiere asignando los recursos necesarios, dictando normas para crear condiciones adecuadas para su desarrollo y designando a funcionarios probos, idóneos y con valores éticos inquebrantables.

Pese a haber asumido nuevas responsabilidades al duplicarse las concesiones y concesionarios que en los próximos meses éstas se triplicarán, OSITRAN siendo una organización pequeña, se encuentra imposibilitado de contratar personal a pesar de contar con los recursos para financiarlos y un cuadro de asignación de personal aprobado por la Presidencia del Consejo de Ministros con plazas disponibles.

Asimismo, el sistema permite que aquellas personas que tienen intereses particulares puedan desinformar y/o hacer denuncias infundadas que inician largos procesos de investigación en el Sistema Nacional de Control y en el Congreso de la República, obligando al Regulador a utilizar sus pocos recursos en defensa de sus decisiones, su autonomía e independencia, sin perder la profesionalidad y la imparcialidad.

No obstante las dificultades enfrentadas, OSITRAN ha logrado ser reconocido como un organismo regulador técnico que está cumpliendo con su misión, tal como lo evidencia una encuesta realizada entre entidades prestadoras, representantes de gremios empresariales, académicos, intelectuales, entre otras personalidades.

La Institución ha logrado posicionarse como organismo regulador autónomo y ha superado las presiones propias de un Órgano Regulador. Las decisiones que ha tomado siempre han sido hechas en forma técnica, respetando los contratos de concesión y las disposiciones legales vigentes, defendiendo los intereses de los usuarios, de los inversionistas y del Estado en forma equilibrada.

Como agenda pendiente, es necesario permitirle contar con los recursos que requiere OSITRAN para que pueda cumplir con su misión y continuar con su fortalecimiento a través de la capacitación de personal, sistematización de los procesos y aplicación de la política de gestión de la calidad que está orientada al servicio de los usuarios.

Asimismo, es necesario dictar las normas complementarias para que el organismo regulador tenga un mayor blindaje de las injerencias políticas y que las designaciones de los miembros del Consejo Directivo sean oportunas y producto de un proceso público y transparente. También es conveniente evaluar las medidas para que las decisiones regulatorias sean respetadas por las entidades prestadoras de propiedad estatal y los procesos de la regulación económica sean asignados exclusivamente a OSITRAN.

Finalmente, cabe manifestar mi especial agradecimiento al personal de OSITRAN, así como a los miembros del Tribunal de Solución de Controversias, del Consejo Directivo y de los Consejos de Usuarios, que con su apoyo, me han permitido desarrollar mi labor. Asimismo va mi agradecimiento a las autoridades, periodistas y personas que de alguna u otra manera han apoyado la gestión de la Institución.

ALEJANDRO CHANG CHIANG
Presidente

Capítulo 1



Puerto del Callao - Lima - Perú

ÁMBITO DE COMPETENCIA DE OSITRAN

Desde mediados del año 2005 a la fecha, el número de empresas concesionarias bajo el ámbito de competencia de OSITRAN se ha duplicado, debido principalmente a las concesiones de las carreteras interoceánicas.

En ese sentido, OSITRAN regula y supervisa a 11 empresas concesionarias, así como a ENAPU y a Corpac, Entidades Prestadoras públicas que explotan la infraestructura portuaria y aeroportuaria nacional respectivamente, siendo en total 13 Entidades Prestadoras bajo su competencia.

A continuación se detallan las principales características de las empresas concesionarias supervisadas por OSITRAN:

Empresa Concesionaria	Concesión	Objeto	Vigencia	Compromiso de inversión (en miles US\$)
Lima Airport Partners S.R.L. LAP	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Construcción, mejora y explotación	30 años (hasta el 2030)	1,062,000
Concesiones de Carreteras S.A. CONCAR	Carretera Arequipa - Matarani	Rehabilitación, mantenimiento y explotación	12 años y 8 meses (hasta el 2007)	5,800
Norvial S.A. - NORVIAL	Carretera Construcción, Ancón - Huacho - Pativilca	Rehabilitación, 25 años mantenimiento y explotación	(hasta el 2028)	61,400
Concesionaria Vial del Perú S.A. COVIPERU	Carretera Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica	Construcción y explotación	30 años (hasta el 2035)	157,746
Concesionaria IIRSA NORTE S.A. IIRSA NORTE	Carretera Yurimaguas - Tarapoto - Rioja - Corral Quemado - Piura - Paita	Construcción, rehabilitación, mantenimiento, mejora y explotación	25 años (hasta el 2030)	280,000
Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A. - TRAMO 2	Carretera Urcos - Inambari	Construcción, conservación, mantenimiento y explotación	25 años (hasta 2030)	277,720
Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A. - TRAMO 3	Carretera Inambari - Iñapari	Construcción, conservación, mantenimiento y explotación	25 años (hasta 2030)	368,000
Intersur Concesiones S.A. INTERSUR	Carretera Inambari - Azángaro	Construcción, conservación, mantenimiento y explotación	25 años (hasta 2030)	205,000
Terminal Internacional Terminal del Sur S.A. - TISUR	Puerto de Matarani	Construcción, conservación y explotación	30 años (hasta el 2029)	15,222
Ferrocarril Transandino S.A. FETRANSA	Vía Férrea del Sur y Sur Oriente	Explotación de vías y material rodante	35 años (hasta el 2034)	*
Ferrovías Central Andina S.A. - FVCA	Vía Férrea del Centro	Explotación de vías y material rodante	(hasta el 2034)	*
Total de compromiso de inversión supervisado por OSITRAN				2'432,888

* Las concesiones de las vías férreas no establecen montos de compromisos de inversión, sino alcanzar y mantener el estándar internacional FRA II

Capítulo 2



Unidad de Peaje "El Serpetín" - Ancón

OSITRAN EN EL 2005

Las labores ejercidas por OSITRAN durante el año 2005 han sido arduas, considerando las nuevas concesiones asumidas por su gestión.

A continuación desarrollaremos los aspectos más relevantes desarrollados por OSITRAN en el referido año:

ASPECTO NORMATIVO

La mejora continua del marco normativo de OSITRAN, es un factor que incide en la mejora de la eficacia y transparencia de las disposiciones regulatorias.

En ese sentido, durante el año 2005 OSITRAN ha procedido a revisar y aprobar normas de alcance general y particular en su marco normativo, tales como:

NORMAS DE ALCANCE GENERAL

• Modificación del Reglamento de Infracciones y Sanciones - RIS:

Transcurridos casi dos años de vigencia del Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS), a partir de su aplicación, se evidenció la necesidad de precisar algunos aspectos procedimentales y de tipificación de infracciones para la aplicación del mismo por parte de los diversos órganos de OSITRAN. En tal sentido, durante el año 2005, se consideró pertinente la revisión y perfeccionamiento del marco sancionatorio para cubrir dicha necesidad.

Es así que, mediante la Resolución N°077-2005-CD/OSITRAN, se modificó la sección de principios de la potestad sancionadora del citado Reglamento, se precisó el supuesto de presentación de información falsa por parte de la entidad prestadora, se precisó también la definición de ingresos operativos para efectos de la determinación de la cuantía de las sanciones y se introdujo precisiones al procedimiento administrativo sancionador seguido por OSITRAN, entre otros aspectos.

• Modificación al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público – REMA:

Mediante Resolución N°054-2005-CD-OSITRAN, se aprobó la modificación del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA). El principal objetivo de dicha modificación consistió en lograr una mayor efectividad en la aplicación y administración de la norma, y de manera específica: i) mejorar los aspectos procesales de su aplicación e introducir incentivos adecuados para promover la competencia y la eficiencia en el uso de la infraestructura de transporte de uso público; ii) introducir precisiones y corregir algunos vacíos.

En virtud de ello, se han modificado aspectos procedimentales del acceso y del Mandato de Acceso así como los plazos razonables que desalienten eventuales comportamientos estratégicos o dilatorios de la Entidades Prestadoras. En segundo término se ha contribuido a simplificar dicho procedimiento, mediante mecanismos que no requieran necesariamente la suscripción de contrato. Adicionalmente, se introdujo un nuevo mecanismo que permite el acceso temporal, a efectos que la competencia o prestación de servicios se produzca de inmediato, previo cumplimiento de requisitos generales.

En suma, al simplificarse y precisarse las reglas y procedimientos de acceso, se espera un incremento en la competencia entre usuarios intermedios con el consiguiente beneficio para los usuarios finales con servicios competitivos y de mayor calidad.

NORMAS DE ALCANCE PARTICULAR

• Contratos Tipo de Acceso

Según lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte (REMA), los contratos tipo son contratos de acceso de uso obligatorio que establecen cláusulas generales de contratación, cuya aplicación es obligatoria para las Entidades Prestadoras. La aprobación de contratos tipo por parte de OSITRAN obedece al objetivo de reducir los costos de transacción entre las partes, Usuarios y Entidad Prestadora, asimetrías en la negociación, especialmente, en aquellos casos en el que el número de usuarios es significativo. Durante el año 2005, OSITRAN aprobó tres Contratos Tipo.

En tal sentido, mediante la Resolución N°025-2005-CD/OSITRAN, se aprobó el Contrato Tipo para la prestación del Servicio Esencial de Practicaje que se presta por la utilización de la infraestructura portuaria.

Adicionalmente, mediante Resolución N°036-2005-CD-OSITRAN, se aprobó el Contrato Tipo para la prestación del Servicio Esencial de Remolcaje utilizado en la infraestructura portuaria.

Finalmente, a través de la Resolución N°079-2005-CD-OSITRAN, se prepublicó el Contrato Tipo de Acceso a Oficinas Operativas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - AIJCH.

• Manuales de Contabilidad Regulatoria de CORPAC y ENAPU

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2005-CD-OSITRAN, se publicó el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC - Versión 2.0 y se extendió el período de transición para la implementación del Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC y de ENAPU hasta el 31 de diciembre de 2005, durante el cual cada Entidad Prestadora deberá presentar a OSITRAN los reportes trimestrales de 2005, a más tardar a los cuarenta y cinco (45) días calendario de finalización de cada trimestre. El objeto de la presente ampliación es garantizar la adecuada implementación de los Manuales de Contabilidad Regulatoria.

• Directiva para el Registro y Control Contable de las Mejoras, su Depreciación y Amortización en el AIJCH

A inicios del 2005, OSITRAN aprobó una norma orientada a ordenar y sistematizar el Registro y Control Contable en aspectos relacionados con las Inversiones, a fin de garantizar el control del cumplimiento de las obligaciones establecidas en los Contratos de Concesión. Es así que mediante Resolución N°005-2005-CD/OSITRAN

se aprobó la “Directiva para el Registro y Control Contable de las Mejoras, su Depreciación y Amortización, referidas al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” .

Esta norma permitirá entre otros aspectos ordenar y sistematizar los mecanismos de supervisión de las obligaciones de la empresa Concesionaria en materia de inversiones obligatorias, eventuales y complementarias.

• **Directiva para el Registro y Control Contable de las Vías Ferreras**

Mediante Resolución N°006-2005-CD/OSITRAN, se aprobó la “Directiva para el Registro y Control Contable de Inversiones y Liberación de Pago de la Retribución Principal y de la Retribución Especial en las Concesiones Ferroviarias”.

Los contratos de concesión de vías férreas, establecen un mecanismo de incentivo a la inversión, el mismo que consiste en que dichas empresas pueden liberar sus obligaciones de pago de las retribuciones al Estado, mediante la utilización de dichos recursos en la inversión en vías férreas, siempre que ello cuente con la aprobación de OSITRAN.

La Directiva aprobada, permitirá ordenar y sistematizar el control y registro contable de las inversiones efectuadas por las empresas concesionarias de las vías férreas, en particular, aquella consignada por las empresas en sus solicitudes de liberación de pago de retribución principal y especial.

INTERPRETACIONES DE CONTRATOS DE CONCESIÓN

• **Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 033-2005-CD-OSITRAN, se interpretó el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, en relación a la facultad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para destinar parte de los fondos recibidos de la retribución para el co-financiamiento de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales del país.

Por otro lado, por Resolución de Consejo Directivo N° 050-2005-CD-OSITRAN, se interpretó el referido contrato en lo relativo a la obligación contractual de entrega de los terrenos por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a la empresa concesionaria Lima Airport Partners.

Asimismo, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 081-2005-CD-OSITRAN, se interpretó la cláusula Sexta del Contrato de Concesión del Aeropuerto, en lo relacionado al tipo de cambio de moneda por parte de terceros.

Finalmente, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 082-2005-CD-OSITRAN, se interpretó el mismo contrato, en lo que respecta a los costos del proceso de expropiación de terrenos en el Aeropuerto.

• **Contrato de Concesión de la Carretera Ancón - Huacho - Pativilca**

A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 048-2005-CD-OSITRAN, se interpretó lo relacionado con el aumento de capital de la empresa concesionaria.

Asimismo, por Resolución de Consejo Directivo N° 074-2005-CD-OSITRAN, se interpretó lo relativo a la calidad del Fideicomiso dentro del referido Contrato de Concesión.

• **Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro**

Por Resolución de Consejo Directivo N° 064-2005-CD-OSITRAN, se interpretó el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, en lo relacionado a los costos de mitigación de pasivos ambientales.

- **Contratos de Concesión de las Carreteras Interoceánica**

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 068-2005-CD-OSITRAN se interpretó la definición “Fecha de Vigencia de las Obligaciones” y su concordancia con el inciso a) de la cláusula 3.3 del Contrato de Concesión del Tramo Vial Eje Multimodal del Amazonas Norte.

Asimismo, por Resoluciones de Consejo Directivo N° 067-2005-CD-OSITRAN y N° 071-2005-CD-OSITRAN, se interpretaron las definiciones de “Fecha de Vigencia de las Obligaciones” y su concordancia con los incisos a) de las cláusulas 3.3 de los Contratos de Concesión de los Tramos Viales N° 2 ó N° 3 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil.

- **Contrato de Concesión de la Carretera Pucusana - Cerro Azul - Ica**

A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 069-2005-CD-OSITRAN, se resolvió el interpretar el literal b) de la cláusula 10.2 del Contrato de Concesión de la Carretera Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica, en lo relacionado a la póliza de seguros contra accidentes personales.

ASPECTO TARIFARIO

Durante el 2005, se culminaron dos procesos de fijación tarifaria: el primero vinculado a las tarifas de puentes de abordaje - mangas - en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y el segundo relacionado con el servicio de embarque de pasajeros en el Terminal Portuario de Matarani.

- **Fijación de la tarifa máxima por uso de puentes de embarque en el AIJCH**

Luego de un proceso que involucró la prepublicación de un Estudio Tarifario y la realización de audiencias públicas y privadas en la que participaron todos los interesados, de conformidad con lo establecido en el Reglamento General de Tarifas, se aprobó la tarifa máxima aplicable a los puentes de embarque y desembarque de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ascendente a US\$ 66.91 por los primeros 45 minutos o fracción de uso y US\$ 22.29 por cada quince minutos adicionales o fracción.

- **Fijación de tarifa máxima de embarque de pasajeros en el Terminal Portuario de Matarani**

Luego de un proceso similar al anteriormente mencionado, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Tarifas y la Ley del Sistema Portuario Nacional, se aprobó la tarifa máxima aplicable al servicio de embarque y desembarque de pasajeros en el Terminal Portuario de Matarani. Dicha tarifa máxima se fijó en US\$ 6.00 por pasajero que embarca al Terminal Portuario de Matarani. La vigencia de dicha tarifa será hasta el 16 de agosto de 2009.

Por otro lado, en el 2005 se llevaron a cabo los siguientes reajustes tarifarios:

- **Reajuste de la tarifa por uso de instalaciones aeroportuarias para carga aérea en el AIJCH**

Durante el mes de noviembre de 2005, mediante la Resolución N°073-2005-CD-OSITRAN, se reajustó la tarifa máxima aplicable al uso de instalaciones de carga aérea en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. En virtud de dicho ajuste, la tarifa pasó de US\$ 0.018 a US\$ 0.0188 por kilogramo de carga, nivel que se mantendrá vigente por el plazo de un año.

- **Reajustes de la tarifa en el peaje de la carretera Ancón - Huacho - Pativilca**

Durante el mes de julio de 2005, mediante Resolución N°026-2005-GG-OSITRAN, se aprobó

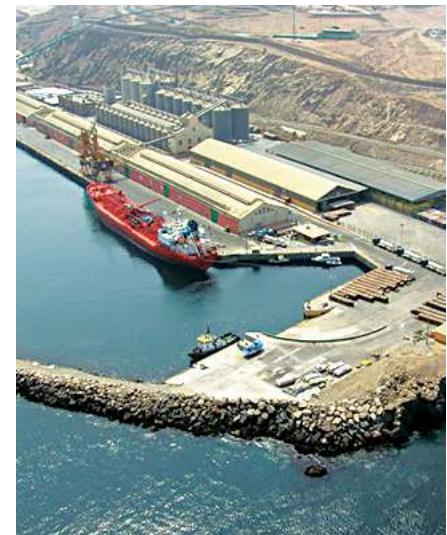
el reajuste del peaje de la carretera Ancón - Huacho - Pativilca, el cual de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, se reajustó de S/ 4.66 más IGV a S/. 4.55 más IGV, debido a la apreciación del nuevo sol con respecto al dólar de los Estados Unidos de Norteamérica.

• Reajuste de Tarifas en el Terminal Portuario de Matarani

En julio de 2004, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 030- 2004-CD-OSITRAN, se aprobó la Revisión de Tarifas Máximas del Terminal Portuario de Matarani. Dicha norma estableció el valor del factor de productividad anual aplicable a un conjunto de servicios regulados por el mecanismo denominado “RPI - X” para el período comprendido entre el 17 de agosto de 2004 al 16 de agosto de 2009. En tal sentido, durante el 2005 correspondía efectuar el segundo ajuste de las tarifas en función a la fórmula del factor de productividad. Es así que se aprobó el factor de reajuste tarifario para el período comprendido entre el 17 de agosto de 2005 al 16 de agosto de 2006 de +5.38% (cinco y 38/100 puntos porcentuales) aplicable a los servicios a la nave y a la carga que brinda en el Terminal Portuario de Matarani. La razón principal del referido porcentaje es por el ajuste del tipo de cambio.



■ En el 2005 se fijaron las tarifas vinculadas a las mangas del Aeropuerto y al servicio de embarque de pasajeros en el Puerto de Matarani.



ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

De acuerdo al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público - REMA, una relación de acceso en la cual un Usuario Intermedio brinda un Servicio Esencial, haciendo uso de una Facilidad Esencial administrada por una Entidad Prestadora, puede lograrse mediante uno de los siguientes procedimientos:

1. Negociación
2. Subasta

Durante el año 2005 no se realizó subasta alguna para procesos de acceso, y todas las relaciones se ejecutaron a través del procedimiento de negociación.

Sin embargo, un procedimiento de negociación puede concluir alternativamente con:

- Un Contrato de Acceso, en caso que las partes lograron acordar los términos del mismo,
- Un Mandato de Acceso, en caso que las partes no lograron acordar los términos del Contrato y el Usuario Intermedio solicitó la intervención de OSITRAN.

A continuación, se detallan los contratos de acceso suscritos por vía de negociación y los derivados de mandatos de acceso emitidos por OSITRAN:

CONTRATO DE ACCESO SUSCRITOS

SERVICIO ESENCIAL	ENTIDAD PRESTADORA	USUARIO INTERMEDIO
1 Asistencia en tierra de aeronaves	CORPAC	Globe Graund S.A
2 Asistencia en tierra de aeronaves	CORPAC	AC Corporación S.A.

EMISIÓN DE MANDATOS DE ACCESO POR PARTE DE OSITRAN

SERVICIO ESENCIAL	ENTIDAD PRESTADORA	USUARIO INTERMEDIO
1 Practicaje	ENAPU	Practicar Ilo S.R.L.
2 Asistencia en tierra a aeronaves	LAP	SIPESA Servicios Aeronáuticos
3 Asistencia en tierra a aeronaves	LAP	Star Up S.A.
4 Asistencia en tierra a aeronaves	LAP	TANS S.A.
5 Asistencia en tierra a aeronaves	LAP	Aerotransporte S.A.
6 Asistencia en tierra a aeronaves	LAP	Aerocondor S.A.
7 Asistencia en tierra a aeronaves	LAP	Aviación Líder S.A.
8 Asistencia en tierra a aeronaves	LAP	LC Busre S.A.C.
9 Asistencia en tierra a aeronaves	CORPAC	TALMA
10 Asistencia en tierra a aeronaves	CORPAC	TRANSBER S.A.C.
11 Asistencia en tierra a aeronaves	CORPAC	Star Up S.A.
12 Asistencia en tierra a aeronaves	CORPAC	Aviación Líder S.A.
13 Asistencia en tierra a aeronaves	CORPAC	Aerocondor S.A.C.
14 Asistencia en tierra a aeronaves	CORPAC	LC Busre S.A.C.
15 Asistencia en tierra a aeronaves	CORPAC	TANS S.A.
16 Asistencia en tierra a aeronaves	CORPAC	Transportes Fénix S.A.

ACCIONES DE SUPERVISIÓN

Las acciones de supervisión tienen como función principal verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales, técnicas y administrativas, por parte de las Entidades Prestadoras, en los aspectos técnicos, operativos, comerciales y administrativos, en el ámbito de su competencia.

Para el desarrollo de la referida función están definidos los Principios que establecen los límites y lineamientos de la acción de OSITRAN: Eficiencia, Presunción de Veracidad y Transparencia.

La diversidad de los contratos de concesión y las distintas obras en infraestructura, proveen una gran variedad de obligaciones a supervisar que requieren diferentes tareas de supervisión que responden a sus necesidades particulares. Cada uno de los principios antes mencionados se plasma en los sub-procesos que responden a esta diversidad:

- Supervisión Permanente
- Inspecciones
- Supervisión de Gabinete
- Reunión de Trabajo.

La supervisión de contratos de concesión de la infraestructura de transporte que realiza OSITRAN, se orienta siempre a elevar la calidad de los servicios; y difiere en esencia de una clásica supervisión de obra pública. Esto se debe a dos características fundamentales:

a) Típicamente un concesionario debe invertir montos significativos en la construcción de obras y adquisición de equipos con el fin de mejorar la infraestructura que debe operar y explotar según los plazos de la concesión. Su objetivo es recuperar las inversiones que realiza pero también requiere un nivel de calidad adecuado en las obras y equipamiento que le permitan operar de manera sostenible, evaluando su inversión en función a los costos de los proyectos y a los de mantenimiento. Esta necesidad no se aprecia directamente para el caso de obras públicas donde el contratista entrega la obra en las condiciones establecidas, recibiendo por esto el pago correspondiente.

b) En relación a lo señalado, el concesionario está en la obligación de asegurar y demostrar la calidad de obras y/o equipamiento, debiendo para ello efectuar todas las tareas de control necesarias que estime conveniente. Este autocontrol debe permitir demostrar que las obras se cumplen con el nivel de calidad indicado así como la operación se ajuste al nivel de servicio requerido.

Por estas razones, la supervisión de contratos de concesión se centra más en la verificación del cumplimiento de las obligaciones del concesionario que en la supervisión detallada de obras realizadas. De hecho, el concesionario es responsable de llevar a cabo sus propios controles de calidad y disponer la información de sus inversiones para facilitar la tarea de supervisión de la entidad encargada, en este caso OSITRAN.



■ Inspección y Supervisión de la carretera IIRSA Norte.



Arriba: Vista de noche del aeropuerto y Sala Duty Free Peru Plaza.

Arriba derecha: Fachada del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

PRINCIPALES RESULTADOS DE LAS ACCIONES DE SUPERVISIÓN

A lo largo del año 2005, como acciones de supervisión, se han llevado a cabo 32 Reuniones de Trabajo y 60 Inspecciones a las distintas entidades prestadoras supervisadas por OSITRAN, obteniendo como resultados los siguientes:



• Lima Airport Partners - LAP

En lo que respecta a aspectos comerciales, durante el año 2005 se realizaron tres Inspecciones a la referida empresa concesionaria. En dichas inspecciones se verificó el cumplimiento de obligaciones relativas al cobro de las tarifas, la aplicación de las políticas comerciales, el registro de los reclamos y la atención de los mismos, así como la aplicación del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), el Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora y los Contratos o Mandatos de Acceso.

En las veintitrés inspecciones programadas y no programadas en aspectos de operaciones, se verificó el cumplimiento de las obligaciones en cuanto a la condición y continuidad de servicios y mantenimiento de instalaciones.

Por otro lado, Lima Airport Partners dio cumplimiento a lo estipulado en la cláusula 5.6 del Contrato de Concesión, al haber superado los hitos de inversión correspondientes al mes 48 (14 de febrero de 2005). Cabe señalar que durante el año 2005, OSITRAN ha reconocido como inversiones en Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez la suma de US\$ 31 millones, cifra que incluye los costos indirectos y el IGV, que hacen un acumulado para la etapa inicial de US\$ 148 millones.

• Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC

Durante el 2005 se realizó una Inspección comercial y una operativa a cada uno de los siguientes aeropuertos administrados por CORPAC:

1. Aeropuerto de Piura
2. Aeropuerto de Iquitos
3. Aeropuerto de Cusco
4. Aeropuerto de Arequipa
5. Aeropuerto de Trujillo

De las referidas inspecciones se comprobó que CORPAC venía aplicando las tarifas máximas establecidas por OSITRAN, mantenía el registro de los reclamos que presentan los usuarios, y que había actuado conforme a su política comercial, en lo que respecta al otorgamiento de descuentos.

Se constató que las instalaciones se encontraban en un estado de conservación acorde con los planes de mantenimiento asignados a cada sede aeroportuaria y se tomó nota de las mejoras y problemas existentes.

Además se llevó a cabo procesos de acceso con relación al servicio de asistencia en tierra (rampa), en los que se vieron diferentes casos, como Contratos de Acceso con empresas que brindan el servicio a terceros, Mandatos de Acceso a favor de empresas que brindan el servicio a terceros, Mandatos de Acceso a favor de aerolíneas que se brindan a sí mismo el servicio de asistencia en tierra.

• Terminal Internacional del Sur - TISUR



Arriba y Abajo: Instalaciones de CORPAC.



■ *Vistas del Puerto de Matarani.*

En la única inspección de aspectos comerciales realizada en TISUR, se verificó el cumplimiento de obligaciones relativas al cobro de las tarifas, la aplicación de las políticas comerciales, el registro de los reclamos y la atención de los mismos, así como la aplicación del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), el Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora y los Contratos o Mandatos de Acceso.

En la inspección realizada por el tema de Operaciones, se verificó el cumplimiento del Plan de Mantenimiento, el Plan de Seguridad y el desarrollo normal de las operaciones.

Con respecto a la supervisión de las inversiones, cabe resaltar lo siguiente:

a) Se verificó las Liquidaciones de las Mejoras Obligatorias ejecutadas durante el período del quinto año de Concesión, 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 Liquidadas en este período, fueron las siguientes:

OBRAS	MONTO (USD)
Optimización Sistema de agua y lucha contra incendios (*)	163,000
Optimización/Implementación Sistema de iluminación (*)	250,000
Optimización Sistema de defensas del Amarradero “C-D” (*)	235,000
TOTAL	648,000

c) Se revisó y se dio conformidad a los Expedientes Técnicos de la Obra “Sistema de Recepción, Almacenamiento y Embarque de Minerales del Puerto de Matarani”, para lo cual se contrató los servicios de la empresa especializada CESEL Ingenieros, quienes efectuaron los correspondientes análisis técnicos. Estas Mejoras no forman parte de las Obligaciones Contractuales del Concesionario.



• Empresa Nacional de Puertos - ENAPU

Durante el 2005 se realizó una Inspección operativa y una comercial a cada uno de los siguientes Terminales Portuarios administrados por ENAPU:

1. Terminal Portuario de Paita
2. Terminal Portuario de Salaverry
3. Terminal Portuario de Chimbote
4. Terminal Portuario de Callao
5. Terminal Portuario de Pisco
6. Terminal Portuario de Ilo

Cabe señalar que la Empresa Nacional de Puertos no aplicó a partir del 1º de febrero del 2005, las tarifas fijadas por OSITRAN mediante Resolución del Consejo Directivo N° 031-2004-CD-OSITRAN, en cumplimiento a una medida cautelar dictada por el 5º Juzgado Civil del Callao.

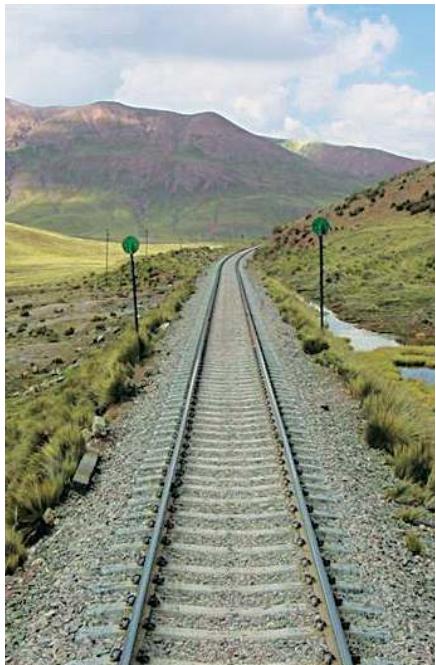
Por otro lado, se confirmó que ENAPU mantenía el registro de los reclamos que presentan los usuarios, que había actuado conforme a su política comercial, en lo que respecta al otorgamiento de descuentos, y que había aplicado las tarifas vigentes a la fecha.

Asimismo, se constató que las instalaciones se encontraban en un estado de conservación acorde con los planes de mantenimiento correspondientes a cada Terminal Portuario y las operaciones se desarrollaban dentro de los niveles que brinda esta entidad prestadora.

Finalmente se tramitaron los procesos de acceso relacionados a los servicios de estiba y desestiba mediante grúas móviles, embarque y desembarque mediante grúas pórtico y practicaje.



Arriba Izquierda: Desembarque de carga en el Puerto de Paita. **Arriba:** Instalaciones del Puerto de Salaverry. **Abajo:** Operaciones navías en el Puerto de Chimbote.



■ **Arriba y Abajo:** Estado actual de la vía férrea.

• Ferrovías Central Andina - FVCA

En una inspección realizada en el mes de noviembre de 2005, se verificó la no inclusión del dato de la entidad reclamante y la inexistencia de un N° correlativo en el Registro de Reclamos. El concesionario incorporó los datos en su registro, atendiendo la recomendación de OSITRAN.

Asimismo se realizaron tres inspecciones de aspectos operativos, en las que se verificaron el cumplimiento de obligaciones relativas al mantenimiento del material tractorio y rodante y al mantenimiento de la vía férrea.

Durante este año, se realizaron dos Reuniones de Trabajo sobre temas operativos. En dichas Reuniones de Trabajo de Operaciones se trataron temas relacionados con el cumplimiento del cronograma de devolución de rieles y el inventario de bienes de la concesión.

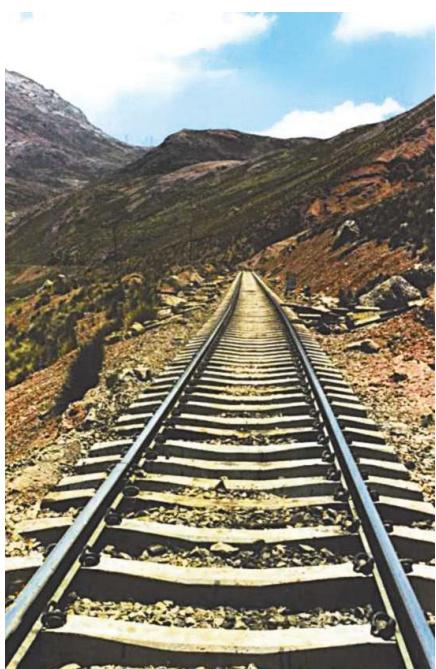
En el aspecto de inversiones, se verificaron las inversiones presentadas por la empresa concesionaria para la liberación de pago de la Retribuciones y que fueron realizadas para el mantenimiento y rehabilitación de la línea férrea. En ese sentido se verificó el cambio de los durmientes dañados en el Km. 15.5 al 18.5 del tramo Callao - Chosica.

OSITRAN supervisó las principales inversiones en rehabilitación y mantenimiento de la línea férrea realizadas por Ferrovías Central Andina S.A. en el 2005, entre las cuales se encuentran las acciones inmediatas en los puentes como son la limpieza y rehabilitación de drenaje en los apoyos de las columnas de los castillos de los puentes Challape, Chau-pichaca, Infiernillo, Anche y Copá.

Asimismo se verificaron los trabajos de limpieza de los estribos y limpieza de los apoyos de las vigas, limpieza de pedestales, limpieza de apoyo de castillos, limpieza y desbroce de maleza y excavación de cunetas de tierra, así como la limpieza de algunos elementos estructurales, de los puentes Surco, Shacamaza, puente Km. 96, Matucana, Nican, Chacahuaro, Ocatara, Aruri, San Mateo, Río Blanco, Shallanca y Bellavista.

Igualmente Ferrovías invirtió en la contratación de asesoramiento en puentes, realizando trabajos en la determinación de la carga de diseño de los puentes del tramo Galera - Oroya, como Puente Viscas, Puente Tanque Viscas, Puente Rumichaca, Puente Yauli, Puente Pachachaca, Puente Cut Off, Puente Huaymanta y de los puentes del tramo Oroya - Cerro de Pasco, como Puente Yauli y Puente Vado.

En el 2005 no se logró supervisar el cumplimiento del FRA II a que está obligado el Concesionario al haberse declarado desierto el concurso público internacional, financiado por el préstamo para mejorar la competitividad, aprobado por el Banco Mundial para el Gobierno Peruano.



• Ferrocarril Transandino - FETRANS

La empresa concesionaria del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente también presentó su Reglamento de Acceso adecuado a la Resolución de Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN, la misma que modificó el REMA, en diciembre de 2005.

En las tres inspecciones de aspectos operativos se verificó el cumplimiento de obligaciones relativas al mantenimiento del material tráctivo y rodante y al mantenimiento de la vía férrea y estaciones.

Durante este año, se realizaron dos Reuniones de Trabajo sobre temas operativos. En las mencionadas reuniones se trataron temas relacionados con el traslado del material tráctivo y rodante de trocha estándar a trocha angosta y el retiro del desvío de seguridad del Km. 337.298.

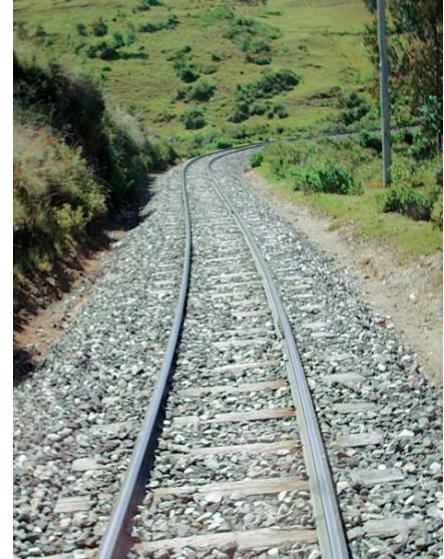
OSITRAN supervisó también las principales inversiones en rehabilitación y mantenimiento de la línea férrea realizadas por la concesionaria, entre las cuales se encuentran la construcción del Puente sobre el Río Alcamayo, que fue destruido por derrumbes en dicha zona y la adquisición de una máquina bateadora, niveladora, alineador. Asimismo, entre los trabajos de mantenimiento se pueden mencionar los cambios de durmientes, colocación de balasto, colocación de medios de fijación, colocación de eclisas, tira fondos, pernos rieleros, entre otros.

Como parte de la verificación de las inversiones mencionadas anteriormente, se realizó una consultoría para la verificación física de las inversiones realizadas en la maquinaria utilizada en el mantenimiento y rehabilitación de la vía férrea.

Asimismo, en el año 2005 se realizó una consultoría para la verificación del Registro Definitivo de las inversiones aprobadas en el año 2004.

Al igual que Ferrovías, en el 2005 no se logró supervisar el cumplimiento del FRA II a que está obligado el Concesionario al haberse declarado desierto el concurso público internacional, financiado por el préstamo para mejorar la competitividad, aprobado por el Banco Mundial para el Gobierno Peruano.

Izquierda: Estación de trenes del Ferrocarril del Sur. **Abajo:** Vía férrea del sur oriente.





■ Vista Nocturna de la Carretera.
Arriba: Supervisión de la Carretera.

• Concesionario de Carreteras - CONCAR

Se realizó una Inspección de carácter comercial en noviembre de 2005, comprobando la conformidad de dicha gestión, haciéndose sólo la precisión de la actualización del panel informativo de Reclamos, incorporando el derecho que tiene el usuario para hacer su reclamo.

En las dos inspecciones de aspectos operativos, se verificó el cumplimiento de obligaciones relativas al Plan Anual de Mantenimiento y parámetros de Condición y Serviciabilidad de la carretera Arequipa Matarani.

Por otro lado, en las Reuniones de Trabajo de Operaciones se trataron temas relacionados con la devolución de la concesión.

En las actividades de mantenimiento en el año 2005, después de haber efectuado en el año 2004 un sellado sobre el total de la carretera.

La empresa concesionaria informó mensualmente de las actividades para continuar manteniendo los índices de condición de la carretera, como ahueamiento, rugosidad, fisuración y desprendimiento.

• NORVIAL

Durante el año 2005 se realizaron dos inspecciones comerciales, en las que se verificó la correcta aplicación del procedimiento de reclamos y de las tarifas.

Cabe señalar que NORVIAL tiene implementado un sistema de vales pre-pago, utilizado en aproximadamente un 10 % de los vehículos pesados y tiene un incremento cada vez mayor. Asimismo, el concesionario utiliza una serie de volantes informativos los mismos que son entregados a los usuarios de la vía, en términos de seguridad, tarifas y demás asuntos relativos al buen manejo y servicios en la vía.

En las tres inspecciones de aspectos operativos se verificó el cumplimiento de obligaciones relativas a los parámetros de Condición y Serviciabilidad, señalización horizontal, represamientos de agua y servicios obligatorios.

En las Reuniones de Trabajo de Operaciones se trataron temas relacionados con la supervisión y medición de los parámetros de condición y serviciabilidad, rugosidad en determinados sectores, servicios obligatorios, accidentes e implementación de apoyo a la Policía Nacional.

Por otro lado, en el mes de enero de 2005, se verificó en la carretera el inicio de las obras del tramo II.

En noviembre del mismo año se constató la culminación de las obras del tramo Primavera - Ámbar, en compañía del representante del Ministerio de Transportes y del Supervisor de Obras, concluyéndose que los trabajos realizados por NORVIAL han sido ejecutados según lo señalado en el expediente técnico, especificaciones técnicas y planos.

Las inversiones realizadas por la empresa concesionaria durante el 2005 ascienden a US\$ 14.5 millones.

Durante todo el año OSITRAN realizó el seguimiento a la adquisición de predios por parte del MTC y contribuyó en la búsqueda de soluciones para la aceleración de este proceso, que permitiese contar con los predios necesarios para la ejecución de obras en el menor plazo posible.

Finalmente, se verificó el Programa de Obra del tramo II y el Plan de Seguridad Vial para la ejecución de las obras.

Izquierda y derecha: Tramos de la Carretera Ancón - Huacho - Pativilca.





■ **Arriba:** Estado de la Carretera a Chilca
- Lima.

• Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ

A solicitud del MTC, COVIPERU inició a partir del 24 de septiembre de 2005 el cobro diferenciado entre “formales” e “informales”, en el tramo concesionado, los primeros tenían un descuento sobre la tarifa normal del Contrato de Concesión de S/. 4.0 por eje, mientras que los informales tenían la aplicación del monto establecido en el Contrato de S/. 5.50 por eje y por pasada. La diferenciación entre “formales” e “informales” se hacía en virtud de cuales eran las empresas que contaban con una constancia de inscripción en el Registro de vehículos del MTC, autorizados para realizar transporte de mercancías y/o pasajeros. Los vehículos ligeros mantenían su tarifa de S/. 5.50.

Cabe señalar que el menor cobro a los formales es asumido por el Concedente de conformidad al Contrato de Concesión.

Por otro lado, COVIPERU implantó en su peaje de Chilca (Km. 68.5), la cobranza de forma unidireccional (ida y vuelta) a partir del 15 de diciembre de 2005, como una forma de agilizar el tránsito en dicho peaje, que ve incrementado su flujo vehicular en gran medida en los meses de verano en la ciudad de Lima.

OSITRAN supervisó que la empresa concesionaria realizara actividades para el inicio de las Actividades Preparatorias señaladas en el Contrato de Concesión. En ese sentido, COVIPERU realizó la evaluación del estado del pavimento, a fin de definir que actividades debían realizar para poner a punto la carretera.

El monto invertido en el año 2005 es de S/. 22.9 millones de nuevos soles en los rubros de concesiones y derechos y la adquisición de software.

• Eje Multimodal Amazonas IIRSA NORTE

Durante el año 2005 no se realizaron inspecciones de operación de campo; sin embargo, como supervisiones de gabinete, se ha realizado la aprobación del Plan de Conservación referencial y la revisión de los Reglamentos Internos.

En las reuniones con el Concesionario se trataron los siguientes temas de operaciones:

- a.** Necesidad de presentación del Plan de Conservación Anual.
- b.** Obligación Contractual de presentar los Reglamentos Internos.
- c.** Fecha de vigencia de Obligaciones y fecha de inicio de explotación.
- d.** Toma de posesión de unidades de peaje y pesaje e inicio de obligaciones de servicios de acuerdo al Contrato de Concesión.



El Concesionario ha realizado coordinaciones con el Concedente para modificar las condiciones del Contrato, respecto a la fecha de inicio de explotación. En tal sentido se ha suscrito la Adenda 1 al Contrato de Concesión el 28 de diciembre 2005.

Es preciso señalar que para la supervisión OSITRAN convocó mediante concurso público la contratación de una empresa supervisora, y mientras no se contaba con esta empresa, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones apoyó en la supervisión en aplicación a un Convenio de Cooperación suscrito con esta Entidad.

Arriba: Puente en el Eje Multimodal de Amazonas. **Abajo 1:** trabajos de asfaltado en tramo 2 de Carretera Interoceánica. **Abajo 2:** tramo 4 de la Carretera Interoceánica.



• Interoceánica Sur: Tramo 2, 3 y 4

Para cada una de estas concesiones, con la ayuda del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se hicieron las labores de supervisión mientras se contrataba a las empresas supervisoras. Se realizó la revisión del Plan de Transitabilidad, el cual fue rechazado en una primera instancia, la revisión del Plan de Conservación referencial, que fue observado por estar basado en el Plan de Transitabilidad; y la revisión de los Reglamentos Internos.



En las reuniones con los Concesionarios se trataron los siguientes temas de operaciones:

- a.** Contenido del Plan de Transitabilidad
- b.** Necesidad de presentación del Plan de Conservación Anual.
- c.** Obligación Contractual de presentar los Reglamentos Internos.
- d.** Fecha de vigencia de Obligaciones y fecha de inicio de explotación.

CUMPLIMIENTO DE ENTIDADES PRESTADORAS

A continuación detallaremos las acciones efectuadas por las Entidades Prestadoras relacionadas con el cumplimiento de la Contabilidad Regulatoria, así como los procesos sancionadores llevados a cabo durante el 2005 a las referidas Entidades:

• Monitoreo del cumplimiento de la Contabilidad Regulatoria

La Contabilidad Regulatoria es un mecanismo de monitoreo por medio del cual OSITRAN supervisa que el cumplimiento del principio de prohibición de subsidios cruzados, en especial, entre servicios sujetos a regulación y no regulados. Con ello se busca evitar, por ejemplo, que costos de servicios no regulados sean financiados parcial o totalmente con los ingresos provenientes de actividades reguladas.

Durante el 2005, la Gerencia de Regulación continuó con su proceso de monitoreo del cumplimiento de la Contabilidad Regulatoria en cuatro Entidades Prestadoras: LAP, CORPAC, TISUR y ENAPU. Cabe señalar que durante este año las dos últimas culminaron su proceso de transición en el cual deberían implementar sus Manuales de Contabilidad Regulatoria, así como las recomendaciones que ha venido haciendo OSITRAN a sus reportes trimestrales, en materia de Contabilidad Regulatoria.

En el caso de CORPAC, se consideró pertinente extender el período de transición por un año adicional.

Por otro lado, Lima Airport Partners - LAP cumplió durante este período con presentar sus reportes de contabilidad regulatoria.

Adicionalmente, mediante la Resolución N° 023-2005-CD-OSITRAN, se modificó el Manual de Contabilidad Regulatoria de TISUR, debido a que como resultado de la revisión tarifaria, se produjeron cambios en la estructura de servicios portuarios que brinda la Entidad Prestadora, como también se dio la desregulación de la tarifa del servicios de uso de muelle para carga fraccionada.

• Procesos Administrativos Sancionadores

En el siguiente cuadro se muestran en detalle los procesos sancionadores ocurridos durante el período 2005:

ENTIDAD PRESTADORA	INFRACIÓN	SANCIÓN	ESTADO
Ferrovías Central Andina S.A.	Incumplimiento en custodia de bienes	Convenio de Cese	Culminado
Ferrocarril Transandino S.A.	Incumplimiento en custodia de bienes	Amonestación	Culminado
Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2	Incumplimiento de pago a PROINVERSION	Declara que incumplió literal h) cláusula 3.4	Culminado
Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3	Incumplimiento de pago a PROINVERSION	Declara que incumplió literal h) cláusula 3.4	Culminado

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Conforme a las atribuciones conferidas por la Ley de Creación de OSITRAN y a su Reglamento General, 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.

De esta manera, los Cuerpos Colegiados tienen competencia para resolver en primera instancia las controversias que se presenten, entre entidades prestadoras y entre éstas y los usuarios respecto a los contratos de acceso; en tanto que el Tribunal de Solución de Controversias, actúa como segunda instancia resolviendo las controversias entre entidades prestadoras o entre éstas y sus usuarios, con lo cual queda agotada la vía administrativa.

• Cuerpo Colegiado

Durante el año 2005, el Cuerpo Colegiado no ha recibido denuncia alguna; por lo tanto, no se ha ejercido la función de solución de controversias a través de este órgano resolutivo.

• Tribunal de Solución de Controversias

En el 2005 se presentaron 48 controversias al Tribunal de Solución de Controversias, habiéndose resuelto los 7 expedientes pendientes de resolver en el 2004 y 44 expedientes del 2005; quedando pendientes 4 expedientes para ser resueltos durante el 2006.

El Tribunal ha resuelto de la siguiente manera:

- En cuarenta y dos (42) casos se resolvió el tema de fondo.
- En cinco (5) casos se tramitaron desistimientos, los mismos que fueron declarados procedentes.
- En treinta y un (31) casos se revocó la Resolución de la instancia anterior.
- En ocho (8) casos se confirmó la resolución de la instancia anterior.
- En dos (2) casos se revocó parcialmente la resolución de la instancia anterior.
- En un (1) caso se confirmó parcialmente la resolución de instancia anterior.
- En dos (2) casos el Tribunal se inhibió.
- Un (1) caso fue declarado inadmisible por extemporáneo.
- En dos (2) casos se sentó Precedente Administrativo de Observancia Obligatoria.

En el cuadro siguiente se muestra con detalles los expedientes recibidos y resueltos durante el 2005:

EXPEDIENTES POR ENTIDADES PRESTADORAS 2005		
ENTIDAD PRESTADORA	RECIBIDOS	ATENDIDOS
ENAPU	41	44
CONCAR	5	5
NORVIAL	2	2
TOTAL	48	51

Fuente: Memoria 2005 del
Tribunal de Solución de
Controversias OSITRAN

PAGO DE LA RETRIBUCIÓN AL ESTADO

En cumplimiento de lo que establecen las Cláusulas contractuales correspondientes, las Empresas Concesionarias durante el año 2005 han dado cumplimiento a los pagos de Retribución al Estado, en las fechas correspondientes.

Cabe señalar que el Pago de la Retribución al Estado, es la contraprestación que realiza cada empresa concesionaria al Estado Peruano por el derecho a explotar la infraestructura de transporte de uso público otorgada en concesión. El monto de la referida Retribución se encuentra establecido en cada contrato de concesión, siendo la modalidad habitual que cada entidad pague un porcentaje de sus ingresos brutos.

Asimismo OSITRAN, de conformidad con el marco normativo vigente, recauda la Retribución proveniente de las empresas concesionarias y la remite a las entidades del Estado de acuerdo a lo que establece cada contrato de concesión. Estos pagos pueden ser mensuales, trimestrales, semestrales o anuales; y calculados sobre bases imponibles diferentes. En el cuadro a continuación se detalla un resumen del porcentaje recaudado por Entidad Prestadora.

RETRIBUCIÓN AL ESTADO POR ENTIDAD PRESTADORA

EMPRESA CONCESIONARIA	%	BASE IMPONIBLE	PERIODICIDAD
CONCAR (Arequipa - Matarani)	12%	Monto total recaudado	Mensual
LAP (Aeropuerto Jorge Chávez)	46.511%	Ingresos brutos	Trimestral
TISUR (Puerto Matarani)	5%	Ingresos brutos	Mensual
NORVIAL (Ancón - Pativilca)	5.5%	Ingresos mensuales	Mensual
FVCA (Ferrocarril Central)	24.75%* / 50%**	Ingresos brutos	Semestral/Anual
FTA (Ferrocarril del Sur)	37.25%* / 50%**	Ingresos brutos	Semestral/Anual
COVIPERU (Red Vial)	1% / 18.61%***	Ingresos mensuales	Mensual

* Porcentaje del ingreso bruto por explotación de la vía

** Porcentaje del ingreso bruto por explotación del material tráctivo y rodante

*** A partir del 5º año de la concesión

En el transcurso del año 2005, OSITRAN ha recaudado por pagos en efectivo el 14% más de lo recaudado durante el año 2004; esto se explica por el inicio de los pagos en efectivo de las concesiones ferroviarias, el inicio de la Concesión de la Carretera Pucusana - Cerro Azul - Ica y los pagos efectuados por CONCAR y LAP, como consecuencia del incremento en sus ingresos.

Asimismo, en el caso de las concesiones ferroviarias, es importante precisar que a partir del quinto año (21 septiembre 2004 en adelante), las referidas empresas están obligadas a realizar pagos en efectivo por el 50% de la Retribución, siendo las cifras recaudadas por todas las Entidades las que se muestran en el cuadro a continuación:

**RECAUDACIÓN POR RETRIBUCIÓN AL ESTADO DE LAS ENTIDADES PRESTADORAS
AÑO 2005 (en miles de nuevos soles)**

EMPRESA CONCESIONARIA	PERÍODO		VAR %
	2004	2005	
CONCAR (Arequipa - Matarani)	1,252	1,374	10%
LAP (Aeropuerto Jorge Chávez)	97,040	107,195	10%
TISUR (Puerto Matarani)	1,519	1,504	-1%
NORVIAL (Ancón - Pativilca)	2,469	2,461	0%
FVCA (Ferrocarril Central)	0	811	
FTA (Ferrocarril del Sur)	0	2,780	
COVIPERU (Red Vial)	0	74	
TOTAL	102,273	116,200	14%

Es preciso señalar que en el caso de las concesiones de los Vías Férreas, el Contrato de Concesión contempla un mecanismo de incentivo a la inversión que permite liberar el pago de la Retribución al Estado, en la medida en que realice inversiones en la línea férrea.

Así, durante los primeros cinco años puede liberar el pago del 100% de la Retribución. A partir del Quinto año puede liberar el pago del 50% de la Retribución y a partir del Onceavo año y hasta el año veinte puede aplicar el saldo de la inversión realizada en la liberación de pago de las Retribuciones, a razón de una décima parte por año.

A partir de septiembre de 2004, las empresas concesionarias vienen aplicando las inversiones en la liberación del 50% del pago de la Retribución. Es así, que en el año 2005 se aprobó el monto de S/. 4,600,581.34 para la liberación de pago de la Retribución al Estado por parte de Ferrovías Central Andina y el monto de S/. 13,041,254 por el mismo concepto para Ferrocarril Transandino.



OPINIÓN A NUEVOS CONTRATOS DE CONCESIÓN Y A MODIFICACIONES DE CONTRATOS

• Opinión sobre Versiones Finales de Contratos de Concesión

Durante el año 2005, se recibieron solicitudes de opinión por parte de PROINVERSIÓN respecto a versiones finales de contratos de concesión, en cumplimiento de lo establecido por el Artículo 2º de la Ley Nº 27701, “Ley que establece disposiciones para garantizar la concordancia normativa entre los procesos de privatización y concesiones con la legislación regulatoria”, y el Artículo 34º del Reglamento General de OSITRAN.

Durante el año 2005, OSITRAN emitió opinión sobre los proyectos de contrato de concesión remitidos por PROINVERSION referidos al Eje Multimodal del Amazonas Norte y los Tramos 2, 3 y 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur, IIRSA Sur. Asimismo, se emitió opinión sobre el Contrato de la Red Vial Nº6 que comprende el tramo Pucusana - Cerro Azul - Ica.

• Opinión sobre solicitudes de modificación de Contratos de Concesión

Durante el año 2005 se recibieron solicitudes de modificación de Contratos de Concesión, las cuales en algunos casos se tradujeron en Addendas a los Contratos de Concesión, las mismas que se detallan a continuación:

a. Carreteras Interoceánica Sur: Perú - Brasil: Tramos 2, 3 y 4. Proyectos IIRSA

A finales del mes de octubre de 2005, la empresa Intersur S.A., concesionaria del Tramo 4 de la Carretera Interoceánica del Sur, solicitó la modificación de su contrato de Concesión con el objeto de permitir el inicio anticipado de los trabajos para mantener la transitabilidad, la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle, elaboración del Estudio de Impacto Ambiental y de la Ejecución de las Actividades Preparatorias. Similar pedido fue realizado posteriormente por las empresas Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 2 S.A. y Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A.

b. Eje Multimodal del Amazonas Norte - IIRSA Norte

La Empresa Concesionaria IIRSA Norte S.A. y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, presentaron entre junio y noviembre del año 2005, tres propuestas para la primera modificación del Contrato de Concesión. Los principales pedidos de modificación estuvieron relacionados con permitir la reinstalación de la Línea de Crédito de Enlace, la oportunidad y financiamiento del

■ Operaciones de Supervisión de la carretera IIRSA Norte.

Mantenimiento Periódico, la cesión de la posición contractual del Concesionario al término de las actividades de construcción, entre otros.

La Addenda fue suscrita el 28 de diciembre de 2005. En dicho documento se recogieron casi el 64% del total de comentarios y propuestos de OSITRAN.

c. Carretera Ancón - Huacho - Pativilca

La empresa Concesionaria NORVIAL S.A. y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitaron opinión a OSITRAN sobre la modificación del Contrato de Concesión. El pedido por parte del Concesionario tenía como objetivo facilitar la constitución de garantías para el financiamiento obtenido de los Acreedores Permitidos; en tanto, el pedido del Concedente estaba vinculado a la obligación del Concesionario de entregar al Concesionario los predios libres de instalaciones de servicios públicos, proponiéndose para tales efectos, el uso de los fondos de la retribución. Esta addenda fue suscrita el 31 de octubre de 2005.



d. Ferrocarril Central

Ferrovías Central Andina solicitó la modificación del Contrato de concesión, motivado por los requerimientos efectuados por los potenciales Acreedores Permitidos (Deutsche Investitions - und Entwicklungsgesellschaft mbH-DEG) y la Corporación Interamericana para el Financiamiento de Infraestructura.

La solicitud de modificación buscó incluir en el Contrato de Concesión la posibilidad de otorgar el Derecho de Concesión en Fideicomiso para garantizar las obligaciones de la Empresa Concesionaria frente a los Acreedores Permitidos, la cesión de los derechos de cobro del concesionario a los acreedores permitidos, la incorporación de un procedimiento de transferencia de la Concesión en caso de caducidad de la misma, la incorporación de una cláusula de ruptura del equilibrio económico y financiero, entre otros. La Addenda fue suscrita el 16 de noviembre de 2005.

■ Tramo Carretera Ancón - Huacho - Pativilca.

e. Carretera Arequipa - Matarani

La empresa concesionaria CONCAR S.A. solicitó la modificación del Contrato de Concesión, con la finalidad de devolver al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el tramo comprendido entre el Km. 0 y km. 4 de la carretera concesionada. Esta solicitud se dio con motivo a las actividades constructivas realizadas por el gobierno Regional de Arequipa en dicho tramo de la carretera. La Addenda fue suscrita el 27 de abril del 2006.

Capítulo 3



Tramo Carretera Interoceánica

La Carretera Interoceánica: NUEVO RETO PARA OSITRAN

El Gobierno del Perú ha emprendido un Proyecto para conectar al Perú con el Brasil, en el marco de los acuerdos IIRSA (Iniciativa Estratégica de Interconexión de la Región Sudamericana), el cual comprende la implementación de corredores viales multimodales (terrestres y fluviales) que enlazan los puertos peruanos con ciudades y mercados del Brasil. Están previstos tres corredores viales: el corredor Amazonas Norte, Amazonas Centro y el Corredor Vial Interoceánico Sur.

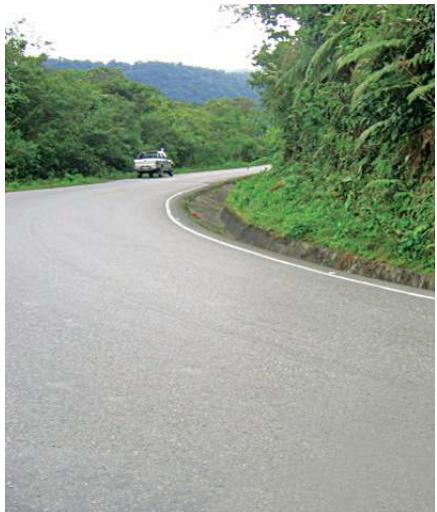
La inversión para la implementación de estos corredores viales es de tal magnitud que sería imposible para el Estado Peruano, con sus propios recursos o, caso contrario, con un gran endeudamiento, emprenda las obras requeridas, de la manera convencional. Es así que todos los corredores han sido otorgados en Concesión a Empresas Concesionarias, las mismas que serán las encargadas de la construcción, operación y mantenimiento de los Corredores Viales Interoceánicos. Es así que es tarea de OSITRAN la supervisión de los contratos de dichas concesión, como Organismo regulador y supervisor de las inversiones necesarias para el logro de este Proyecto.

Podemos dividir los contratos de Concesión en dos etapas: una primera etapa de inversiones y una segunda etapa de sólo operación y mantenimiento. En ambas etapas se requiere una supervisión especializada y de muy alto nivel técnico, esta labor es realizada por OSITRAN.

En la etapa de inversiones se supervisa y verifica que las empresas concesionarias cumplan con las metas de inversiones a las que se ha comprometido, vía los contratos de Concesión; así como la transitabilidad y la explotación de la infraestructura en donde existe carpeta asfáltica.

En la etapa de operación y mantenimiento, de manera análoga, se vela que se cumplan con los estándares comprometidos de calidad y en el servicio brindado, serviciabilidad y confort para los usuarios de la vía, así como que las tarifas de peaje sean las más convenientes y justas.

En lo referente a las inversiones, OSITRAN realiza la supervisión de la ejecución de las mismas, contando para ello con una plana de profesionales en las áreas de inversiones. En el caso de la Carretera Interoceánica, en sus corredores Norte y Sur, la magnitud del Proyecto ha hecho necesaria la contratación de Empresas Supervisoras especializadas, las cuales serán monitoreadas y controladas por la Gerencia de Supervisión de OSITRAN, que para ello debe estar debidamente implementada con los profesionales idóneos y la infraestructura necesaria.



• Corredor Multimodal IIRSA Amazonas Norte

Forma parte de un corredor vial multimodal. Este término se refiere a que en este corredor las vías serán terrestres y fluviales, siendo el tramo terrestre comprendido entre las localidades de Paita y Yurimaguas, y el tramo fluvial a partir de Yurimaguas, desde donde se conecta hacia el río Amazonas y el Océano Atlántico. Cuenta con una longitud aproximada de 960 Km. y conecta las localidades de Paita, Piura, Olmos, Corral Quemado, Rioja, Tarapoto y Yurimaguas. Este tramo está otorgado en concesión a la Empresa Concesionaria IIRSA NORTE S.A., conformado por las Empresas Odebrecht y Andrade Gutiérrez del Brasil, y la constructora nacional Graña y Montero.

El eje vial del Norte tiene una particular importancia dado que integra regiones apartadas del norte del Amazonas con regiones muy activas comercialmente de la costa norte, como son Piura y Lambayeque. Asimismo, conectará las regiones en mención con los polos de producción del Brasil en Manaos y con los de Europa a través del Océano Atlántico.

Actualmente el tramo comprendido entre Paita y Tarapoto se encuentra asfaltado en su totalidad, sin embargo, dado el tiempo transcurrido desde la culminación de los últimos trabajos de rehabilitación y mejoramiento, a lo largo del tramo, en subtramos específicos será necesaria la ejecución de obras de puesta a punto, rehabilitación y mantenimiento de la carretera. El tramo comprendido entre Tarapoto y Yurimaguas de aproximadamente 125 Km., se encuentra actualmente a nivel de afirmado, por lo que se requiere construir la carretera a nivel de asfaltado. En conjunto, la inversión prevista en obras de todo el eje vial Amazonas Norte asciende aproximadamente a 220 millones de dólares. Se estima que las obras estarán concluidas en 4 años, siendo el período de la concesión por 25 años.

Arriba: Tramo Carretera Amazonas Norte. **Abajo:** Control de peaje sobre tramo de corredor vial.



• El Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil

Conocido como Carretera Interoceánica, es en definitivamente, la obra de ingeniería en infraestructura vial más importante que se realizará en nuestro país, y por su magnitud, sólo tiene como antecedente la Carretera Marginal de Selva.

Unirá al Perú y Brasil mediante una extensa vía completamente asfaltada de 2,603 kilómetros que partirá desde la ciudad de Iñapari (Madre de Dios) fronteriza con la ciudad brasileña de Assis; hasta los puertos peruanos de San Juan de Marcona (Ica), Matarani (Arequipa) e Ilo (Moquegua) y demandará una inversión de 880 millones de dólares aproximadamente.

A partir de Iñapari se accederá a las ciudades brasileñas de Assis, Brasilia, Río

Branco, Porto Velho, Cuiabá y Puerto de Santos en el Océano Atlántico.

De los 2,603 kilómetros, 1,071 kilómetros corresponden a vías que están por asfaltar, 1,514 Km. a vías asfaltadas y 17,5 Km. de vías urbanas (sin incluir zona urbana de Juliaca), de acuerdo al Estudio de Factibilidad realizado.

Para efectos de su concesión, se dividió todo el trazo en la carretera en cinco tramos, tres de los cuales (2, 3 y 4) ya fueron entregados en concesión, mientras que los tramos 1 y 5 se encuentran aún pendientes.

TRAMOS DE LA CARRETERA ENTEROCEANICA (Ruta)		NO ASFALTADOS Km.	ASFALTADOS Km.
1	San Juan de Marcona - Urcos	0	762.66
2	Urcos - Iñambari	300	0
3	Iñambari - Iñapari	403.2	0
4	Iñapari - Azángaro	305.9	0
5	Matarani - Azángaro; Ilo - Juliaca	62.2	751.7
TOTAL		107.3	1514.36

Como se mencionó, los Tramos 1 y 5 se encuentran pendientes de concesión, estando actualmente en ejecución solamente los Tramos 2, 3 y 4, sobre los que trataremos brevemente a continuación:

La obra, que estará concluida totalmente en cuatro años, tiene un costo referencial entre 600 mil y 800 mil dólares por kilómetro debido a las condiciones adversas de la zona, pero aún así se mantiene por debajo de los costos históricos por kilómetro de tramos similares realizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Contempla la construcción de 300 puentes, mil kilómetros de cunetas para evitar que las precipitaciones fluviales destruyan la carretera, construcción, reconstrucción y rehabilitación de 500 kilómetros de drenes para asegurar su durabilidad y óptimo estado, construcción y rehabilitación de plataformas, obras de estabilización y protección de talud superior, de defensa ribereña y estabilización de talud inferior, mejoramiento de señalización y seguridad vial, construcción y equipamiento de nuevas unidades de peaje y estaciones de pesaje, oficinas y equipamiento para seguridad policial, así como implementación y equipamiento necesario para la prestación de servicios a usuarios.

En los 3 tramos las obras serán concluidas en un plazo de 4 años y, así como el corredor vial norte, el período otorgado en concesión es por 25 años.

Capítulo 4



Instalaciones del Aeropuerto Internacional
Jorge Chávez - LAP

LOS CONSEJOS DE USUARIOS DE OSITRAN

Tras la creación de los Comités Consultivos de Usuarios de OSITRAN, en el mes de abril del año 2001, y luego de que el Congreso de la República recogiera la iniciativa y experiencia de OSITRAN con los referidos Comités, el 16 de agosto del año 2004 promulgó la Ley Nº 28337, la cual modificó diversas disposiciones de la Ley Marco de Organismos Reguladores (Ley 27732), por la cual se establecía la creación obligatoria de dichos Comités en todos los Organismos Reguladores, otorgándoles la nueva denominación de Consejos de Usuarios.

Buscado una mejora en la labor de estos Consejos, el 11 de junio de 2005, se emitió el Decreto Supremo D.S. 042-2005-PCM, por el cual se reglamenta la Ley Marco de Organismo Reguladores, estableciéndose la nueva conformación y forma de elección de los Consejos de Usuarios para todos los Reguladores.

La referida norma exige que los Consejos de Usuarios deben estar integrados por miembros elegidos de manera democrática dentro de una cartera de representantes de consumidores y/o usuarios, universidades, colegios profesionales y organizaciones sin fines de lucro vinculadas a los mercados regulados, así como organizaciones empresariales no ligadas a las entidades prestadoras.

Asimismo, se estableció que el número de miembros fuera determinado por acuerdo de Consejo Directivo, el mismo que no puede ser menor de 3 ni mayor de 10 y con una duración de 2 años, los cuales pueden ser renovables.

Por otro lado, se creó la figura del Coordinador de los Consejos de Usuarios, el mismo que cumple un papel importante dentro de la labor de los mismos, pues es el representante de los miembros de los Consejos de Usuarios frente a los Consejos Directivos de las respectivas instituciones, encargados de exponer la información relevante obtenida en las sesiones.

Es así que OSITRAN, siguiendo dicha normatividad realizó la convocatoria respectiva para la nueva conformación de sus Consejos de Usuarios de Aeropuertos, Puertos y Red Vial.

Luego del proceso de elección, el Consejo de Usuarios de Aeropuertos se conformó de la siguiente manera:

MIEMBROS ELECTOS DEL CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE OSITRAN

Nº	MIEMBRO	GREMIO Y/O INSTITUCIÓN
1	Crisólogo Luis Cáceres Valle	Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios - ASPEC
2	Roberto Urrunaga Pasco - Font	Universidad del Pacífico
3	Alfredo Graf Bunzel	Cámara de Comercio de Lima
4	Leonice Roca Voto Bernales	Sociedad de Comercio Exterior del Perú - COMEXPERU
5	Ramón Jiménez	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional - AETAI
6	Andrés Jochamowitz Stafford	Asociación de Exportadores - ADEX
7	Segundo Roberto Warshalowsky Vásquez	Asociación Peruana de Agencias de Viaje y Turismo - APAVIT
8	Tulio Gallese Díaz	Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional - APACIT
9	Luis Felipe Raffo	Cámara Nacional de Turismo del Perú - CANATUR
10	Constanza Montes	International Air Transport Association - IATA

La doctora Leonie Rocca Voto Bernales, fue elegida como Coordinadora de este Consejo.

Por otro lado, para el Consejo de Usuarios de Puertos se eligieron como miembros a las siguientes personas:

MIEMBROS ELECTOS DEL CONSEJO DE USUARIOS DE PUERTOS DE OSITRAN

Nº	MIEMBRO	GREMIO Y/O INSTITUCIÓN
1	John Hartley Morán	Asociación de Exportadores - ADEX
2	Paul Gamarra Velasco	Asociación de Agentes de Aduana del Perú
3	Alberto Germán Ego-Aguirre Yáñez	Cámara de Comercio de Lima
4	Caros Vargas Loret de Mola	Asociación Peruana de Operadores Portuarios - ASPPOR
5	José Luis Bonifaz Fernández	Universidad del Pacífico
6	Ximena Zavala Lombardi	Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas - CONFIEP
7	Luis Tapia Sabogal	Asociación de Terminales de Almacenamiento del Perú
8	Fedérico Walter Stock Krug	Asociación Marítima del Perú
9	Sergio Mazuré Cordero	Sociedad Nacional de Industrias - SNI
10	Angel Murillo	Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía

La doctora Ximena Zavala Lombardi fue elegida como Coordinadora de este Consejo.

En lo que corresponde al Consejo de Usuarios de Red Vial se eligieron a las siguientes personas:

MIEMBROS ELECTOS DEL CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE OSITRAN

Nº	MIEMBRO	GREMIO Y/O INSTITUCIÓN
1	Eduardo Scerpella Robinson	Asociación de Exportadores - ADEX
2	José Navarrete Tapia	Asociación de Propietarios de Omnibus Interprovinciales del Perú - APOIAP
3	Ximena Zavala Lombardi	Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas - CONFIEP
4	Raúl Erasmo Miranda Esquerre	Aociación Peruana de Consumidores y Usuarios - ASPEC
5	José Matías León	Colegio de Ingenieros del Perú - Consejo Departamental de Lima
6	Máximo Cornejo Paredes	Sociedad de Comercio Exterior del Perú - COMEXPERU

Finalmente, mediante Resolución de Gerencia General N° 013-2005-GG-OSITRAN, se promulgó la renovación del Consejo Regional de Usuarios de Arequipa, para el período 2005-2007 el mismo que quedó conformado de la siguiente manera:

MIEMBROS ELECTOS DEL CONSEJO DE USUARIOS DE AREQUIPA

Nº	MIEMBRO	GREMIO Y/O INSTITUCIÓN
1	Jorge Cohelo - Titular	Cámara de Consejo e Industrias de Arequipa
2	Julio Cáceres Arce - Titular Oscar Champion Hau - Alterno	Yura
3	Julia Torreblanca Marmanillo - Titulo Julio César Ruiz Gamero - Alterno	Sociedad mnera Cerro verde S.A.A.
4	Mariano Villamar Vizcarra - Titular Rafael del Campo Quintana - Alterno	Agencia de Aduana Ultramar
5	Nilo Zurita - Titular	Océano Agencia Marítima S.A.
6	Javier Rospigliosi Rospigliosi - Titular Oscar Rospigliosi Vega - Alterno	Asociación de Protección al CONsumidor "Buen Consumo" - Arequipa
7	Eddy Carpio Cuadros - Titular Ana María Rojas Arredondo - Alterno Oscar Bedoya Amomatari - Alterno Miriam Barboza Mendiola - Alterno	Asociación de Arequipa de Agencia de Viajes y Turismo - AVIT
8	Claudio Tanco Silvia - Titular Justiniano Apaza Díaz Valdivia - Alterno Arnaldo Díaz Valdivia - Alterno	Sindicato de Choferes y Camioneros de Arequipa

Es preciso indicar que dado que el Consejo Regional de Usuarios de Arequipa había renovado recientemente a sus miembros durante el año 2005, éste no formó parte de las nuevas elecciones.

Funciones de los Consejos de Usuarios

De conformidad al Decreto Supremo sobre Consejo de Usuarios se aprobó el Reglamento de Funcionamiento de los Consejos de Usuarios. En el referido Reglamento se establecen, entre otros aspectos, las funciones de los Consejos las cuales se detallan a continuación:

- a)** Emitir opinión respecto de las funciones de OSITRAN a que se refiere el artículo 3º de la Ley N° 27332.
- b)** Participar en las audiencias públicas previstas en el marco regulatorio dentro del ámbito de competencia de OSITRAN.
- c)** Realizar eventos académicos, en coordinación con el Consejo Directivo de OSITRAN, respecto a los aspectos regulatorios de la infraestructura de transporte de uso público - ITUP.
- d)** Recibir y presentar al Consejo Directivo de OSITRAN las consultas de los usuarios de la infraestructura con relación a las políticas y normas de OSITRAN.
- e)** Proponer líneas de acción que se consideren convenientes para mejorar la calidad de la prestación de los servicios bajo el ámbito de competencia de OSITRAN.
- f)** Dar a conocer a OSITRAN los requerimientos de los usuarios relativos a la prestación de los servicios.
- g)** Conocer de los planes de supervisión de OSITRAN.
- h)** Analizar proyectos de normas relativas a la prestación de los servicios bajo el ámbito de competencia de OSITRAN, a más tardar a los cinco días posteriores de vencido el plazo para la recepción de comentarios.
- i)** Ser informados previamente sobre toda alza de tarifas y opinar sobre las propuestas de tarifas y sobre otros aspectos que solicite la Presidencia del Consejo Directivo o la Gerencia General.
- j)** Facilitar información a OSITRAN para el mejor cumplimiento de sus funciones, dentro de los que les competan.
- k)** Emitir opinión sobre asuntos que tengan implicancia en la competencia de OSITRAN.

Finalmente, cabe señalar que durante el año 2005 se llevaron a cabo 1 sesión del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, 3 sesiones del Consejo de Puertos y 2 sesiones del Consejo regional de Usuarios de Arequipa.

PREMIACIÓN DE CERTIFICACIÓN ISO 9001:2000 A OSITRAN



En el mes de diciembre de 2005, OSITRAN recibió la Certificación ISO 9001:2000 de los procesos regulatorios.

Dicho certificado, otorgado por BUREAU VERITAS QUALITY INTERNATIONAL, comprende la certificación de cuatro procesos:

- Fijación y Revisión de Tarifas.
- Opinión Técnica sobre modificaciones de contratos de concesión.
- Elaboración y revisión de normas.
- Emisión de opinión técnica sobre proyectos de nuevos contratos de concesión.



Arriba: Personal de OSITRAN en Ceremonia de Certificación.

Arriba derecha: Certificado ISO 9001:2000.

Abajo Izquierda: Equipo de Coordinadores ISO.

Capítulo 5



Locomotora nueva 1005 / Estado actual Vía FRA II

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

En el año 2005, OSITRAN continuó con su labor de fortalecimiento institucional, para lo cual se emitieron normas de carácter interno, se realizaron actividades de difusión del rol y la gestión de la institución. Además se elaboró un diagnóstico del nivel de reconocimiento de OSITRAN respecto a su accionar y se continuó con la capacitación permanente del personal.

ASPECTO NORMATIVO INTERNO

Durante el año 2005 se emitieron los siguientes documentos normativos de carácter interno:

- a. Normas de Comportamiento Ético de los miembros de OSITRAN.
- b. Normas de Incentivos y Estímulos para el Comportamiento Ético y Medidas de Protección de los Miembros de OSITRAN.
- c. Directiva sobre Descuentos por Tardanzas y Faltas injustificadas.
- d. Directiva sobre Evaluación de Desempeño del Personal de OSITRAN.
- e. Directiva sobre Uso de Software Legal.
- f. Directiva de capacitación
- g. Directiva sobre comunicaciones escritas
- h. Directiva sobre uso del fondo fijo.
- i. Directiva de selección y contratación de personal.

DIFUSIÓN DEL ROL Y LA GESTIÓN DE OSITRAN

En lo que respecta a la difusión del rol y gestión de OSITRAN durante el año 2005 se llevaron a cabo cinco (5) Conferencias de Prensa, con periodistas especializados en temas económicos, donde se trataron los siguientes temas: (i) Suspensión de tarifas de ENAPU, (ii) procesos tarifarios, (iii) TUUA de transferencia en el AJCH, (iv) proceso legal OSITRAN - ENAPU y (v) la Carretera Interoceánica.

Por otro lado se llevaron a cabo seminarios de difusión sobre “El Rol de OSITRAN como Regulador de la Infraestructura de Transporte” dirigidos a periodistas, autoridades, estudiantes universitarios y público en general, en las ciudades de Chiclayo, Iquitos, Tarapoto, Cusco y Arequipa.

Asimismo, OSITRAN dentro de su política de transparencia y participación de usuarios, desde el año 2004 viene organizando talleres informativos sobre los proyectos de norma que emite, al cual asisten los miembros de los Consejos de Usuarios, así como los altos representantes de las Entidades Prestadoras, a fin de que brinden sus comentarios, observaciones y/o sugerencias sobre los proyectos presentados.

Es así que durante el año 2005 se llevaron a cabo los siguientes talleres:

- Taller sobre la Modificación del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte (REMA).
- Taller sobre el Proyecto de Reglamento Aplicable al Contrato de las Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión.
- Taller sobre el Proyecto de Modificación de Reglamento de Infracciones y Sanciones.
- Taller sobre Proyecto de Contrato de Concesión de Aeropuertos Regionales.

En el marco de las actividades de difusión, el 19 y 20 de octubre, OSITRAN y la Maestría en Regulación de los Servicios Públicos de la Pontificia Universidad Católica del Perú, llevaron a cabo de manera conjunta el Seminario Internacional “Experiencia en la Concesión y Regulación de la Infraestructura Aeroportuaria”, evento del cual participaron los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, además de representantes de organismos y autoridades pertenecientes al sector aeroportuario, alumnos de la Maestría en Regulación y

público en general. El objetivo de este seminario fue el de reflexionar sobre las experiencias internacionales en procesos de concesión y regulación de los servicios aeroportuarios, con la perspectiva de promover una mayor eficiencia en los aeropuertos y así contribuir a la mejora de la calidad del servicio y las condiciones de competencia de las empresas que operan en nuestro país.

Finalmente, y de conformidad con el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, se llevaron a cabo las siguientes audiencias públicas:

- **Audiencia Pública:** Fijación de Tarifas Máximas para el uso de puentes de embarque y desembarque de pasajeros en el AIJCH
- **Audiencia Pública:** Fijación de Tarifa Máxima por embarque de Pasajeros en el Terminal Portuario de Matarani

DIAGNÓSTICO DEL NIVEL DE RECONOCIMIENTO DE OSITRAN RESPECTO A SU ACCIONAR

OSITRAN como parte de su proceso de fortalecimiento como Organismo Regulador de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, estableció como actividad para el año 2005 la realización de un Diagnóstico del nivel de reconocimiento de OSITRAN respecto a su accionar.

El mencionado Diagnóstico resumió y analizó 55 entrevistas realizadas entre Entidades Prestadoras, Gremios, Académicos e Intelectuales, Periodistas, Congresistas y Miembros del Poder Ejecutivo, quienes dieron su opinión acerca de la labor, comunicación e imagen de OSITRAN según su accionar.

El conocimiento acerca de las funciones y labor realizada por OSITRAN entre los segmentos investigados resultó ser positivo entre los agentes que interactúan con la institución.

El accionar de OSITRAN es evaluado positivamente por la mayoría de entrevistados, destacando su labor entre los demás organismos supervisores, además de sus funciones de supervisión y regulación, que son consideradas técnicas y profesionalmente adecuadas.

La buena imagen que transmite OSITRAN, fue atribuida a la labor de su Presidente y sus Directivos, quienes destacan por su gran capacidad técnica, además del entendimiento como institución de la labor que deben realizar, manteniendo la objetividad, transparencia, autonomía e imparcialidad en su accionar.

CAPACITACIÓN DEL PERSONAL

El Plan de capacitación del año 2005 se basó en actividades destinadas a reducir la brecha de competencias determinadas por el estudio de mapa de competencias desarrolladas por la firma Campo Verde en el 2004.

En el 2005 se implementó el Convenio con la US Trade & Development Agency (TDA) en cuanto a las pasantías que han permitido que el personal visite y conozca infraestructura de transporte de los Estados Unidos de Norteamérica, así como la gestión de las mismas.

A continuación se detallan las pasantías realizadas por los funcionarios de Ositrán durante el año 2005, además de los cursos de capacitación seguidos en este período:

CURSOS DE CAPACITACIÓN

TIPO	CURSO / EVENTO	LUGAR	ORGANIZADOR	PARTICIPANTE
PASANTÍA	Encuentro sobre operaciones de Infraestructura de Transporte aéreo	Houston, Mephis, Jersey y New York - USA	Auspicio de la Trade Development Agency - TDA	Funcionarios de la Gerencia Legal y Regulación
PASANTÍA	Encuestro sobre operaciones de Infraestructura Portuaria	Houston, Jacksonville New Orleans - USA	Auspicio de la Trade Development Agency TDA	Funcionarios de la Gerencia Gerencia de Regulación y ción y Supervisión
CAPACITACIÓN	Curso Internacional de Derecho Aeronáutico	Buenos Aires, Argentina	Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico - ALAGA	Funcionarios de la Gerencia Legal
CAPACITACIÓN	Taller de Inteligencia Emocional aplicada al servicio del cliente interno y externo	Lima	Jamming	Todo el personal
CAPACITACIÓN	Diplomado en Derecho de Concesiones	Lima	Universidad de Ciencias Aplicadas - UPC	Funcionarios de la Gerencia de Administración y Finanzas y Legal
CAPACITACIÓN	Gerencia de Administración Pública	Lima	ESAN	Funcionarios de la Gerencia de Administración y Finanzas
CAPACITACIÓN	Gerencia de Administración Pública	Lima	Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios	Funcionarios de la Gerencia de Regulación
CAPACITACIÓN	Gestión Estratégica de Recursos Humanos	Lima	Universidad de Lima	Funcionarios de la Gerencia de Administración y Finanzas
CAPACITACIÓN	Diplomado en Comunicaciones Corporativas	Lima	Universidad Ricardo Palma	Funcionarios de la Oficina de Relaciones Institucionales
CAPACITACIÓN	Congreso Nacional de Asfalto	Lima	APC Comité de Asfalto	Funcionarios de la Gerencia de Supervisión
CAPACITACIÓN	Curso de Capacitación en el uso de software de contabilidad regulatoria	Lima	Royal Systems	Funcionarios de la Gerencia de Regulación
CAPACITACIÓN	Taller de Mejoras del Sistema de Gestión de Calidad	Lima	Cotecna del Perú	Funcionarios de la Gerencia General

ESTADOS FINANCIEROS AUDITADOS

Dictamen de los auditores independientes

Al señor Presidente del Consejo Directivo 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 del 2005 y los correspondientes estados de ganancias y pérdidas, de cambios en el patrimonio neto y de flujos de efectivo por el año terminado a esa fecha. La preparación de dichos estados financieros es responsabilidad de la Gerencia General de OSITRAN. Nuestra responsabilidad consiste en emitir una opinión sobre los estados financieros basada en la auditoría que efectuamos.

El Balance General del OSITRAN, al 31 de diciembre del 2004 y los correspondientes Estados de Ganancias y Pérdidas, de cambios en el patrimonio neto y de flujos de efectivo por el año que terminó en esa fecha, fueron auditados por otros auditores independientes que expresaron opinión sin salvedades y se presentan únicamente para fines comparativos.

2. Nuestra auditoría fue efectuada de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas (naga) y normas de auditoría gubernamental (nagu), emitidas por la Contraloría General de la República. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con la finalidad de obtener una seguridad razonable de que los estados financieros no contengan errores importantes. La auditoría comprendió el examen basado en comprobaciones selectivas de las evidencias que respaldan los importes y las divulgaciones expuestas en los estados financieros. También comprende la evaluación de los principios de contabilidad aplicados, y de las estimaciones significativas efectuadas por el ositran, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros. Consideramos que la 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 ositran, al 31 de diciembre del 2005, los resultados de sus operaciones de cambios en el patrimonio neto y los flujos de efectivo, por el año terminado en esa fecha de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados.

Lima, 07 de junio del 2006

Refrendado por:

CPC. JUAN ADOLFO RIMAC MOLINA
Matrícula N° 2025
Supervisor (Socio)

CPC. MIGUEL MARCOS MEDRANO MEZA
Matrícula N° 14-281
Jefe de Comisión

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN
BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2005 Y 2004
 (Expresado en Nuevos Soles)
 (Notas 1 al 3)

		A valores históricos		A valores históricos	
		2005	2004	2005	2004
		\$/.	\$/.	\$/.	\$/.
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE					
Caja y bancos (Nota 4)	3,369,918	2,151,357			
Cuentas por cobrar comerciales (Nota 5)	913,402	765,546			
Otras cuentas por pagar (Nota 6)	61,031	37,602			
Existencias (Nota 7)	65,363	76,545			
Gastos pagados por anticipado (Nota 8)	25,211	14,025			
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	4,434,925	3,045,075			
ACTIVO NO CORRIENTE					
Inmuebles, maquinaria y equipo (Nota 10)	1,289,281	1,236,962			
Menos: Depreciación acumulada (Nota 10)	(989,358)	(902,076)			
Activos intangibles (Nota 9)	6,793	6,793			
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	306,716	341,679			
TOTAL ACTIVO	4,741,641	3,386,754			
Cuentas de orden (Nota 23)	20,936	-.-			
			Cuentas de orden (Nota 23)	20,936	-.-
<i>Las notas que se acompañan forman parte de los estados financieros.</i>					

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

**ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS
POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2005 Y 2004**
(Expresado en Nuevos Soles)
(Notas 1 al 3)

	A valores históricos	
	2005	2004
	S/.	S/.
VENTAS NETAS	9,622,923	8,872,573
A Terceros (Nota 14)	9,622,923	8,872,573
TOTAL INGRESOS BRUTOS	9,622,923	8,872,573
UTILIDAD BRUTA	9,622,923	8,872,573
Gastos de administración (Nota 15)	(7,904,746)	(7,887,264)
UTILIDAD OPERATIVA	1,718,177	985,309
OTROS INGRESOS (GASTOS)		
Ingresos financieros (Nota 16)	60,278	22,970
Gastos financieros (Nota 17)	(9,399)	(2,597)
Otros ingresos (Nota 18)	5,420	1,303
Resultado por exposición a la inflación		(69,302)
RESULTADO ANTES DE PARTIDAS EXTRAORDINARIAS,		
PARTICIPACIONES E IMPUESTO A LA RENTA	1,774,476	937,683
RESULTADO ANTES DE PARTIDAS EXTRAORDINARIAS	1,774,476	937,683
Ingresos extraordinarios (Nota 20)	21,325	4,961
Gastos extraordinarios (Nota 21)	(909)	(12,235)
RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO	1,794,892	930,409
UTILIDAD DEL EJERCICIO	1,794,892	930,409

Las notas que se acompañan forman parte de los estados financieros.

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

**CONCILIACIÓN DEL RESULTADO NETO CON EL EFECTIVO Y EQUIVALENTE
DE EFECTIVO PROVENIENTE DE LAS ACTIVIDADES DE OPERACIÓN**

POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2005 Y 2004

(Expresado en Nuevos Soles)
(Notas 1 al 3)

	A valores históricos	
	2005	2004
	S/.	S/.
ACTIVIDADES DE OPERACIÓN		
Utilidad del ejercicio	1,794,892	930,409
Más:		
Depreciación y amortización del período	87,282	121,939
Provisiones diversas	368,837	370,330
Cargos y abonos por cambios netos en activo y pasivo		
(Aumento) Disminución de cuentas por cobrar comerciales	(147,856)	6,164
(Aumento) Disminución de otras cuentas por cobrar	(23,429)	11,961
(Aumento) Disminución en existencias	11,182	(21,722)
(Aumento) Disminución en gastos pagados por anticipado	(11,186)	(3,404)
(Aumento) Disminución de cuentas por pagar comerciales	76,591	(31,389)
(Aumento) Disminución de otras cuentas por pagar	(385,433)	(314,733)
Aumento (Disminución) del Efectivo y Equivalente de efectivo proveniente de las Actividades de Operación	1,770,880	1,069,555

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 FLUJOS DE EFECTIVO
POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2005 Y 2004
(Expresado en Nuevos Soles)
(Notas 1 al 3)

	A valores históricos	
	2005	2004
	S/.	S/.
A. ACTIVIDADES DE OPERACIÓN		
Cobranza de venta de bienes o servicios e ingresos operacionales	9,475,067	8,878,737
Otros cobros de efectivo relativos a la actividad	60,382	84,002
Menos:		
Pago a proveedores de bienes y servicios	(1,952,804)	(1,887,173)
Pago de remuneraciones y beneficios sociales	(5,783,851)	(5,864,974)
Pago de tributos	(27,914)	(71,735)
Otros pagos de efectivo relativos a la actividad	-.-	(69,302)
Aumento (Disminución) del Efectivo y Equivalente Provenientes de las Actividades de Operación	1,770,880	1,069,555
B. ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		
Menos:		
Pagos por compra de inmuebles, maquinaria y equipo	(52,319)	(40,407)
Aumento (Disminución) del Efectivo y Equivalente Proveniente de las Actividades de Inversión	(52,319)	(40,407)
C. ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO		
Menos:		
Otros pagos de efectivo relativos a la actividad (según Nota 13)	(500,000)	-.-
Aumento (Disminución) del Efectivo y Equivalente Proveniente de las Actividades de Financiamiento	(500,000)	-.-
AUMENTO (DISMINUCIÓN) NETO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTES DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO (A+B+C)	1,218,561	1,029,148
SALDO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL INICIO DEL EJERCICIO	2,151,357	1,122,209
SALDO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL FINALIZAR EL EJERCICIO	3,369,918	2,151,357

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
POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2005 Y 2004
(Expresado en Nuevos Soles)
(Notas 1 al 3)

	Capital	Capital adicional	Reservas	Resultados acumulados	Total
Saldos al 31 de diciembre del 2003					
Utilidad neta del ejercicio	-.-	-.-	-.-	930,409	1,783,584
Saldos al 31 de diciembre del 2004					
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	-.-	-.-	-.-	2,710,111	2,713,993
Otros incrementos o disminuciones de las partidas patrimoniales	-.-	-.-	-.-	(500,000)	1,794,892
Saldos al 31 de diciembre del 2005					
	-	3,882	-.-	4,005,003	4,008,885

Las notas que se acompañan forman parte de los estados financieros.

Diseño, Pre-prensa e Impresión:
Editorial e Imprenta DESA

Fotografías:
Banco de Imagenes OSITRAN

Hecho en el Perú



OSITRAN

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

Av. República de Panamá N° 3659 - 3663
Urb. El Palomar - San Isidro
Tel: (511) 440-5115
Fax: (511) 421-4739
e-mail: info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe