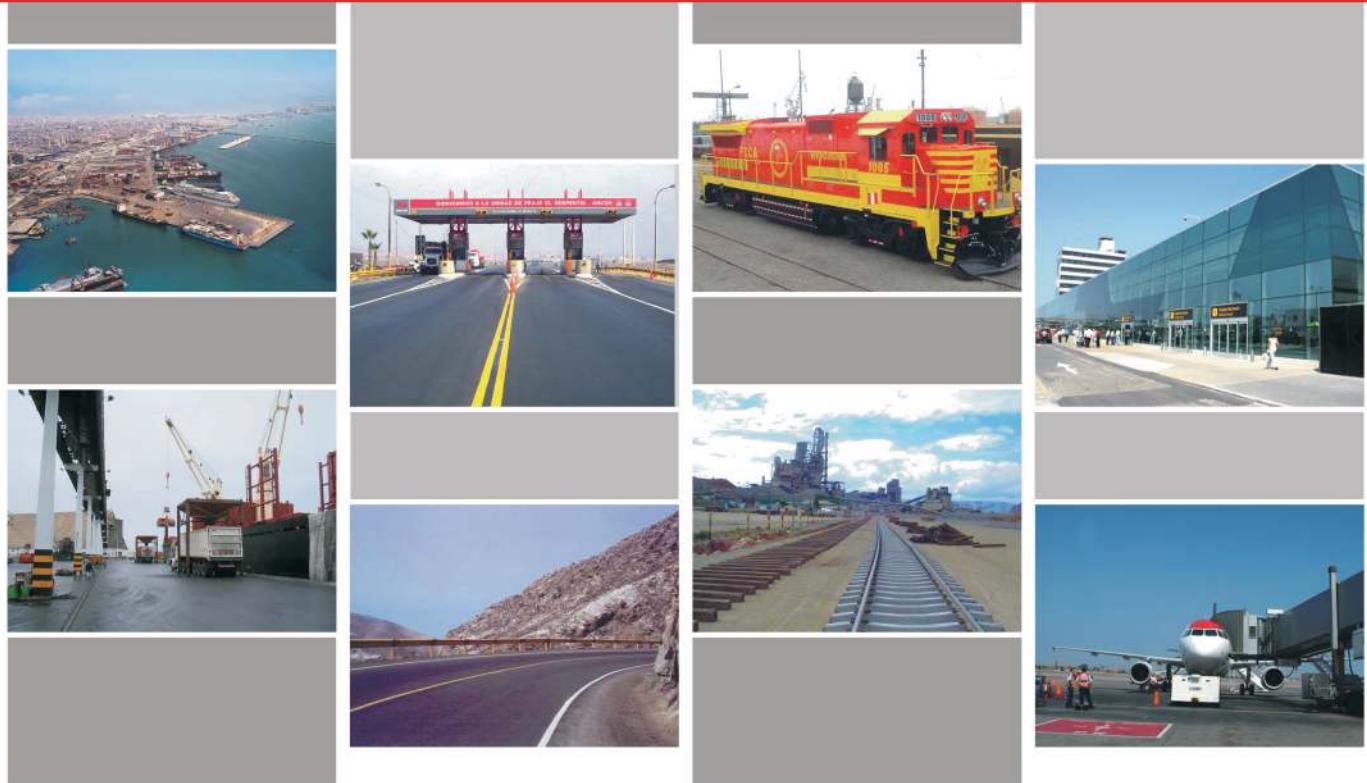




■ Memoria Anual 2006





■ Memoria Anual 2006



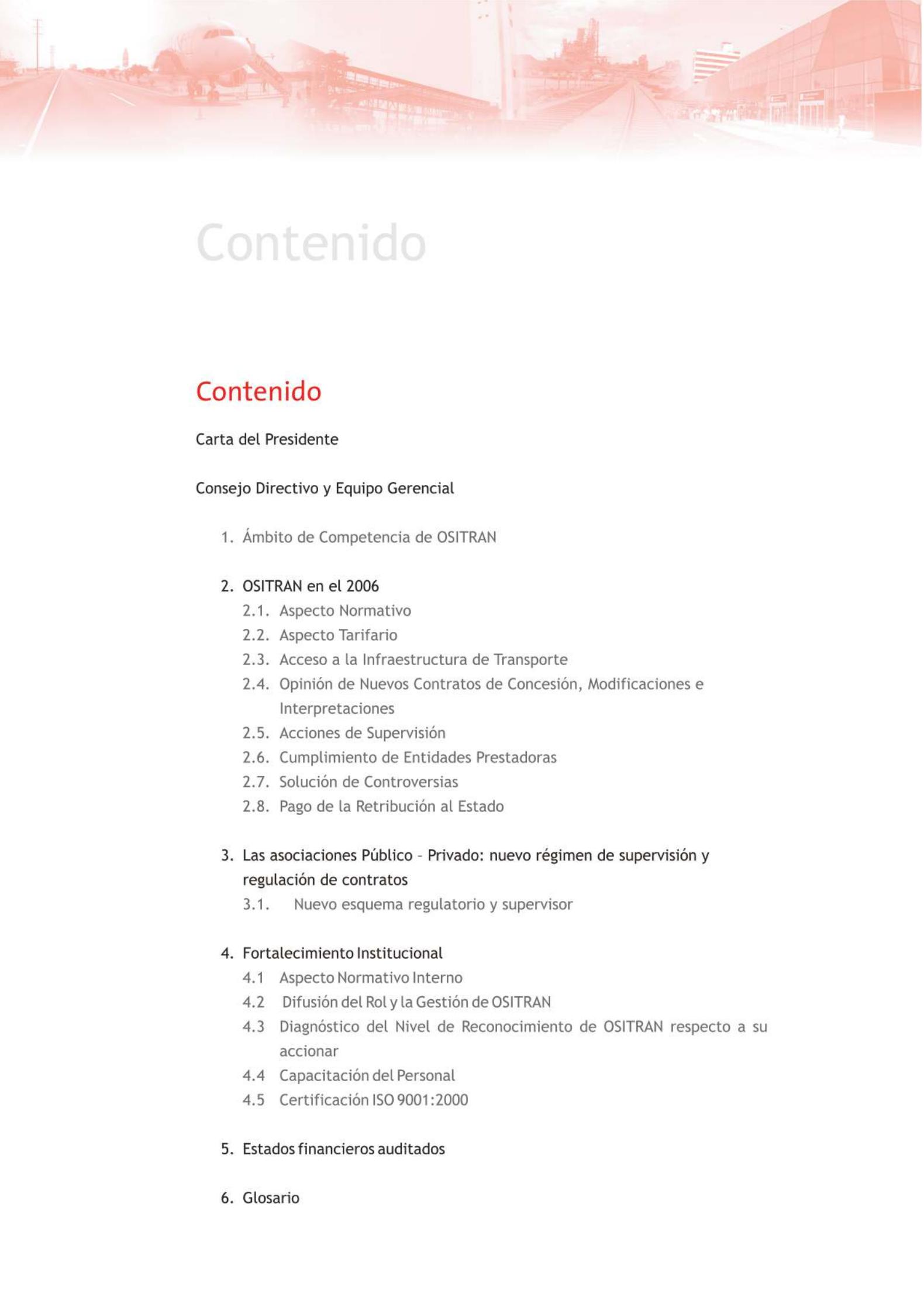


MISIÓN

Regular la conducta y condiciones de acceso en los sectores donde operan las Entidades Prestadoras, supervisando la ejecución de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses de los usuarios, de los inversionistas y del Estado, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de Transporte de Uso Público.

VISIÓN

Organismo Regulador líder, imparcial y eficiente, que contribuye con el desarrollo de la Infraestructura de Transporte de Uso Público y la competitividad del país.



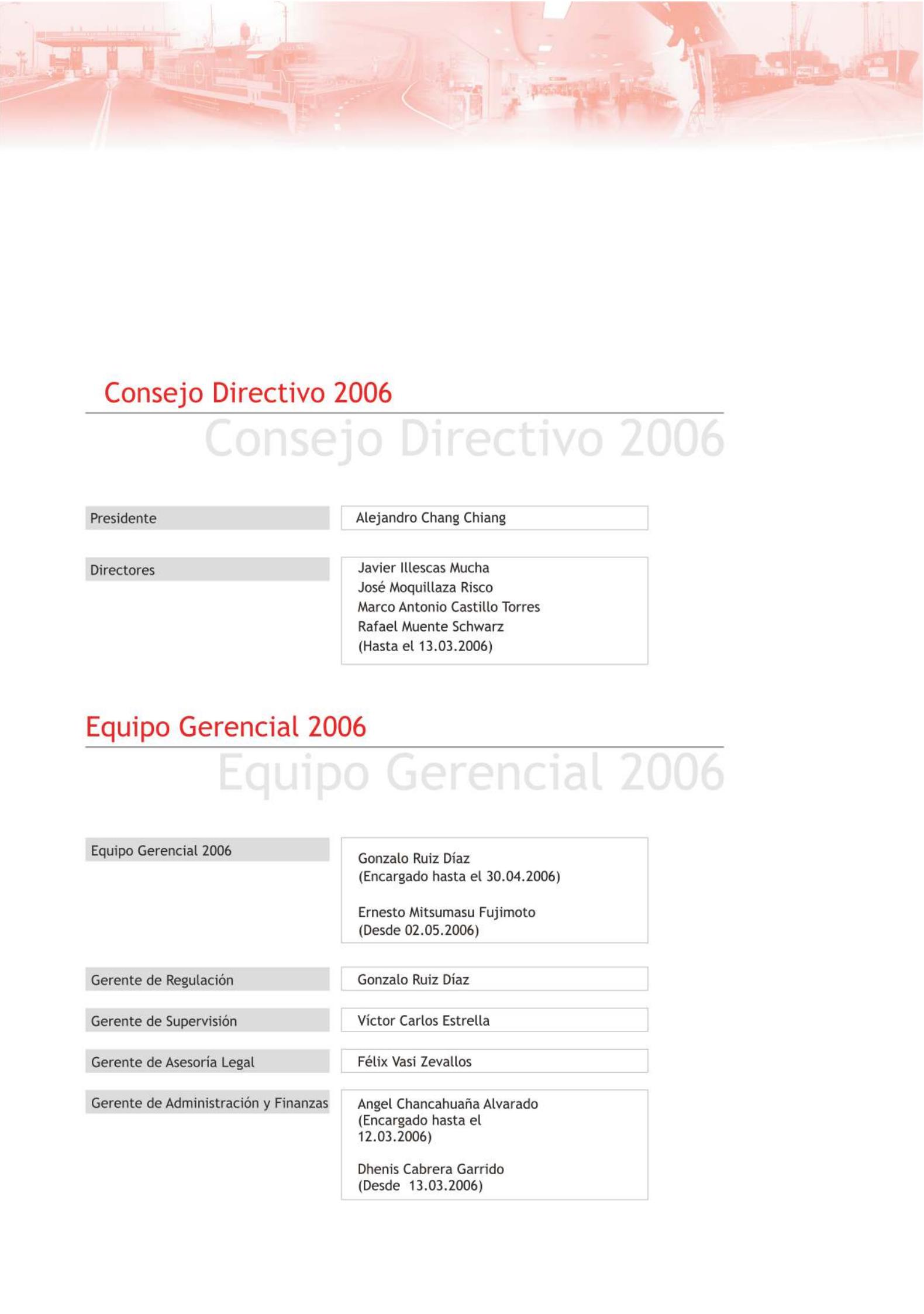
Contenido

Contenido

Carta del Presidente

Consejo Directivo y Equipo Gerencial

1. Ámbito de Competencia de OSITRAN
2. OSITRAN en el 2006
 - 2.1. Aspecto Normativo
 - 2.2. Aspecto Tarifario
 - 2.3. Acceso a la Infraestructura de Transporte
 - 2.4. Opinión de Nuevos Contratos de Concesión, Modificaciones e Interpretaciones
 - 2.5. Acciones de Supervisión
 - 2.6. Cumplimiento de Entidades Prestadoras
 - 2.7. Solución de Controversias
 - 2.8. Pago de la Retribución al Estado
3. Las asociaciones Público - Privado: nuevo régimen de supervisión y regulación de contratos
 - 3.1. Nuevo esquema regulatorio y supervisor
4. Fortalecimiento Institucional
 - 4.1 Aspecto Normativo Interno
 - 4.2 Difusión del Rol y la Gestión de OSITRAN
 - 4.3 Diagnóstico del Nivel de Reconocimiento de OSITRAN respecto a su accionar
 - 4.4 Capacitación del Personal
 - 4.5 Certificación ISO 9001:2000
5. Estados financieros auditados
6. Glosario



Consejo Directivo 2006

Consejo Directivo 2006

Presidente

Alejandro Chang Chiang

Directores

Javier Illescas Mucha
José Moquillaza Risco
Marco Antonio Castillo Torres
Rafael Muente Schwarz
(Hasta el 13.03.2006)

Equipo Gerencial 2006

Equipo Gerencial 2006

Equipo Gerencial 2006

Gonzalo Ruiz Díaz
(Encargado hasta el 30.04.2006)

Ernesto Mitsumasu Fujimoto
(Desde 02.05.2006)

Gerente de Regulación

Gonzalo Ruiz Díaz

Gerente de Supervisión

Víctor Carlos Estrella

Gerente de Asesoría Legal

Félix Vasi Zevallos

Gerente de Administración y Finanzas

Angel Chancahuña Alvarado
(Encargado hasta el
12.03.2006)

Dhenis Cabrera Garrido
(Desde 13.03.2006)



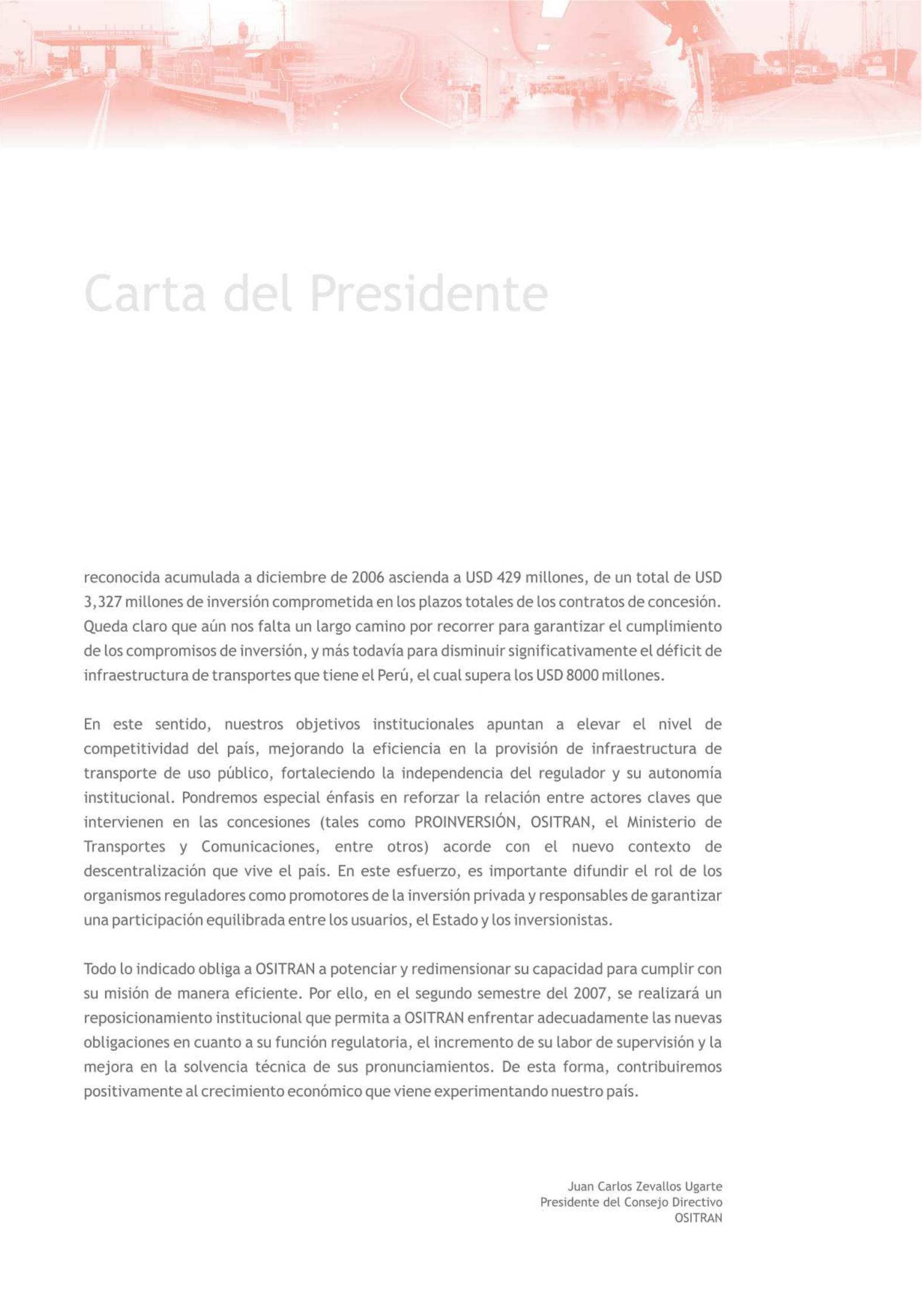
Juan Carlos Zevallos Ugarte
Presidente del Consejo Directivo
OSITRAN

Carta del Presidente

En los últimos años, las concesiones en infraestructura de transportes en el Perú han experimentado un ritmo de crecimiento vertiginoso en concordancia con la decisión de reducir el déficit de infraestructura existente. Esta situación viene generando enormes retos para el regulador. Las cifras dan cuenta que hemos pasado de supervisar 6 concesiones de infraestructura en el año 2004 a 13 concesiones en el año 2006, y se proyecta llegar a 24 concesiones al cerrar el 2007. A mediados del año 2008, el compromiso de supervisión llegaría a 34 contratos de concesión. En este proceso, se percibe adicionalmente una mayor complejidad en la estructura de los contratos y la necesidad de perfeccionar el contenido y la predictibilidad del marco regulatorio vigente.

En el año 2006, es evidente que la capacidad operativa de la Institución fue rebasada por las demandas que implicaba la administración de siete entidades prestadoras adicionales, sin poder incrementar el personal con relación a la creciente carga laboral, por mandato de la Ley de Presupuesto del Sector Público. A pesar de las dificultades que afrontó OSITRAN, se mantuvo el perfil técnico y se tomaron decisiones con autonomía e independencia, cuidando los intereses de los usuarios, de las entidades prestadoras y del Estado en forma equilibrada. Así, por segundo año consecutivo, OSITRAN ha recibido la certificación ISO 9001-2000 para dos de sus procesos, y se tiene previsto, para el año 2007, conseguir la certificación para 4 procesos adicionales.

Asimismo, cabe resaltar que en el año 2006, se atendieron las solicitudes de opinión de modificación de contratos y las solicitudes de revisión de tarifas de acuerdo a lo establecido en los contratos de concesión, en los que se ha incluido la experiencia de los contratos ya firmados y que actualmente supervisamos. En materia de supervisión del cumplimiento de los contratos, se han realizado más de 100 inspecciones, pese a las restricciones antes señaladas. Hemos prestado especial atención al reconocimiento de las inversiones que, en este último año, alcanzaron un total de USD 245 millones, lo cual hace que la inversión ejecutada y



Carta del Presidente

reconocida acumulada a diciembre de 2006 ascienda a USD 429 millones, de un total de USD 3,327 millones de inversión comprometida en los plazos totales de los contratos de concesión. Queda claro que aún nos falta un largo camino por recorrer para garantizar el cumplimiento de los compromisos de inversión, y más todavía para disminuir significativamente el déficit de infraestructura de transportes que tiene el Perú, el cual supera los USD 8000 millones.

En este sentido, nuestros objetivos institucionales apuntan a elevar el nivel de competitividad del país, mejorando la eficiencia en la provisión de infraestructura de transporte de uso público, fortaleciendo la independencia del regulador y su autonomía institucional. Pondremos especial énfasis en reforzar la relación entre actores claves que intervienen en las concesiones (tales como PROINVERSIÓN, OSITRAN, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entre otros) acorde con el nuevo contexto de descentralización que vive el país. En este esfuerzo, es importante difundir el rol de los organismos reguladores como promotores de la inversión privada y responsables de garantizar una participación equilibrada entre los usuarios, el Estado y los inversionistas.

Todo lo indicado obliga a OSITRAN a potenciar y redimensionar su capacidad para cumplir con su misión de manera eficiente. Por ello, en el segundo semestre del 2007, se realizará un reposicionamiento institucional que permita a OSITRAN enfrentar adecuadamente las nuevas obligaciones en cuanto a su función regulatoria, el incremento de su labor de supervisión y la mejora en la solvencia técnica de sus pronunciamientos. De esta forma, contribuiremos positivamente al crecimiento económico que viene experimentando nuestro país.

Juan Carlos Zevallos Ugarte
Presidente del Consejo Directivo
OSITRAN



I. Ámbito de Competencia de OSITRAN

Durante el año 2006, además de su función reguladora en temas de tarifas y acceso a las empresas públicas, (la Empresa Nacional de Puertos S.A. y la Corporacion Peruana de Aeropuertos y Aviacion Comercial S.A.), OSITRAN ejerció su función supervisora sobre las siguientes empresas concesionarias de la infraestructura de transporte de uso público:

Fecha de inicio de la concesión	Empresa Concesionaria	Concesión	Objeto	Vigencia	Inversión proyectada (en miles US\$)
19/09/94	Concesiones de Carreteras S.A. - CONCAR	Carretera Arequipa- Matarani	Rehabilitación, mantenimiento y explotación	13 años (hasta 2007)	5 800
19/07/99	Ferrocarril Transandino S.A.- FETRANSA	Via Férrea del Sur y Sur Oriente	Explotación de vías y material rodante	35 años (hasta 2034)	FRA II ¹
19/07/99	Ferrovías Central Andina S.A.-FVCA	Via Férrea del Centro	Explotación de vías y material rodante	35 años (hasta 2034)	FRA II
17/08/99	Terminal Internacional del Sur S.A.- TISUR	Terminal Portuario de Matarani	Construcción, conservación y explotación	30 años (hasta 2029)	15 222
14/02/01	Lima Airport Partners S.R.L.- LAP	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Construcción, mejora y explotación	30 años (hasta 2030)	1' 062 000
15/01/03	Norvial S.A. - NORVIAL	Carretera Ancón - Huacho - Pativilca	Construcción, rehabilitación, mantenimiento y explotación	25 años (hasta 2028)	61 400
17/06/05	Concesionaria IIRSA NORTE S.A.- IIRSA NORTE	Carretera Yurimaguas - Tarapoto - Rioja - Corral Quemado - Piura - Paita	Construcción, rehabilitación, mantenimiento, mejora y explotación	25 años (hasta 2030)	280 000
04/08/05	Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A.- TRAMO 2	Carretera Urcos -Inambari	Construcción, conservación, mantenimiento y explotación	25 años (hasta 2030)	277 720
04/08/05	Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A. - TRAMO 3	Carretera Inambari - Iñapari	Construcción, conservación, mantenimiento y explotación	25 años (hasta 2030)	368 000
04/08/05	Intersur Concesiones S.A. INTERSUR	Carretera Inambari - Azángaro	Construcción, conservación, mantenimiento y explotación	25 años (hasta 2030)	205 000
20/09/05	Concesionaria Vial del Perú S.A. - COVIPERU	Carretera Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica	Construcción y explotación	30 años (hasta 2035)	157 746
24/07/06	DP World Callao S.A.-DPW	Terminal Portuario Del Callao -Zona Sur	Construcción, conservación y explotación	30 años (hasta 2036)	734 360
11/12/06	Aeropuertos del Perú S.A.- ADP	Aeropuertos Regionales - Primer Grupo Tumbes, Talar, Chachapoyas, Iquitos, Cajamarca, Trujillo, Tarapoto, Anta y Pucallpa	Construcción, mejora y explotación	5 años (hasta 2011)	160 650
Total de inversión proyectada por OSITRAN					3 327 898

¹Federal Railway Association

Mapa de Concesiones



Aeropuertos

- AIJCH (Lima)
- Aeropuertos Regionales

Carreteras

- Carretera Arequipa - Matarani
- Carretera Ancón - Huacho - Pativilca
- Carretera Pucusana - Cerro Azul - Ica
- Carretera IIRSA Norte S.A. Paita - Yurimaguas
- Carretera IIRSA Sur S.A. Tramo 2 Urcos - Pte. Inambari
- Carretera IIRSA Sur S.A. Tramo 3 Pte. Inambari - Iñapari
- Carretera IIRSA Sur S.A. Tramo 4 Pte. Inambari - Azángaro
- Graña & Montero (Buenos Aires - Canchaque)

Puertos

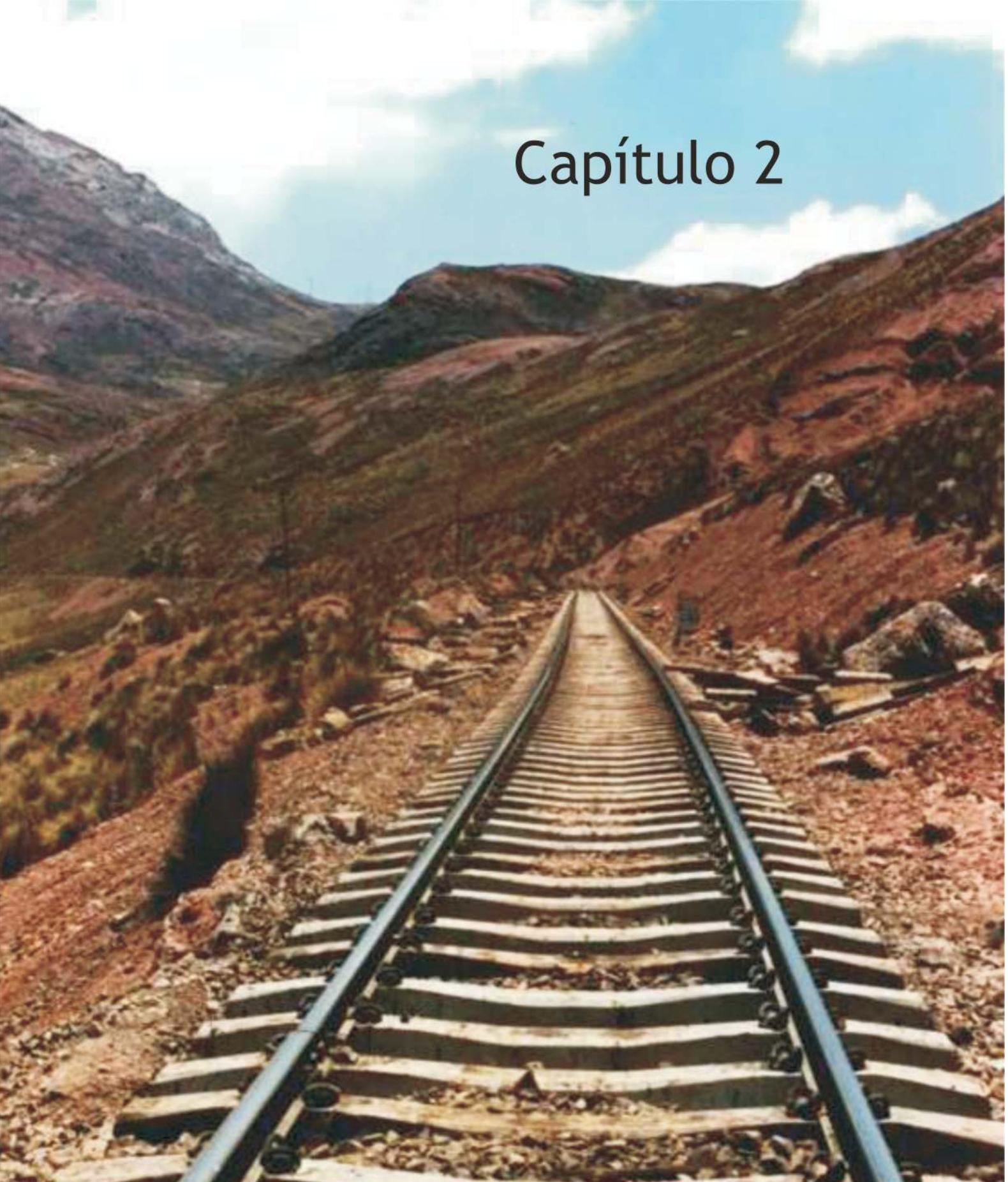
- Puerto Matarani
- Muelle Sur

Vías Férreas

- Ferrocarril del Centro
- Ferrocarril Sur Oriente
- Ferrocarril del Sur



Capítulo 2



OSITRAN en el 2006

2. OSITRAN en el 2006

2.1 Aspecto Normativo

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

En ese sentido, durante el año 2006, se procedió a revisar y aprobar normas de alcance general y particular, tales como las siguientes:

2.1.1 Normas de Alcance General

Modificación del Reglamento General de Tarifas

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 082-2006CD-OSITRAN se modificaron diversos artículos del Reglamento General de Tarifas. Dichas modificaciones responden a la experiencia adquirida en la fijación de las tarifas que cobran las Entidades Prestadoras bajo su ámbito de competencia, con el fin de coadyuvar a una mejor operación del sistema tarifario relativo a los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, facilitando la consecución de sus objetivos.

Cabe mencionar que las modificaciones propuestas están vinculadas principalmente con aspectos de carácter procedural, la introducción de algunas precisiones de carácter metodológico y de definiciones asociadas con el surgimiento de nuevas modalidades de Asociación Público Privada, tales como las Concesiones Cofinanciadas por el Estado.

Modificación del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 076-2006-CD-OSITRAN, se modificaron diversos artículos del Reglamento de Solución de Controversias y Reclamos. Asimismo, se modificó la denominación del Reglamento, siendo en la actualidad la de “Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN”.

Dicha modificación se realizó con el objetivo de precisar algunos aspectos procedimentales en la aplicación del Reglamento por parte de los órganos competentes del OSITRAN y, de este modo, lograr que los órganos de solución de controversias, los usuarios, entidades prestadoras, así como demás interesados, cuenten con un instrumento reglamentario adecuado a la realidad en la que se desenvuelven y a la necesidad de establecer un mayor orden que permitan a los órganos resolutivos desarrollar sus actividades con mayor eficiencia.

Aprobación de Requisitos de Admisibilidad de las solicitudes de modificación, renegociación o reconversión de contratos de concesión

A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2006-CD-OSITRAN, se aprobaron los requisitos de admisibilidad de las solicitudes de modificación, renegociación o reconversión de los contratos de concesión, y se establecieron nuevas etapas procedimentales relativas a la emisión de opiniones previas a cargo del Consejo Directivo, para la reconversión y/o modificación de contratos de concesión.

Las opiniones previas del OSITRAN, en el ámbito de su competencia, incorporan un conjunto de acciones a cargo de los órganos funcionales, las cuales no se encuentran reguladas por los contratos de concesión u otras normas aplicables, por lo que era necesario contar con una norma que establezca las pautas procesales a seguir, de acuerdo a lo previsto en la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

Proyecto de modificación del Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN

A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 052-2006-CD-OSITRAN, se prepublicó el proyecto de modificación del Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN.

Con la finalidad de completar un marco normativo transparente y predecible, las modificaciones que se propusieron a dicho proyecto fueron las siguientes: (i) incorporar, dentro de los sujetos que pueden ser sancionados por cometer las faltas tipificadas, a los representantes legales e integrantes de los órganos directivos; (ii) revisar los requisitos que no permiten acceder a un compromiso de cese; (iii) incorporar los supuestos por los que no se debe iniciar un Procedimiento Sancionador que predeciblemente pueda concluir en una exención de responsabilidad, o que debe esperar a que termine una controversia a cargo de los órganos competentes del OSITRAN; y, (iv) tipificar las conductas que incumplan las obligaciones de obtener opinión previa favorable para el caso de establecimiento de políticas comerciales o de otro tipo.

Disposiciones Complementarias para la aplicación del Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 033-2006-CD-OSITRAN, se aprobaron las Disposiciones Complementarias para la aplicación del Decreto Supremo N° 035-2001-PCM, Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras por parte del OSITRAN.

Fruto de la experiencia adquirida, el objetivo de la norma es actualizar el referido Reglamento, en razón de las nuevas disposiciones normativas en materia de contrataciones y adquisiciones del Estado; y establecer con precisión los criterios de aplicación del Reglamento a efectos de garantizar el respeto irrestricto al principio de transparencia en los procedimientos de selección de supervisores, brindando de esa manera seguridad jurídica a los postores.

Establecimiento de Plazos Administrativos de los órganos funcionales del OSITRAN

A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2006-CD-OSITRAN, se establecieron los plazos administrativos para las diversas actuaciones de los distintos órganos funcionales del OSITRAN.

Esta Resolución responde a la necesidad de contar con una norma que establezca plazos administrativos aplicables a los procesos de supervisión de entidades prestadoras; así como a los procesos regulatorios de competencia del OSITRAN, los cuales incorporan un conjunto de procedimientos a cargo de los órganos funcionales del organismo supervisor que no se encuentran regulados por los contratos de concesión y otras normas aplicables.

En atención a ello, es que se vio la conveniencia de modificar la Resolución de Consejo Directivo N° 017-2000-CD-OSITRAN, estableciendo, de manera excepcional y bajo plena justificación, la posibilidad de extender el plazo para resolver los procedimientos.

Contrato Tipo de Acceso a Oficinas Operativas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (AIJCH)

Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2006-CD-OSITRAN, se aprobó el Contrato Tipo de Acceso a Oficinas Operativas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (AIJCH).

OSITRAN resolvió aprobar dicho Contrato Tipo con el fin de facilitar el acceso a la infraestructura del AIJCH, además de establecer condiciones generales de contratación para reducir costos de transacción y eventuales dilaciones en el proceso de negociación del acceso en alquiler de áreas para oficinas operativas a las empresas de transporte aéreo que operan en el AIJCH.

Adicionalmente, lo que se busca con dicha norma es uniformizar los requisitos, obligaciones y derechos de las partes, como también cautelar la aplicación del principio de no discriminación establecido por el REMA.

Reglamento aplicable al Control de las Altas y Bajas de los bienes de la concesión

A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2006-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento aplicable al Control de las Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión.

Dicho Reglamento tiene por objeto establecer las reglas y procedimientos mediante los cuales las empresas concesionarias deberán realizar las altas y bajas de los Bienes de la Concesión y la actualización del inventario de dichos bienes en virtud de los Contratos de Concesión.

2.1.2 Normas de Alcance Particular

Proyecto de Reglamento aplicable al alquiler del Material Tractivo y Rodante

A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 068-2006-CD-OSITRAN, se prepublicó en el Diario Oficial El Peruano, el Proyecto de Reglamento Aplicable al Alquiler del Material Tractivo y Rodante de Propiedad del Estado en las Concesiones Ferroviarias, con el objeto de recibir comentarios y sugerencias de los legítimos interesados.

El referido proyecto de Reglamento busca promover el uso eficiente del Material Tractivo y Rodante (MTR) de propiedad del Estado y garantizar el cumplimiento del principio de equidad en la provisión de los servicios establecidos por los Contratos de Concesión. Asimismo, permite establecer regulaciones para su alquiler y plantea requisitos mínimos de transparencia en la información que se disponga respecto de la asignación y utilización eficiente del material tractivo rodante de propiedad del Estado.

Adicionalmente, se busca fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura ferroviaria de uso público. Se encuentran pendientes de evaluación los comentarios que fueron recibidos por el organismo regulador.

Reglamento Aplicable al Mecanismo de Liberación del Pago de la Retribución Principal y de la Retribución Especial en las Concesiones Ferroviarias

A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 001-2006-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento Aplicable al Mecanismo de Liberación del Pago de la Retribución Principal y de la Retribución Especial en las Concesiones Ferroviarias del Centro, y del Sur y Sur Oriente.

Se emitió el referido Reglamento con el propósito de establecer las reglas y procedimientos aplicables al mecanismo de liberación del pago previsto en la Cláusula Décima de los Contratos de Concesión de los Ferrocarriles del Centro, y del Sur y Sur Oriente, la misma que faculta a las empresas concesionarias a dejar de pagar la Retribución Principal y la Retribución Especial a favor del Concedente en mérito a las inversiones efectivamente realizadas en rehabilitación y/o mantenimiento de la Línea Férrea de conformidad con lo establecido en los contratos de concesión.



2.2 Aspecto Tarifario

Durante el año 2006, se realizaron actividades relacionadas con la revisión y reajustes de tarifas.

Proceso de fijación de tarifas máximas de Uso de Amarradero y Uso de Muelle para Contenedores en el Puerto del Callao

La Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), a partir del mes de julio del año 2006, debió iniciar la aplicación de las tarifas aprobadas por la Resolución N°031-2006-CD-OSITRAN toda vez que la medida cautelar interpuesta ante el Poder Judicial quedó sin efecto.

En este contexto, el 24 de julio de 2006, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) presentó una solicitud de revisión de 11 tarifas para los puertos de Callao (7) y Paita (4). OSITRAN declaró procedente en parte dicha solicitud, iniciando un proceso de revisión de las tarifas para los siguientes servicios: uso de amarradero y uso de Muelle para Contenedores de 20 y 40 pies. En el marco de este proceso el 22 de diciembre de 2006 se prepublicó la propuesta tarifaria. Se ha programado culminar el proceso en el primer semestre de 2007.

Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 073-2006-CD-OSITRAN, se prepublicó en el Diario Oficial El Peruano el Proyecto de la Resolución que contiene la Propuesta de Revisión de Tarifa Máximas de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies en el Terminal Portuario del Callao.

OSITRAN presentó la Propuesta de Revisión Tarifaria con el propósito de revisar las tarifas máximas vigentes de los servicios: uso de amarradero y uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies en el Terminal Portuario del Callao (TPC), a la luz de nuevos supuestos tales como: una menor demanda potencial derivada de la presencia del Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur (NTC) -otorgado en concesión en julio de 2006- y las nuevas necesidades de inversión para el TPC, acordes con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Las tarifas máximas propuestas deben permitir: i) cubrir los costos económicos del servicio, recuperar inversiones y reconocer una ganancia razonable; y, ii) contribuir a la competitividad de los servicios portuarios respecto de los puertos de la región.



Reajustes tarifarios

Por otro lado, OSITRAN aprobó los ajustes tarifarios de las siguientes infraestructuras de transporte de uso público:

- Aeropuerto Internacional Jorge Chávez: se reajustó, por índice de inflación y mediante Resolución N° 060-2006-CD-OSITRAN, la tarifa por uso de instalaciones de carga, en US\$ 0,0192 por kilogramo de carga, para el periodo comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2007. Asimismo, se aprobaron las condiciones de aplicación de la tarifa de la Playa de Estacionamiento.
- Terminal Portuario de Matarani: según el Contrato de Concesión y la Resolución N° 030-2004-CD-OSITRAN, se aprobó el reajuste anual para el periodo agosto 2006- agosto 2007, mediante la aplicación del factor de productividad o mecanismo conocido como “RPI X”. Dicho ajuste fue aprobado mediante Resolución N° 040-2006-CD-OSITRAN.
- Las tarifas aplicables a las vías férreas se ajustaron de conformidad a los contratos de concesión, así como los peajes de las concesiones de las redes viales.

2.3 Acceso a la Infraestructura de Transporte

Según lo estipulado en el Reglamento Marco de Acceso (REMA), una relación de acceso a las Facilidades Esenciales administradas por las Entidades Prestadoras se puede lograr mediante uno de los siguientes procesos:

- Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una negociación directa.
- Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una subasta convocada por la Entidad Prestadora.

Durante el año 2006, no se realizó ninguna subasta y todas las relaciones de acceso se ejecutaron a través del procedimiento de negociación.

De realizarse un procedimiento de negociación, éste podría concluir con:

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

En cuanto a los Contratos de Acceso, se suscribieron los siguientes:

Contratos de Acceso Suscritos			
	Servicio Esencial	Entidad Prestadora	Usuario Intermedio
1	Oficinas y Counters	CORPAC	Wayra Perú (11 contratos)
2	Oficinas y Counters	CORPAC	AC Corporación S.A. (1 contrato)
3	Oficinas y Counters	CORPAC	Star Up (4 contratos)
4	Oficinas y Counters	CORPAC	LC Busre (6 contratos)
5	Oficinas y Counters	CORPAC	LAN (5 contratos)
6	Counter	CORPAC	ATSA (1 contrato)
7	Oficina	CORPAC	Pisco Airlines (1 contrato)
8	Asistencia en tierra a aeronaves	CORPAC	TALMA (11 contratos)
9	Asistencia en tierra a aeronaves	CORPAC	Wayra Perú (8 contratos)
10	Asistencia en tierra a aeronaves	CORPAC	LC Busre (4 contratos)
11	Asistencia en tierra a aeronaves	CORPAC	Aeronorte (1 contrato)
12	Asistencia en tierra a aeronaves	CORPA	Star Up (1 contrato)
13	Provisión de Combustible	CORPAC	Los Andes SAC (1 contrato)
14	Provisión de Combustible	CORPAC	The Maple Gas Corporation (1 contrato)
15	Practicaje	ENAPU	SERTEMAR
16	Practicaje	ENAPU	ANGUSA
17	Practicaje	ENAPU	LICSA
18	Practicaje	ENAPU	AMBAR
19	Practicaje	ENAPU	MARINE BUREAU SURVEYORS
20	Practicaje	ENAPU	RENADSA
21	Practicaje	ENAPU	INVERNA
22	Practicaje	TISUR	TRAMARSA
23	Remolcaje	TISUR	TRAMARSA

Durante el año 2006, las Entidades Prestadoras debían adecuar sus Reglamentos de Acceso a la modificación del REMA, efectuada con Resolución N° 054-2005-CD-OSITRAN del 24 de septiembre de 2005. En tal sentido, fueron aprobados los Reglamentos de Acceso de ENAPU, TISUR, LAP, CORPAC, FETRANSA y FERROVIAS.

2.4 Opinión de Nuevos Contratos de Concesión, Modificaciones e Interpretaciones

En el año 2006, se emitió opinión técnica a los siguientes proyectos de contratos de concesión y a la incorporación de modificaciones en los casos siguientes:

- Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú.
- Contrato de Concesión para el Tramo Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque del Programa Costa Sierra.
- Contrato de Concesión de los Tramos Viales: Óvalo Chancay/Desvío Variante Pasamayo Huaral-Acos del Programa Costa Sierra
- Contrato de Concesión para el Tramo Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún del Programa Costa Sierra
- Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores del Muelle Sur.
- Contrato de concesión de Aeropuertos del Perú S.A.

La opinión del OSITRAN ha sido recogida parcialmente por PROINVERSIÓN, lo que permitirá perfeccionar el diseño de los contratos de concesión. En efecto, esta práctica permite, a la luz de la experiencia, mejorar la calidad del marco regulatorio.

Cabe destacar la suscripción, en julio de 2006, del Contrato del Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur, que permite una inversión de cerca de US\$ 650 millones y la modernización del Puerto del Callao.

Opiniones técnicas e interpretaciones de contratos de concesión.

Durante el 2006, el OSITRAN emitió 11 opiniones técnicas relacionadas a las siguientes solicitudes de modificación de contrato:

- Ampliación de la vigencia de la Concesión de la Carretera Arequipa Matarani.
- Adelanto de obras correspondientes al tramo Paita-Piura-Olmos en la Concesión de los tramos viales del Proyecto IIRSA Norte.
- Viabilización del financiamiento (bancabilidad) para la Concesión de los tramos viales del Proyecto IIRSA Norte.
- Condiciones de transitabilidad establecidas en el Contrato de IIRSA Sur Tramo 2.
- Viabilización de un mecanismo de financiamiento (bancabilidad) para la Concesión del Proyecto IIRSA Sur Tramo 2.
- Condiciones de transitabilidad establecidas en el Contrato de IIRSA Sur Tramo 3.
- Viabilización de un mecanismo de financiamiento (bancabilidad) para la Concesión del Proyecto IIRSA Sur Tramo 3.
- Transitabilidad establecidas en el Contrato de IIRSA Sur Tramo 4.
- Viabilización de un mecanismo de financiamiento (bancabilidad) para la Concesión del Proyecto IIRSA Sur Tramo 4.
- Reconocimiento de inversiones voluntarias, así como el establecimiento de la reglas para la revisión tarifaria en la Concesión del Puerto de Matarani.
- Reconocimiento de los costos incurridos por el Concesionario a consecuencia de la no entrega oportuna de los terrenos necesarios para la realización de las obras, por parte del Concedente, en la Concesión de la Red Vial.

Las opiniones de OSITRAN han sido recogidas en gran medida por el Concedente.

Opinión sobre la modificación de siete Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez:

- Requisitos Técnico Mínimos relativos a obligaciones en materia de Paisajismo.
- Requisitos Técnico Mínimos sobre número de posiciones de estacionamiento y de contacto.
- Requisitos Técnico Mínimos relativos a la obligación de que los Puentes de Embarque cuenten con equipos de aire acondicionado y energía eléctrica.
- Requisitos Técnico Mínimos relativos a la longitud de las veredas del Terminal.
- Requisitos Técnico Mínimos relativos a los criterios para el dimensionamiento del Edificio del Terminal.
- Requisitos Técnico Mínimos relativos a los criterios para la determinación de horas pico, para el dimensionamiento de la Playa de Estacionamiento.
- Requisitos Técnico Mínimos relativos a los equipos de calefacción en el Terminal.

Interpretación de contratos:

El Consejo Directivo del OSITRAN realizó las siguientes interpretaciones contractuales:

- Interpretación sobre Fecha de Toma de Posesión de los Bienes Reversibles en el Contrato de Concesión del Eje Multimodal del Amazonas Norte del “Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Regional de Sudamérica” IIRSA
- Sobre Mejoras Obligatorias en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez.
- Respeto de la Naturaleza de la Tarifa de Carga Aérea a ser aplicada en el AIJCH.
- Respeto del alcance de las competencias de OSITRAN en el caso de servicio de Catering que se presta en el AIJCH.

- Respeto a la obligación de subastar los espacios destinado al alquiler del almacenes de carga en el AIJCH.
- Pronunciamiento con relación a la interpretación el Numeral 1.33 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, remitida por Lima Airport Partners S.R.L. Asimismo, se emitió opinión conjuntamente con las Gerencias Legal y de Supervisión, con relación a la interpretación del Numeral 2.2 del Anexo 5 del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”
- Interpretación del Contrato de Concesión del Tramo Vial N° 2 (Urcos - Inambari) en relación a la oportunidad de inclusión de mecanismos de ajuste por tasa de interés en el Pago Anual por Obras (PAO).

2.5 Acciones de Supervisión

2.5.1 Bases del Proceso de Supervisión

La Gerencia de Supervisión tiene como función primordial supervisar los contratos de concesión que operan redes viales y/o ferroviarias y/o terminales portuarios y/o aeroportuarios con criterios técnicos, desarrollando las actividades relacionadas al control posterior de los contratos, normando y fijando los estándares técnicos. También, supervisa los aspectos operativos, económicos y comerciales de las empresas públicas que operen cualquiera de las infraestructuras de transporte de uso público mencionadas, en el ámbito de su competencia.

Asimismo, resuelve en primera instancia los reclamos relacionados a la operación, construcción y explotación de la infraestructura de terminales portuarios y aeroportuarios o de las redes viales y ferroviarias. Resuelve las controversias que le sean sometidas. Además emite opinión técnica acerca de solicitudes y propuestas del concesionario.

Con miras al adecuado desarrollo de su función supervisora, han sido definidos los principios que orientan y establecen los límites de la acción del OSITRAN:

- **Eficiencia:** Desarrollando las actividades de supervisión con el uso eficiente de sus recursos y procurando evitar que generen costos excesivos a las Entidades Prestadoras.
- **Presunción de veracidad:** Presumiendo que los documentos exhibidos y/o presentados responden a la verdad de los hechos que afirman. Sin embargo, se reserva el derecho de comprobar la veracidad de la información presentada y el cumplimiento de la normatividad.
- **Transparencia:** Motivando debidamente las decisiones, de tal manera que los criterios a utilizarse sean conocidos y predecibles.

Se han establecido varios procesos de supervisión, que reconocen la diversidad de contratos de concesión y distintas obras de infraestructura, y que exigen diferentes obligaciones y tareas de supervisión:

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

Para cada uno de los procesos se definirán claramente, como mínimo, las características siguientes:

- Descripción
- Frecuencia
- Recursos o Requerimiento de Equipos
- Relaciones con otras actividades de supervisión

- Comunicaciones a EEPP
 - Productos requeridos
 - Productos Entregables de Entrada y Salida
 - Procedimientos de Ejecución

2.5.2 Orientación del Proceso de Supervisión

La orientación del Proceso de Supervisión es esencialmente distinta a la de una supervisión de obra pública ya que OSITRAN se orienta a elevar la calidad de los servicios provistos por las entidades prestadoras.

El objetivo primordial de una empresa concesionaria es recuperar las inversiones que realiza, ya que debe invertir montos significativos en la construcción de obras y adquisición de equipos para mejorar la infraestructura que debe operar y explotar, dentro de los plazos concedidos. Sin embargo, a diferencia del caso de obras públicas, donde el contratista entrega la obra en las condiciones establecidas recibiendo por esto el pago correspondiente, la entidad prestadora requiere, además, un nivel de calidad adecuado en las obras y equipamiento, que le permitan operar de manera continua minimizando las posibilidades de inconvenientes durante la vigencia de la concesión.

Para ello, es necesario que el concesionario desarrolle un efectivo autocontrol, el cual le debe permitir demostrar que las obras se cumplen con el nivel de calidad indicado, y que la operación se ajuste al nivel de servicio requerido.

Es por eso que el enfoque se centra en la verificación del cumplimiento del concesionario, más que en la supervisión detallada de obras realizadas, pues se asume que el concesionario cumple sus obligaciones, diseñando y planeando las actividades específicas para asegurar el resultado esperado, con el respaldo de un régimen consistente, claro y preciso de sanciones en caso de observar incumplimientos, todo lo cual finalmente, facilita la tarea de supervisión de la entidad encargada, en este caso el OSITRAN.

2.5.3 Principales Resultados del Proceso de Supervisión

En el transcurso del año 2006, se han realizado 105 Inspecciones y 73 Reuniones de Trabajo.

Entidades Prestadoras	Inspecciones				TOTAL Inspec.	Reuniones de Trabajo				TOTAL Reun. Trab.	
	Comercial	Administrativa	Operaciones	Inversiones		Comercial	Administrativa	Operaciones	Inversiones		
Supervisión de Aeropuertos	LAP	3	1	12	6	22	-	-	10	10	20
	CORPAC	6	-	6	4	16	1	-	-	-	1
Supervisión de Puertos	TISUR	3	1	1	1	6	1	-	1	3	5
	ENAPU	5	-	5	-	10	1	-	-	-	1
Supervisión de Vías Ferreas	FVCA	1	2	2	1	6	1	-	-	-	1
	FTSA	1	2	2	2	7	1	-	-	-	1
Supervisión de Carreteras	CONCAR	1	-	2	-	3	1	5	4	1	11
	NORVIAL	2	1	5	4	12	2	7	8	8	25
	COVIPERU	2	-	4	7	13					0
	IIRSA Tramo 2	-	-	-	2	2					0
	IIRSA Tramo 3	-	-	-	2	2					0
	IIRSA Tramo 4	-	-	-	1	1	-	-	4	2	6
	IIRSA Norte	2	-	2	1	5	-	-	1	1	2
TOTAL		26	7	41	31	105	8	12	28	25	73



Supervisión de Aeropuertos:

Lima Airport Partners - LAP

En lo que a aspectos comerciales se refiere, durante el 2006 se realizaron cuatro inspecciones a LAP. 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/Mandatos de Acceso.

En el transcurso del año 2006, se realizaron cinco inspecciones con la finalidad de verificar el cumplimiento de los cronogramas de inversión, así como la ejecución de las obras correspondientes a los Sub-Proyectos: 0910 Ampliación de la Zona de Parqueo de Aeronaves, 0940 Instalaciones de Carga, 1050 Torre Central, 1110 Hotel y 1160 Playa de Estacionamiento.

En la inspección de Operaciones realizada el 25-04-06, se recomendó calibrar balanzas de los counters N° 24 y 25.

En la inspección de Mantenimiento realizada el 16-05-06, se hicieron las siguientes recomendaciones:

- Realizar análisis del estado del aceite del transformador 60/10 KV de la Sub Estación principal.
- Reemplazar tachos de basura estropeados en los SS.HH. del ala norte del hall de pasajeros.
- Retapizar butacas en sala de espera de llegadas internacionales.
- Presentar lista de repuestos críticos de acuerdo a las recomendaciones de los fabricantes.
- Reemplazar luminarias del hall principal.

En la inspección de mantenimiento realizada el 05-09-06, se hicieron las siguientes recomendaciones:

- Reemplazar algunos accesorios descompuestos, así como corregir algunas fallas en las instalaciones destinadas a la atención de los pasajeros.

Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC

Durante el 2006, se realizó una Inspección comercial y una operativa a cada uno de los siguientes aeropuertos administrados por CORPAC:

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

Se comprobó que CORPAC venía aplicando las tarifas máximas establecidas por el 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 llevaron a cabo procesos de acceso con relación a los servicios de atención de tráfico de pasajeros y carga, oficinas operativas, servicio de asistencia en tierra (rampa) y provisión de combustible, en los que se supervisaron los Contratos de Acceso con empresas que brindan el servicio a terceros y autoservicio.

Supervisión de Puertos:

Terminal Internacional del Sur - TISUR

En lo concerniente a aspectos comerciales, durante el 2006 se realizaron tres Inspecciones a TISUR, verificando 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/Mandatos de Acceso.

En el año 2006, se efectuó una inspección con la finalidad de determinar el grado de avance de los diseños y estudios, que se realizaban para la formulación del Expediente Técnico del proyecto “Sistema de Recepción, Almacenamiento y Embarque de Minerales del Puerto de Matarani”.





Empresa Nacional de Puertos - ENAPU

Durante el 2006, 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 Chimbote
3. Terminal Portuario de Salaverry
4. Terminal Portuario de Iquitos
5. Terminal Portuario de Callao
6. Terminal Portuario de Ilo

Se confirmó que ENAPU, que mantenía el registro de los reclamos que presentan los usuarios, ha aplicado correctamente el procedimiento de atención de reclamos. Asimismo, se llevaron adelante procesos de acceso con relación al servicio de Practicaje, firmándose varios contratos de acceso con usuarios intermedios.

Mediante el Oficio N° 0003-07-GS-OSITRAN del 3 de enero de 2007, se inició el procedimiento administrativo sancionador que se establece en el artículo 66.3º del Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS) del OSITRAN. Y con base en el Informe N° 427-06-GS-OSITRAN, se notifica a ENAPU que:

a) Habría incumplido con lo establecido en la Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN, la cual determina las tarifas máximas aplicables a los servicios regulados que presta ENAPU, (su vigencia se inició el pasado 01 de febrero de 2005 de acuerdo a lo dispuesto por la Resolución N° 062-2004-CD/OSITRAN). Estas tarifas debieron aplicarse a partir de la fecha que fue desestimado el Recurso de Casación que presentó ENAPU contra la resolución que dejaba sin efecto la medida cautelar a su favor. Cabe precisar que no se presentó perjuicio por la devolución de los montos que la Entidad Prestadora cobró por exceso, por no aplicar las tarifas máximas establecidas en la referida Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN.

b) Además, ENAPU no habría cumplido con difundir las tarifas vigentes, tal como lo establece el artículo 33º del RETA.

También se le comunicó que la conducta descrita en el literal a) está tipificada en el artículo 24º (“Aplicar tarifas indebidas”) del Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS) que fuera aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 023-2003-CD/OSITRAN y que es aplicable; y que la conducta descrita en el literal b) está tipificada en el artículo 23º (“Incumplir obligaciones relativas a la publicidad de las tarifas y/o políticas comerciales”) del mismo RIS y que es, de igual modo, aplicable.

Además, se le indicó que el incumplimiento descrito en el literal a) califica en la categoría de Muy Grave de acuerdo al artículo 24º del RIS; y se añade que el incumplimiento descrito en el literal b) del numeral 2.10 del presente califica en la categoría de Grave de acuerdo al mencionado artículo 23º del RIS.

Finalmente, se le informó que Conforme al referido régimen de penalidades, la sanción correspondiente es una multa de hasta 840 UIT.

Supervisión de Vías Férreas:

Ferrovías Central Andino - FVCA

En el año 2006, se realizó una inspección para verificar las inversiones realizadas en el Puente Huaymanta y Puente Vado. Asimismo, se verificaron las inversiones realizadas en el mantenimiento y rehabilitación de la línea férrea del tramo Galera - Oroya.

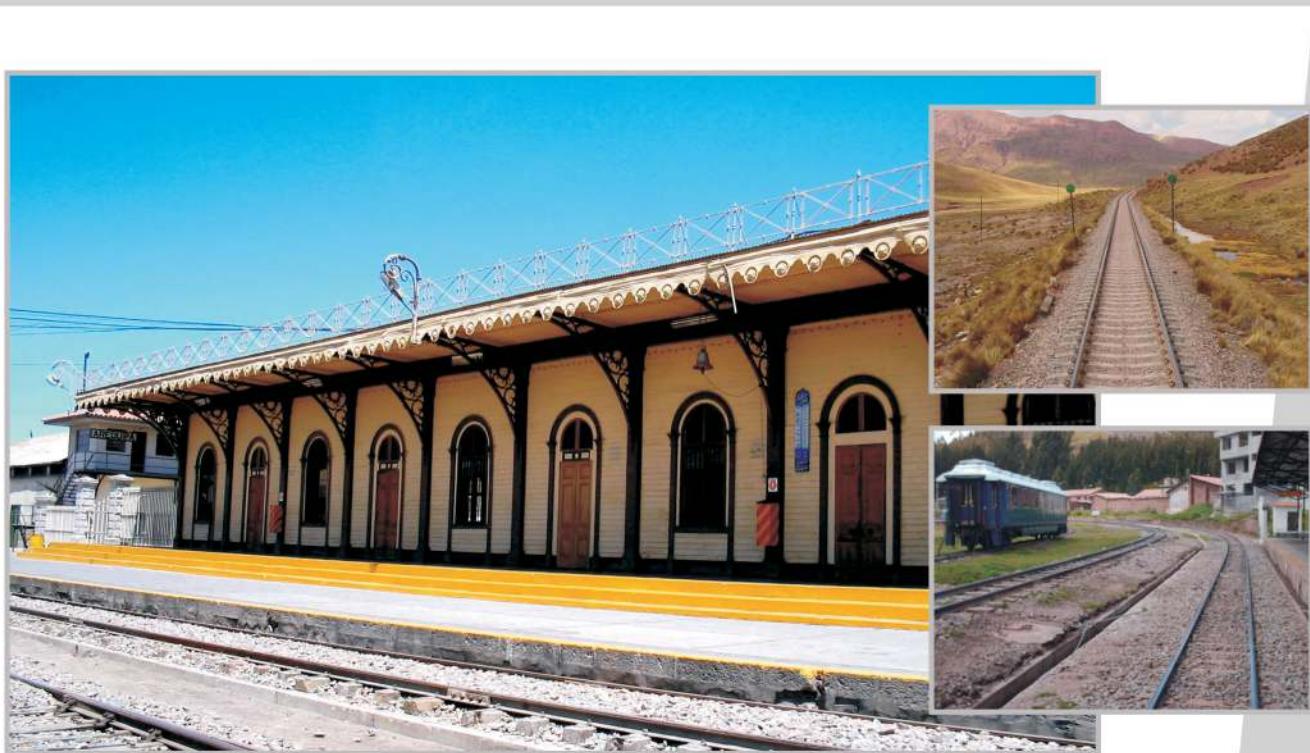
En el mes de octubre de 2006, se realizó una inspección comercial, en la cual se constató lo siguiente: (i) no hubo solicitudes de acceso, (ii) la existencia del trámite de adecuación de un Contrato de Acceso al Reglamento de Acceso vigente para un Operador del Ferrocarril Central Andino S.A., (iii) la existencia del Libro de Reclamos con algunas omisiones según el formato del OSITRAN y (iv) la aplicación correcta del procedimiento de reclamos y tarifas.

Ferrocarril Trasandino S.A. - FTSA

En el año 2006, se realizaron dos inspecciones para verificar las inversiones realizadas en el tramo Cusco - Hidroeléctrica y en el tramo Arequipa - Matarani.

En el mes de Junio de 2006, se realizó una inspección, en la cual se verificó lo siguiente: (i) no hubo solicitudes de acceso, (ii) Perú Rail es quien opera el servicio de pasajeros y carga de las rutas Sur y Sur-Oriente, y (iii) el tarifario vigente es aplicado correctamente.





Supervisión de Carreteras:

Concesionario de Carreteras - CONCAR

En marzo se realizó la medición de los índices de serviciabilidad del tramo vial, verificándose que estos se encontraban dentro de los parámetros establecidos en el Contrato de Concesión. Producto de la medición, se detectaron algunos sectores localizados, en los cuales el Concesionario realizó labores de mantenimiento.

En el mes de febrero de 2006, se realizó una inspección y se verificó lo siguiente: (i) la utilización de los servicios de grúa y ambulancia, así como el apoyo de la Policía Nacional del Perú, (ii) la publicación del Reglamento de Reclamos en los Peajes de Uchumayo y Matarani, (iii) la correcta aplicación de las tarifas y la publicación del tarifario, y (iv) la no aplicación de descuentos u otras políticas comerciales por parte del concesionario.



NORVIAL S.A.

En el mes de febrero de 2006, se realizó una inspección sobre temas comerciales, en la cual se verificó lo siguiente: (i) la adecuada atención de los reclamos, (ii) la correcta aplicación de las tarifas, (iii) el uso del sistema de vales pre-pago (aproximadamente, un 10% del total), y (iv) la difusión de una gran cantidad de folletos informativos, referidos a tarifas, atención a reclamos, servicios brindados, manejo en neblina, etc.

En el mes de julio de 2006, la tarifa de peaje se modificó de S/. 5,40 a S/. 5,80 por unidad de vehículo liviano y por eje en vehículo pesado. Esta modificación es aplicada por el Concesionario desde el 19 de julio de 2006.

En el mes de septiembre de 2006, se realizó una inspección sobre temas operacionales, en la cual se verificó la ubicación de las unidades de ambulancias, grúas y policía en los peajes de Ancón y Paraíso. Además, se verificó el correcto tratamiento de la acumulación de materiales para la producción en las zonas de obra, los trabajos de forestación y limpieza de taludes.

En el mes de noviembre de 2006, se realizó una inspección sobre temas operacionales, en la cual se constataron los trabajos de mantenimiento rutinario y de emergencia, y el avance de los trabajos de estabilización de taludes.



En el año 2006, se realizaron cuatro inspecciones en el área de inversiones con el propósito de verificar la ejecución de obras de los Puentes Huaura y Pativilca, así como la verificación de los trabajos de mantenimiento periódico.

Asimismo, se realizaron ocho reuniones de coordinación para verificar y coordinar el avance de las obras, trabajos de defensa de taludes, plan de diseño y trabajo, cumplimiento de cronograma y avance en adquisición de predios.

En el mes de abril, el Concesionario efectuó la calibración de las balanzas en las unidades de medición. El Concesionario realizó la medición de los índices de serviciabilidad en el mes siguiente, verificándose que los mismos se encontraban dentro de los parámetros establecidos en el contrato de concesión. Asimismo, se aprobó el proceso de selección de la empresa que realizó la auditoría financiera y de flujo vehicular.

En el mes de junio, se emitió una opinión favorable al mejoramiento por seguridad del tramo vial que atraviesa la zona urbana de Chancayllo-Chancay. En el mismo mes, el Concesionario informa que habilitó un nuevo número telefónico para la atención a los Usuarios.

En el mes de julio, el concesionario ejecuta trabajos de estabilización de taludes en dos sectores del serpentín del Pasamayo, problema originado por el maretazo ocurrido en dicho mes. Adicionalmente, se realizó la reunión de trabajo en la zona del proyecto, a fin de observar este tema.

En el mes de agosto, se realizó la inspección sobre temas operacionales y de inversión de acuerdo al programa anual, se verificaron los trabajos de mantenimiento y avances de obras. También se realizó la reunión de trabajo programada.

COVIPERÚ

En el mes de enero de 2006, se realizó una inspección a nivel comercial, verificándose la correcta aplicación de las tarifas y la existencia del Libro de Reclamos en las Unidades de Peaje. Sin embargo, se tuvieron las siguientes observaciones: (i) respecto de las tarifas, no se precisaba la unidad de cobro y no se mostraba la información completa de las tarifas vigentes; y, (ii) respecto del procedimiento de reclamos, no se tenía un correcto correlativo de ellos y no existía un panel informativo de éstos en la vía.

Además, se le hace mención a la empresa Concesionaria sobre la obligación de contar con una página WEB para información al usuario y al OSITRAN. Apartir del 12 de mayo de 2006, el MTC autoriza al Concesionario a cobrar a todos los vehículos la tarifa especificada en el Contrato de Concesión, es decir de S/5,50 para vehículos livianos y, por cada eje, en caso de vehículos pesados.

En el mes de julio, se realizó la segunda inspección del año, verificándose el correcto registro de los reclamos en el Libro de Reclamos y la correcta aplicación de tarifas. Cabe señalar que el concesionario no viene aplicando algún sistema de descuentos. Se le hace mención al Concesionario, asimismo, de que implante en un plazo breve el sistema automatizado de recaudación de peajes en el Peaje de Chilca, igual como lo viene haciendo en los Peajes de Jahuay e Ica.

Con la Resolución N° 051-06-GG/OSITRAN, se aprueba el Reglamento de Atención de Reclamos de COVIPERU.



A nivel operativo, COVIPERU tuvo cuatro inspecciones en el año, donde se verificaron los servicios obligatorios, el programa de mantenimiento rutinario, la operación de la estación de pesaje de Cerro Azul, el plan de seguridad en la vía, el sistema de comunicación y las coordinaciones con la Policía Nacional. Actualmente, COVIPERU ha instalado un nuevo sistema de pesaje móvil en la carretera, letreros para identificación de SS.HH., y sistemas de comunicación y cruces temporales.

En el año 2006, se realizaron siete inspecciones en el área de inversiones, con el propósito de verificar la seguridad durante los trabajos de construcción, así como el cumplimiento del cronograma de ejecución de obra y la verificación de ejecución de las obras de Puesta a Punto de la carretera.

Como resultado de estas inspecciones, se elaboraron dos informes de hallazgo sobre el incumplimiento para garantizar la seguridad del tránsito de los usuarios y sobre el inicio de obras sin contar con un Expediente Técnico aprobado.

En mayo, se realizó la visita no programada a las oficinas del Concesionario en Lima, con el objetivo de recabar información, y se emitió el Informe de Hallazgo por incumplimiento en la obligación contractual de puesta en operación de la balanza en la Unidad de Pesaje Cerro Azul.

En junio, se realizó una inspección programada para la verificación de la ejecución de los avances de las obras. En agosto, se amplió el informe de hallazgo respecto del incumplimiento de la puesta en operación de la balanza en la Unidad de Pesaje Cerro Azul, y se realizó la Inspección Programada de temas operacionales y de inversiones.

IIRSA SUR

TRAMO II: URCOS - INAMBARI

Se suscribieron tres adendas al Contrato de Concesión en los meses de febrero, junio y julio.

El Concedente entregó, parcialmente, terrenos en marzo de 2006, tramo Km. 54+100 al 58+900; en mayo de 2006, tramo Km. 32+000 a 68+828; y, en julio de 2006, tramos Km. 28+828 al 100+000 y del Km. 285+000 al Km. 300+000.

TRAMO III: INAMBARI - IÑAPARI

Se suscribieron tres adendas al Contrato de Concesión en los meses de febrero, junio y julio.

El Concedente entregó parcialmente terrenos en octubre en marzo 2006, tramo Km. 652+200 al 657+800; y en julio 2006, tramos Km. 300+000 al Km. 315+000 y Km. 610+000 al Km. 709+825.532.

TRAMO IV: AZÁNGARO - INAMBARI

En julio se realizó la reunión de trabajo con el objeto de observar los avances de las obras. Se han suscrito tres adendas al Contrato de Concesión en los meses de marzo, mayo y julio.

El Concedente entregó terrenos en septiembre y octubre 2005, así como en julio y noviembre 2006. Además, cabe resaltar que en los meses de marzo y septiembre de 2006, se aprobaron los pagos por mantenimiento de la transitabilidad correspondientes a los dos primeros semestres, de acuerdo al siguiente detalle:

Tramo	Primer Semestre			Segundo Semestre		
	marzo 2006			septiembre 2006		
	Monto	IGV	Total	Monto	IGV	Total
Tramo 2	2 043 930,00	388 346,70	2 432 276.70	1 883 920,00	357 944,80	2 241 864,80
Tramo 3	2 678 253,00	508 868,07	3 187 121.07	2 468 585,00	469 031,15	2 937 616,15
Tramo 4	2 325 851,00	441 911,69	2 767 762.69	2 143 771,00	407 316,49	2 551 087,49

IIRSA NORTE

En el mes de mayo de 2006, se realizó una inspección de índole comercial, en la cual se verificó lo siguiente: (i) la existencia de los Libros de Reclamos y Sugerencias en cada peaje, (ii) la no existencia de paneles informativos del Procedimiento de Atención de Reclamos, (iii) que no todas las unidades de peaje cuentan con toda la información tarifaria; y, (iv) la aplicación de las tarifas diferenciadas a las empresas con autorización del MTC.

En el mes de noviembre de 2006, se realizó la segunda inspección a nivel comercial, en la cual se constató la existencia del Libro de Reclamos y de Sugerencias, así como la de Atención de los Reclamos, y la correcta aplicación del procedimiento de atención de reclamos. El concesionario colocó paneles informativos de la existencia de un Libro de Reclamos y Sugerencias, y de los tarifarios con los precios de S/. 5,50 para vehículos livianos y S/. 5,50 por eje para cada vehículo pesado. Finalmente, se constató la aplicación de las tarifas diferenciadas autorizadas por el MTC.

Con la Resolución N° 052-06-GG/OSITRAN se aprueba el Reglamento de Atención de Reclamos de IIRSA NORTE.

En el mes de noviembre del 2006, también se realizó una inspección de temas de Operaciones, en la cual se verificó la señalización del tramo entre Chulucanas y Paita, el avance en el tramo en construcción entre Olmos y Chulucanas, las labores de rehabilitación en los sectores críticos del Tramo Naranjitos Olmos y las ubicaciones de los lugares propuestos por el Concesionario para los peajes de Bagua, Pucará y Olmos.

El Concedente entregó parcialmente terrenos en diciembre de 2005: tramo Pongo de Caynarachi - Yurimaguas. Así también en marzo de 2006: tramos Tarapoto Yurimaguas y Paita - Piura. En el mes de mayo, se realizó la inspección de cobre y de temas operacionales en toda la vía Paita - Yurimaguas.

Se suscribieron tres adendas al Contrato de Concesión: la primera, el 28 de diciembre de 2005; las segunda y tercera, en los meses de febrero y julio de 2006, respectivamente.

2.5.4 Inversiones realizadas

Aeropuertos:

Lima Airport Partners LAP

En el año 2006, el Concesionario realizó inversiones en mejoras, en cumplimiento con el plan vigente, habiendo reconocido el OSITRAN el monto sin IGV de US \$14 312 396,36, con lo que logra un acumulado desde el inicio de la concesión de US \$145 996 073.

La supervisión de las obras continuó a cargo de los consorcios de supervisión Técnica y Proyectos S.A. - TYPSCA y LAHMEYER Agua y Energía S.A., hasta el 30 de junio; y posterior a esa fecha, a cargo solamente de TYPSCA.



El Concesionario ha presentado durante el año 2006, 41 Solicitudes de Reconocimientos de Mejoras, sustentadas por sus correspondientes Expedientes de Reconocimientos de Inversiones (ERM), por el monto de US \$19 951 815.

Las principales mejoras se han realizado con intervenciones en los siguientes sub- proyectos:

- 0910 Ampliación de la Zona de Parqueo de Aeronaves
- 0940 Instalaciones de Carga
- 1010 Edificio Principal del Terminal
- 1011 Terminal (Mezzanine)
- 1020 Perú Plaza
- 1030 Nuevo Espigón
- 1050 Torre Central
- 1110 Hotel
- 1120 Planta de Combustible y Nueva Red
- 1130 Planta de Energía
- 1140 Planta de Tratamiento de Aguas Residuales
- 1150 Instalación de Servicios de Alimentos
- 1160 Áreas de Parqueo
- 1170 Paisajismo e Irrigación
- 1180 Cisterna de Agua
- 1200 Interfase de Sistemas Eléctricos Nuevos y existentes
- 1210 Señalética

Puertos:

Terminal Internacional del Sur S.A - TISUR

A través de la supervisión permanente contratada por OSITRAN, se efectuó el seguimiento técnico de las obras correspondientes al proyecto de la obra “Sistema de Recepción, Almacenamiento y Embarque de Minerales del Puerto de Matarani”.

Las inversiones estimadas realizadas por el Concesionario son de aproximadamente 15 millones de dólares americanos, cifra que será verificada con exactitud a la presentación y revisión de la correspondiente liquidación de las obras, que actualmente se viene formulando. El Supervisor permanente realizó su labor en el período comprendido del 09 de mayo al 09 de diciembre del 2006.

DP WORLD CALLAO

El Concesionario del Terminal de Contenedores del Muelle Sur del Callao viene realizando inversiones relacionadas a la formulación del Expediente Técnico, con la supervisión de parte de la Autoridad Portuaria Nacional, dado que el contrato de concesión establece que OSITRAN intervendrá en la supervisión a partir de la ejecución de las obras.



Vía Férrea:

Ferrocarril Trasandino S.A - FTSA

Durante el año 2006, se verificaron las inversiones presentadas por la empresa concesionaria para la liberación del pago de la Retribución Principal 2005, Retribución Especial septiembre 2005 - marzo 2006 y Retribución Especial marzo - septiembre 2006, que fueron realizadas para el mantenimiento y rehabilitación de la línea férrea.

Entre las principales inversiones en rehabilitación y mantenimiento de la línea férrea que el OSITRAN ha verificado en el 2006 y que han sido ejecutadas por Ferrocarril Transandino S.A., se pueden mencionar los trabajos de cambio de durmientes, colocación de balasto, medios de fijación, eclisas, tirafondos, pernos rieleros, entre otros.

El monto total de inversiones aprobadas durante el año 2006 fue de S/. 9,76 millones de Nuevos Soles. Como parte de la supervisión 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 2006, se realizó una consultoría para la verificación del Registro Definitivo de las inversiones aprobadas en el año 2005.



Ferrovías Central Andino - FVCA

Durante el año 2006, se verificaron las inversiones presentadas por la empresa concesionaria para la liberación de pago de la Retribución Principal 2005, la Retribución Especial de septiembre 2005 - marzo 2006 y la Retribución Especial de marzo - septiembre 2006, que fueron realizadas para el mantenimiento y rehabilitación de la línea férrea.

Entre las principales inversiones en rehabilitación y mantenimiento de la línea férrea que el OSITRAN ha verificado en el 2006 y que han sido ejecutadas por Ferrovías Central Andina S.A., se pueden mencionar los trabajos de reforzamiento del Puente Huaymanta, Puente Vado, Puentes Cut Off, Pachachaca, Rumichaca y Yauli Chico.

Asimismo, Ferrovías invirtió en lo siguiente: (i) asesoramiento para definir las alternativas de rehabilitación de los Puentes Rumichaca, Yauli y Huaymanta; (ii) inspección de los trabajos en el Puente Vado; (iii) reforzamiento del Puente Vizcas, así como, (iv) contratación de una consultoría para la elaboración de estudios de geología y geotecnica, como parte del proyecto de reforzamiento del Puente Pachachaca.

Por otro lado, Ferrovías invirtió en mano de obra, adquisición de materiales y mantenimiento, y reparación de equipos de vía necesarios para realizar actividades de rehabilitación y mantenimiento de la línea férrea como son: corrección de trocha, cambio de rieles con fisuras, mantenimiento de juntas, mantenimiento de cambios,

ampliación y reforzamiento del terraplén, limpieza de cunetas, corte de vegetación, limpieza de vía, cambio de durmientes, cambio de elementos de fijación, colocación de balasto, entre otros.

El monto total de inversiones aprobadas durante el año 2006 es de S/. 4,62 millones de Nuevos Soles. Como parte del proceso de constatación de la inversión en el mantenimiento y rehabilitación de la vía férrea, se realizó una consultoría para la verificación de lo utilizado y lo invertido en maquinaria. Asimismo, en el año 2006, se realizó una consultoría para la verificación del Registro Definitivo de las inversiones aprobadas en el año 2005.

Carreteras:

CONCAR

En el año 2006, el consorcio no realizó inversiones debido a que de acuerdo a lo señalado en la adenda N° 5 al Contrato de Concesión, sólo tenía obligaciones de cumplir con el mantenimiento de la carretera.

La empresa concesionaria informó mensualmente de las actividades para continuar manteniendo los índices de condición de la carretera, como ahuellamiento, rugosidad, fisuración y desprendimiento. No obstante, un tramo de la carretera se ha visto afectado por filtraciones, producto de la irrigación de las zonas aledañas a la vía, encontrándose el tema actualmente en evaluación.

NORVIAL

Se realizó el seguimiento a las gestiones realizadas por el MTC y la empresa concesionaria NORVIAL para el retiro de los postes de EDEL NOR del derecho de vía. Igualmente, se expresó la preocupación ante el MTC, por el retraso en la adquisición de los predios necesarios para la construcción de las obras indicadas en el Contrato de Concesión.

En el mes de mayo de 2006, NORVIAL informó sobre el inicio de la construcción de los Puentes Huaura y Pativilca, correspondientes a la Sección I y III respectivamente. En septiembre de 2006, NORVIAL remitió el programa referencial de construcción de alcantarillas, en el cual se describía la ejecución de 53 alcantarillas, de un total de 120 alcantarillas.

Es de señalar, que OSITRAN realizó la supervisión de la ejecución de las obras antes señaladas, contando con el apoyo de la empresa supervisora consorcio CPS-VCHI. Las inversiones realizadas por la empresa concesionaria durante el año 2006 ascienden a S/. 113,81 millones de Nuevos Soles.





COVIPERÚ

OSITRAN supervisó el cumplimiento de la ejecución de las actividades preparatorias correspondientes a los dos primeros años de la concesión. En ese sentido, COVIPERU ejecutó las labores de Puesta a Punto del tramo Pucusana hasta Cerro Azul, que debían efectuarse en el primer año de la Concesión.

Asimismo, COVIPERÚ ha iniciado los trabajos de Puesta a Punto del tramo San Andrés Guadalupe. El monto invertido en el año 2006, obtenido de los Estados Financieros es de S/. 32,51 millones de Nuevos Soles. OSITRAN, de otro lado, realizó seguimiento a la adquisición de los predios necesarios para la construcción de las obras indicadas en el Contrato de Concesión.

Cabe señalar, que en el año 2006, se efectuó el proceso para seleccionar a la empresa supervisora de obras, resultando ganadora CPS de Ingeniería S.A.C., La empresa concesionaria ha informado mensualmente de los trabajos de mantenimiento que ha efectuado a lo largo de la vía.

Se evaluó la posibilidad de reubicar la Unidad de Peaje de Chilca, no siendo esto factible debido a problemas con la propiedad de los terrenos. De la misma forma, OSITRAN evalúo la solicitud de COVIPERU, en relación a modificar el Contrato de Concesión respecto de las ubicaciones planteadas para las unidades de peaje de Jahuay e Ica, recomendando aceptar el pedido, sujeto a que dichas inversiones sean compensadas por obras adicionales a las establecidas en el Anexo II del Contrato.

IIRSA SUR

TRAMO II: URCOS - INAMBARI

Se aprobaron los pagos por mantenimiento de la transitabilidad en los meses de marzo y septiembre, habiéndose iniciado los mismos el 8 de septiembre de 2005. Se define la fecha de vigencia de obligaciones el 6 de julio de 2006, así como fecha de inicio de los trabajos de construcción.

El Concedente ha aprobado los proyectos de ingeniería de detalle en marzo de 2006 del tramo Km. 54+100 a 58+900, mediante Resolución Directoral N° 613-2006-MTC/20; en mayo de 2006, del tramo Km. 32+000 a 68+828, mediante Resolución Directoral N° 1338-2006-MTC/20 del MTC; y en julio 2006, de los tramos Km. 68+828 a 100+000 y Km. 285+000 al Km. 300+000, mediante Resolución Directoral N° 2048-2006-MTC/20.

Se aprobó el primer Programa de Ejecución de Obras (PEO) en junio de 2006. El PEO fue ajustado en septiembre de 2006. Se han emitido Certificados de Avance de Obras en julio, noviembre y diciembre de 2006.

TRAMO III: INAMBARI - IÑAPARI

Se aprobaron los pagos por mantenimiento de la transitabilidad en los meses de marzo y septiembre, habiéndose iniciado los mismos el 8 de septiembre de 2005. Se define la

fecha de vigencia de obligaciones el 6 de julio de 2006, así como fecha de inicio de los trabajos de construcción.

El Concedente ha aprobado los proyectos de ingeniería de detalle en marzo del tramo Km. 652+200 a 657+800, mediante Resolución Directoral N° 614-2006-MTC/20; y, en junio, de los Tramos Km. 300+000 a 315+000 y 610+000 al 709+825.53, mediante Resolución Directoral N° 1756-2006-MTC/20 del MTC.

Se aprobó el primer Programa de Ejecución de Obras (PEO) en julio de 2006. El PEO fue ajustado en noviembre del mismo año. Se han emitido Certificados de Avance de Obras en los meses de julio, noviembre y diciembre de 2006.

TRAMO IV: AZÁNGARO - INAMBARI

Se aprobaron los pagos por mantenimiento de la transitabilidad en los meses de marzo y septiembre, habiéndose iniciado los mismos el 8 de septiembre de 2005. Se define la fecha de vigencia de obligaciones el 21 de julio de 2006; determinándose la fecha de inicio de construcción para el día 11 de septiembre de 2006.

El Concedente aprobó los proyectos de ingeniería de detalle en abril de 2006 del tramo Km. 64+000 a 67+000, 70+000 al 75+000 y 100+480 al 106+000, mediante Resolución Directoral N° 941-2006-MTC/20. Así también, lo hizo en octubre de 2006 para el tramo Km. 51+000 - Km. 107+000, mediante Resolución Directoral N° 3013-2006-MTC/20.

El primer Programa de Ejecución de Obras (PEO) es aprobado en julio de 2006. En diciembre de 2006, se aprueba el Programa de Ejecución de Obras (PEO) Ajustado. En agosto y en diciembre, se emiten los Certificados de Avance de Obra: CAO N° 01-T4 y CAO N° 02-T4.

IIRSA NORTE

Se determinó como fecha de inicio de los trabajos de construcción, para todo el tramo, el 24 de marzo de 2006. Asimismo se fijó como fecha de vigencia de obligaciones el día 12 de abril 2006.

En el mes de mayo, se demuele la Unidad de Peaje de Sullana. Se emite opinión respecto de los trabajos de limpiezas de derrumbes en el tramo Desvío Olmos Corral Quemado, ya que los mismos corresponden a trabajos a ser ejecutados con cargo a los recursos que el Concesionario percibe por PAMO (Pago Anual por Mantenimiento y Operaciones).

El Concedente aprobó los proyectos de ingeniería de detalle en marzo de 2006, tramo Pongo de Cainarachi - Yurimaguas (Km. 57+000 al Km. 114+084), mediante Resolución Directoral N° 667-2006-MTC/20 y tramo Piura - Paita mediante Resolución Directoral N° 668-2006-MTC/20.

El Concedente aprobó los planes de gestión ambiental en diciembre de 2005, tramo Tarapoto - Yurimaguas, mediante Resolución Directoral N° 074-2006-MTC/16, tramo Paita - Piura con Resolución Directoral N° 010-2006-MTC/16 y tramo Piura - Olmos mediante Resolución Directoral N° 017-2006-MTC/16.

Se aprobó el primer Programa de Ejecución de Obras (PEO) en mayo. El PEO fue ajustado por primera vez en agosto de 2006. Se han emitido Certificados de Avance de Obras en julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2006.

2.6 Cumplimiento de las Entidades Prestadoras

Durante el 2006, las empresas concesionarias han dado cumplimiento a lo que establecen las cláusulas contractuales correspondientes, realizando los pagos de Retribución y Tasa de Regulación, en las fechas que correspondían.

Para el caso de las garantías de fiel cumplimiento y/o cartas fianza, las Entidades Prestadoras cumplieron con remitir el original de la renovación y reducción, cuando era

de aplicación. Cabe precisar que éstas tuvieron que ser remitidas por las entidades financieras respectivas con la vigencia pactada, de acuerdo a las cláusulas correspondientes de los distintos contratos de concesión.

Finalmente, y en atención a lo establecido en las cláusulas de los respectivos contratos de concesión relativas al tema, las empresas concesionarias cumplieron adecuadamente con la renovación de cada una de las pólizas de seguros correspondientes.

2.6.1 Procesos Administrativos Sancionadores

En el año 2006, se llevaron a cabo los siguientes procesos administrativos sancionadores:

Nº	Ent.	Exp. Nº	Infracción	Hallaz.	Notif.	Gerencia de Supervisión	Gerencia General
1	FVCA	Nº 01-2006	Permitir construcción de muro dentro de la zona del Ferrocarril (Cláusula 16.2)	3-Feb-06	2-Mar-06	17-Abr-06	Amonestación
2	COVI	Nº 02-2006	Falta de señalización durante Construcción	16-Mar-06	4-Abr-06	26-May-06	3 UIT's
3	LAP	Nº 03-2006	Atraso en la entrega del dictamen de auditoría del Manual de Contabilidad Regulatoria	5-Abr-06	15-May-06	4-Jul-06	No se impuso sanción por cumplir con solicitar extensión en el plazo de presentación.
4	COVI	Nº 04-2006	Balanza Cerro Azul Norte no reparada dentro del primer semestre de la concesión.	24-May-06	21-Jun-06	7-Ago-06	Se declaró la conclusión del Proceso por Sustracción de la Materia.
5	TISUR	Nº 05-2006	Incumplimiento del Principio de Neutralidad	27-Jun-06	11-Jul-06	02-Oct-05	Se resolvió archivar el proceso.
6	COVI	Nº 06-2006	Inicio de Obras sin contar con expediente técnico aprobado.	13-Dic-06	-	-	En Proceso
7	ENAPU	Nº 07-2006	Incumplió la Resolución No 031-2004-CD/OSITRAN y Artículo 33º del RETA	27-Dic-06	-	-	En Proceso

2.6.2 Contabilidad Regulatoria

La contabilidad regulatoria constituye un mecanismo de monitoreo, por medio del cual el regulador verifica la asignación de costos e ingresos por parte de la Entidad Prestadora, evitando que se produzcan subsidios cruzados entre los diversos servicios que estas prestan.

En cuanto al proceso de Contabilidad Regulatoria, en el 2006 culminó el periodo transitorio de CORPAC, por tanto la Entidad Prestadora se encuentra en condiciones de cumplir con la emisión de sus reportes de Contabilidad Regulatoria.

En el caso de las Entidades Prestadoras que se encuentran bajo periodo definitivo, ENAPU, TISUR y LAP, se ha observado un mayor grado de cumplimiento; sin embargo, se han detectado algunas debilidades que serán corregidas a través de la revisión de los manuales de contabilidad regulatoria.

Los reportes han permitido monitorear la asignación de costos y la prevención de subsidios cruzados en las distintas infraestructuras bajo la competencia del OSITRAN. Asimismo, la Contabilidad Regulatoria de ENAPU ha permitido la determinación de costos para los tres servicios bajo revisión.

2.7 Solución de Controversias

Conforme lo establece la Ley de Creación del OSITRAN y su Reglamento General, los órganos encargados de ejercer la función de solución de controversias, 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, siendo el Tribunal de Solución de Controversias la segunda instancia. Para resolver controversias entre entidades prestadoras o entre éstas y sus usuarios, la primera instancia es la Entidad Prestadora, y la segunda instancia es el Tribunal de Solución de Controversias, con lo cual queda agotada la vía administrativa.

2.7.1 Cuerpo Colegiado

Durante el año 2006, el Cuerpo Colegiado del OSITRAN sólo inició un Procedimiento Administrativo de Oficio, entre las Entidades Prestadoras Terminal Internacional del Sur S.A. y Ferrocarril Transandino S.A., por la controversia relacionada a las interpretaciones contrapuestas que tienen dichas empresas concesionarias sobre sus respectivos contratos de concesión, respecto de la utilización de la vía férrea ubicada en el Terminal Portuario de Matarani.

En el referido procedimiento se ha llevado a cabo la audiencia de conciliación respectiva y se han recibido los informes orales de los representantes legales de las empresas mencionadas.

2.7.2 Tribunal de Solución de Controversias

Durante el ejercicio 2006, el Tribunal se avocó a conocer 22 casos: 4 casos correspondientes a expedientes presentados y pendientes del año 2005 y 18 casos correspondientes a expedientes presentados en el año 2006.

Del total de los casos 19 fueron sobre reclamos relacionados al cobro de tarifas y 3 casos sobre daños a la propiedad de usuarios.

En 20 casos la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) fue la entidad cuyas resoluciones fueron apeladas, mientras que en uno CORPAC S.A. y en otro COVIPERU.

El Tribunal ha resuelto de la siguiente manera:

- En 16 casos se resolvió el tema de fondo.
- En 1 caso se declaró procedente el desistimiento.
- En 9 casos se revocó la Resolución de la instancia anterior.
- En 5 casos se confirmó la resolución de la instancia anterior.
- En 3 casos se declara la inadmisibilidad (de ellos, 1 caso fue declarado inadmisible por extemporáneo).
- En 1 caso se sentó Precedente Administrativo de Observancia Obligatoria, en el sentido de que las entidades prestadoras sólo deberán cobrar por los servicios que presten cuando éstos se encuentren tipificados en sus Tarifarios vigentes.

A continuación, se presenta el Cuadro que contiene la relación de los 22 Expedientes tramitados ante el Tribunal en el año 2006:

EXPEDIENTES TRAMITADOS ANTE EL TRIBUNAL EN EL AÑO 2006

Nº Expediente	Apelante	Contraparte	Materia	Situación
045-2005-TR/OSITRAN	TRAMARSA	ENAPU	Cobro por uso de balanza	Res. N° 006-2006-TSC/OSITRAN (revocó e infundado)
046-2005-TR/OSITRAN	AGENCIA BERTLING LOGISTICS	ENAPU (CHIMBOTE)	Cobro por uso de amarradero	Res. N° 001-2006-TSC/OSITRAN (aceptó desistimiento)
047-2005-TR/OSITRAN	NAUTILIUS	ENAPU	Daños por negligencia	Res. N° 004-2006-TSC/OSITRAN (revocó e infundado)
048-2005-TR/OSITRAN	TRAMARSA	ENAPU	Cobro por uso de balanza	Res. N° 005-2006-TSC/OSITRAN (revocó e infundado)
001-2006-TR/OSITRAN	TRAMARSA	ENAPU	Cobro por uso de balanza	Res. N° 007-2006-TSC/OSITRAN (revocó e infundado)
002-2006-TR/OSITRAN	NEPTUNIA	ENAPU	Daños por negligencia	Res. N° 003-2006-TSC/OSITRAN (inadmisible)
003-2006-TR/OSITRAN	TRAMARSA	ENAPU	Cobro por uso de balanza	Res. N° 002-2006-TSC/OSITRAN (inadmisible)
004-2006-TR/OSITRAN	TRAMARSA	ENAPU	Cobro por uso de balanza	Res. N° 008-2006-TSC/OSITRAN (revocó e infundado)
005-2006-TR/OSITRAN	LA NOIRE	ENAPU	Cobro por personal a la orden	Res. N° 009-2006-TSC/OSITRAN (confirmó)
006-2006-TR/OSITRAN	AGENTES PROFESIONALES DE ADUANAS	ENAPU	Cobro por almacenamiento	Res. N° 010-2006-TSC/OSITRAN (revocó y reformó)
007-2006-TR/OSITRAN	COSMOS	ENAPU	Cobro por almacenamiento	Res. N° 011-2006-TSC/OSITRAN (revocó y fundado)
008-2006-TR/OSITRAN	ASIADUANAS	ENAPU	Cobro por personal de seguridad y auto bomba	Res. N° 013-2006-TSC/OSITRAN* (revocó y fundado)
009-2006-TR/OSITRAN	EMARCH	ENAPU	Cobro por remolcador a la orden	Res. N° 012-2006-TSC/OSITRAN (inadmisible por extemporáneo)
010-2006-TR/OSITRAN	LOGÍSTICA MUNDIAL	ENAPU	Cobro de diferencial por uso de muelle, transferencia, manipuleo y almacenaje	Res. N° 017-2006-TSC/OSITRAN (confirmó)
011-2006-TR/OSITRAN	COSMOS	ENAPU	Daños al contenedor	Res. N° 016-2006-TSC/OSITRAN (confirmó)
012-2006-TR/OSITRAN	UNIVERSAL ADUANERA**	ENAPU	Cobro de diferencial por uso de muelle, transferencia, manipuleo y almacenaje	Res. N° 014-2006-TSC/OSITRAN (admite queja)
013-2006-TR/OSITRAN	FERROCARRIL CENTRAL ANDINO	ENAPU	Cobro por uso de muelle, transferencia y manipuleo	Res. N° 019-2006-TSC/OSITRAN (confirmó)
014-2006-TR/OSITRAN	AVIACIÓN LÍDER***	CORPAC	Cobro de intereses y SNAR	Res. N° 015 -2006-TSC/OSITRAN (improcedente queja y encausa apelación) y Res. N° 018-2006-TSC/OSITRAN (confirmó)
015-2006-TR/OSITRAN	RAÚL BARRIOS	COVIPERÚ	Cobro de peaje	Res. N° 020 -2006-TSC/OSITRAN (revocó)
016-2006-TR/OSITRAN	ALICORP	ENAPU	Cobro de tarifa	Con admisión
017-2006-TR/OSITRAN	RANSA	ENAPU	Cobro de tarifa	Con admisión
018-2006-TR/OSITRAN	COSMOS	ENAPU	Cobro de personal a la orden	Con admisión

* Es precedente administrativo.

** Presentó queja.

*** Presentó queja, la misma que fue declarada improcedente y encausada como apelación.



2.8 Pago de la Retribución al Estado

En virtud de lo que establecen las Cláusulas contractuales correspondientes, las Empresas Concesionarias, durante el año 2006, 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, de conformidad con el marco normativo vigente OSITRAN 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 cada Entidad Prestadora.

RETRIBUCIÓN AL ESTADO POR ENTIDAD PRESTADORA			
EMPRESA CONCESIONARIA	%	BASE IMPONIBLE	PERIODICIDAD
LAP (Aeropuerto Jorge Chávez)	46,511%	Ingresos brutos	Trimestral
TISUR (Puerto Matarani)	5%	Ingresos brutos	Mensual
CON CAR (Arequipa Matarani)	51%	Monto total recaudado	Mensual
NORVIAL (Ancón -Pativilca)	5,5%	Ingresos mensuales	Mensual
FVCA (Ferrocarril Central)	24,75%* / 50%**	Ingresos brutos	Sem/Anual
FTA (Ferrocarril del Sur)	37,25%* / 50%**	Ingresos brutos	Sem/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

Asimismo, en el siguiente cuadro se muestran las cifras recaudadas por todas las Entidades Prestadoras durante el 2006, comparadas con las del año 2005.

RECAUDACIÓN POR RETRIBUCIÓN AL ESTADO DE LAS ENTIDADES PRESTADORAS AÑO 2006
(miles de nuevos soles)

EMPRESA CONCESIONARIA	PERÍODO		
	2005	2006	Var %
LAP (Aeropuerto Jorge Chávez)	107 200	120 222	12%
TISUR (Puerto Matarani)	1 504	1 916	27%
CONCAR (Arequipa-Matarani)	1 374	4 348	216%
NORVIAL (Ancón-Pativilca)	2 461	2 679	9%
FVCA (Ferrocarril Central)	811	2 892	257%
FTA (Ferrocarril del Sur)	2 780	8 756	215%
COVIPERU (Red Vial)	74	489	561%
TOTAL	116 200	141 303	22%

En el transcurso del año 2006, la retribución al Estado ha crecido 22% respecto del año anterior. Esta mayor retribución se origina principalmente en el incremento contractual del porcentaje de aportación de CONCAR al Fondo Vial (del 12% al 51%) y en el inicio de la concesión de la Red Vial 6 COVIPERU. Otro factor que sustenta el incremento son las mayores ventas de las Entidades Prestadoras.

En general, se aprecia que todas las empresas concesionarias han registrado niveles de ingreso por encima del año 2005 debido a los ajustes tarifarios que se realizaron en el 2006 y a un mayor tráfico de pasajeros, carga, aeronaves, naves, etc. Se debe mencionar que los mercados que atienden las infraestructuras concesionadas vienen mostrando altas tasas de crecimiento, lo que favorece un incremento de la retribución que pagan las empresas concesionarias al Estado.

Además, a partir del quinto año (21 septiembre 2004, en adelante) las concesiones ferroviarias están obligadas a realizar pagos en efectivo por el 50% de la Retribución, por esta razón, la variación entre los años 2005 y 2006 no sería relevante ya que el 2005 no tiene el año completo como base de calculo.



DETALLE DE LA RETRIBUCIÓN POR CANÓN Y FONDO VIAL - AÑO 2006

ENTIDAD PRESTADORA	Mes											Total
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	
LAP US\$	8 765 410		9 151 558			8 554 265				10 339 970		36 811 203
LAP S/.	28 925 851		30 200 142			27 801 361				33 294 705		120 222 059
TISUR US\$	41 322	38 045	47 202	58 904	42 009	54 691	49 716	47 990	42 772	66 372	47 617	49 516
TISUR S/.	136 363	126 690	160 487	194 383	138 630	176 652	161 577	155 488	138 581	215 045	153 327	158 946
CONCAR S/.	124 994	144 199	144 790	137 725	118 577	350 894	523 336	545 085	548 029	550 500	567 139	592 755
NORVIAL S/.	229 834	220 878	195 782	212 507	202 531	209 981	214 827	228 803	242 892	229 368	247 653	244 435
FVCA S/ 1/	2 880 095		4 147						7 737			2 891 979
FTAS S/ 1/	8 234 111		256 873							265 051		8 756 035
COWIPERU S/.	39 248	41 514	38 722	37 885	35 291	37 486	39 419	42 128	43 414	43 127	45 951	45 365
TOTAL US\$	8 806 732	38 045	47 202	9 210 462	42 009	54 691	8 603 981	47 990	42 772	10 406 342	47 617	49 516
TOTAL S/.	11 508 282	406 591	640 314	388 117	356 399	598 361	777 582	816 016	1 245 704	34 332 746	1 014 069	882 555
												19 165 078

1/ Considera el pago efectuado del 50% de la
Retribución

Capítulo 3



Las Asociaciones Público - Privado:
nuevo régimen de supervisión y regulación de contratos

3. Las asociaciones Público - Privado: nuevo régimen de supervisión y regulación de contratos

Apartir de las concesiones cofinanciadas por el Estado, otorgadas en el 2005 y 2006 se ha requerido una adecuación del marco normativo y de los procesos regulatorios y de supervisión. Entre los más relevantes se pueden mencionar la revisión del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Dicha revisión, entre otros aspectos, comprendió la introducción de reglas y procedimientos aplicables a las solicitudes de fijación, revisión de tarifas y a la aplicación de descuentos para concesiones cofinanciadas. De otro lado, se ha fortalecido el equipo de supervisión para poder cumplir con sus funciones, en particular en lo relativo a la supervisión de las obras y mejoras comprometidas en los contratos de concesión.

Asociaciones Público Privadas

Concesiones Autofinanciadas

- Red Vial N° 5
- Red Vial N° 6
- Carretera Arequipa Matarani
- Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
- Puerto de Matarani
- Nuevo Terminal de Contenedores del Sur (Callao)
- Ferrocarril Central
- Ferrocarril del Sur y Sur Oriente

Concesiones Cofinanciadas

- IIRSA Norte
- Interoceánica Tramos 2, 3 y 4
- Primer Grupo de Aeropuertos Regionales

El concepto de asociación público - privada (APP) comprende diversos mecanismos de coordinación entre sector público y privado dirigidos a prestar un servicio público. En el caso del Perú, las asociaciones público - privadas pueden clasificarse según el origen de su financiamiento. Así, en el caso del sector de infraestructura de transporte, se cuenta con APP autofinanciadas, es decir, aquellas en las que el Concesionario puede cumplir con sus obligaciones contractuales exclusivamente con los ingresos recaudados a través del cobro de tarifas u otros ingresos no regulados; y aquellas cofinanciadas, en las que el Estado participa parcialmente en el financiamiento de obligaciones, tales como el mantenimiento o construcción.

Las concesiones cofinanciadas corresponden a las carreteras Interoceánica Sur (tres tramos), Interoceánica Norte y Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (12 infraestructuras aeroportuarias), éste último suscrito en diciembre de 2006. En cuanto a las Concesiones Autofinanciadas, en carreteras destacan el tramo Ancón-Huacho-Pativilca (Red Vial N°5), el tramo Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica (Red Vial N°6), la Carretera Arequipa-Matarani, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el Puerto de Matarani, el Nuevo Terminal de Contenedores del Sur, el Ferrocarril Central, y el Ferrocarril Sur y Sur Oriente.

3.1 Nuevo esquema regulatorio y supervisor

En el año 2006, aún cuando los contratos fueron suscritos en el año 2005, entraron con fuerza las actividades de los Contratos de Concesión IIRSA (Amazonas Norte y Sur), lo que ha representado un nuevo tipo de concesión que OSITRAN ha debido atender, y que le ha permitido la aplicación y consolidación de nuevos criterios que corresponden a concesiones con cofinanciamiento del Estado Peruano.

La supervisión de Proyectos de gran envergadura, sin precedentes en el Perú, como es el caso de la carretera Interoceánica, demandó de OSITRAN durante el año 2006 el despliegue de grandes esfuerzos para incrementar su capacidad de supervisión. Para ello, se ha utilizado un modelo de tercerización de las labores de supervisión de obra, a través de la contratación de empresas especializadas, así como de la contratación de mayor personal para atender las necesidades de seguimiento y supervisión.

Con esta finalidad, OSITRAN puede designar a empresas especializadas para la supervisión de ciertos aspectos relacionados con el cumplimiento de los contratos de concesión como por ejemplo: la supervisión de los estudios y las obras, y la conservación y explotación con la finalidad de efectuar las acciones de fiscalización técnica correspondientes. Asimismo, está facultado para aplicar al Concesionario las sanciones por incumplimiento de sus obligaciones, conforme a lo dispuesto por Ley (26917) y normas regulatorias y las penalidades dispuestas en el respectivo Contrato de Concesión. Entre otros aspectos, OSITRAN a través del Supervisor de Obras está facultado para aprobar, rechazar y exigir modificaciones según corresponda a los cronogramas, proyectos, planes, programas y otros documentos presentados por el Concesionario.

El Concedente, por su parte, tiene la responsabilidad de aprobar la ingeniería de detalle, los estudios de impacto ambiental y todas las modificaciones que sean necesarios realizar a dichos documentos durante el desarrollo de la Concesión. Toda aprobación debe contar con la previa opinión de OSITRAN, la cual no es vinculante. Asimismo, es responsable de la Gestión Presupuestal y pago a los concesionarios del Pago Anual de Obras (PAO), y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO), y también a las Empresas Supervisoras (Tramos 2, 3 y 4).

Los Concesionarios de las Concesiones Cofinanciadas:

Los Concesionarios son las Entidades Prestadoras, es decir, las empresas del sector privado que realizarán actividades de explotación de la infraestructura de transporte de uso público, en este caso, los tramos viales Amazonas Norte (Paita-Yurimaguas) y los tramos 2, 3 y 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur. Los Concesionarios o Empresas Concesionarias que han suscrito los respectivos Contratos de Concesión con el Estado Peruano son las siguientes:

- **Tramos Viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte, IIRSA Norte:**

- Concesionaria IIRSA Norte S.A.

- **Tramos Viales del Corredor Interoceánico Sur, Perú-Brasil:**

- Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A.
- Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A.
- Concesiones INTERSUR S.A. (correspondiente al Tramo 4)

Los Concesionarios están obligados a la construcción, rehabilitación, mejoramiento, conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura pública. Tienen a cargo la elaboración de la Ingeniería de Detalle y del Estudio de Impacto Ambiental y/o planes de Gestión Ambiental. En líneas generales, los tramos concesionados son los siguientes:

- Eje Multimodal del Amazonas Norte, que involucra 956 Km. de carretera entre Paita y Yurimaguas.
- Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil: i) Tramo 2: Urcos-Inambari (300 Km.), ii) Tramo 3: Inambari-Iñapari (403.2Km.) y iii) Tramo 4: Inambari-Azángaro (305.9 Km.).

Las Empresas Supervisoras o Supervisores de Obra son aquellas contratadas por OSITRAN, y que tienen la responsabilidad de fiscalizar el contrato en todos aquellos aspectos relacionados a la ejecución de los estudios y la construcción de las obras. Están a cargo de la revisión y conformidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Estudio de Impacto Ambiental y/o Planes de Gestión Ambiental, así como de las modificaciones que sean necesarias realizar a dichos documentos. Supervisan en campo la ejecución de las obras, en calidad y oportunidad, de acuerdo al Programa de Ejecución de Obras aprobado. También, están a cargo de la supervisión del mantenimiento de la transitabilidad durante la ejecución de las obras y la conservación de la infraestructura construida.

Las Empresas Supervisoras que OSITRAN ha contratado son las siguientes:

- Amazonas Norte : Consorcio Supervisor Nor Oriental
- Tramo 2 : Consorcio Supervisor Vial Sur
- Tramo 3 : Cesel S.A.
- Tramo 4 : Consorcio Supervisor Interoceánica Sur

Los contratos de concesión suscritos son del tipo BOT (Built, Operate and Transfer), con aportes garantizados a cargo del Estado de la República del Perú, de acuerdo a la propuesta económica del postor. La modalidad de la Concesión es de Asociación Público-Privada (APP) y es cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el literal c) del Artículo 14 del TUO (Decreto Supremo N° 059-96-PCM, Texto Único Ordenado de las Normas con rango de ley que regulan la entrega en Concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, sus normas modificatorias y complementarias).

En el caso de la concesión Amazonas Norte, el contrato es a suma alzada, siendo el Pago Anual por Obras (PAO), correspondiente al pago por la construcción de las obra, invariable durante los 15 años del período pactado (Excepción: Mecanismo de Riesgo en ciertos sub tramos). El Pago Anual por Obras asciende a US\$ 25 449 000.

En el caso de las concesiones del Corredor Interoceánico Sur (Tramos 2, 3 y 4), los contratos son a precios unitarios. De esta manera, el Pago Anual por Obras (PAO) puede variar durante el período de pago pactado en 15 años, debido a los incrementos o disminuciones netos de los metrados y precios unitarios que se obtengan durante la ejecución de las obras. Dichos ajustes al PAO se realizarán al final de cada etapa de construcción. El Pago Anual por Obras asciende para cada Tramo a lo siguiente:

- Tramo 2 : US\$ 31 858 000
- Tramo 3 : US\$ 40 682 000
- Tramo 4 : US\$ 25 449 000

Cabe señalar, que el Certificado de Avance de Obras (CAO) es emitido por el regulador, al alcanzarse un hito determinado en el contrato de concesión, y consiste en la certificación en porcentaje del avance de obras conseguido por el Concesionario. Este CAO le otorga al Concesionario el derecho sobre una fracción del Pago Anual por Obras (PAO), igual al porcentaje reconocido por el Regulador en el CAO. A la emisión de cada CAO, y por lo tanto, al reconocimiento del mencionado derecho al PAO, el Concedente debe emitir al Concesionario un documento denominado Certificado de Reconocimiento de Derechos al PAO (CRPAO), el cual es un instrumento financiero en el que consta el monto respectivo de aquella parte del PAO reconocida, que le permite al Concesionario agenciarse del financiamiento para ejecutar las obras, sea de fuentes multilaterales o internacionales.

Este es, en esencia, el esquema, y resulta ser un gran avance en las alternativas de financiamiento disponibles para cerrar la gran brecha de infraestructura de la que adolece el país.

Siendo una concesión en la que se incluye la explotación y mantenimiento a cargo del Concesionario, el Concedente está obligado a la cancelación anual de un Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO), el que se explica en el hecho de que los ingresos por peajes no cubren razonablemente los costos de la operación y mantenimiento de la vía, dado el bajo volumen de tránsito presente y futuro. Es así, que el Estado asume este pago, vía el PAMO, al cual se le descontarán los ingresos que por peaje obtenga el Concesionario.

Tal como se ha expuesto, el esquema de las Asociaciones Público-Privadas cofinanciadas permite brindar una oportunidad para que el país pueda mejorar y ampliar su infraestructura mediante un esquema técnico-financiero atractivo para los inversionistas y manejable para el Estado, evitando que éste último asuma inversiones y riesgos por encima de sus posibilidades reales.

Capítulo 4



Fortalecimiento Institucional

4. Fortalecimiento Institucional

4.1 Aspecto Normativo Interno

4.1.1 Normativa Interna

Durante el año 2006, se emitieron los siguientes documentos normativos de carácter interno:

- **Reglamento de Funcionamiento de los Consejos de Usuarios**

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 005-2006-CD-OSITRAN fue aprobado el Reglamento de Funcionamiento de los Consejos de Usuarios de OSITRAN.

Este Reglamento tiene como objetivo regular el funcionamiento de los Consejos de Usuarios de OSITRAN, a fin de dotarlos de un marco jurídico básico que les permita una actuación eficaz a nivel de las diversas infraestructuras bajo el ámbito de competencia de OSITRAN.

- **Directiva de Austeridad y Racionalidad**

A través de la Resolución N° 002-2006-PD-OSITRAN, se aprobó la “Directiva de Austeridad y Racionalidad para el Ejercicio 2006”, con el propósito de que su aplicación interna permita asignar los recursos de OSITRAN con racionalidad, disciplina y austeridad presupuestaria.

La Directiva fue aprobada en el marco de las disposiciones de disciplina, racionalidad y austeridad establecidas en el Capítulo II de la Ley N° 28652, Ley de Presupuesto del Sector Público Para el Año Fiscal 2006.

- **Directiva de Normas Complementarias de Austeridad y Racionalidad en el Gasto**

Mediante la Resolución N° 008-2006-PD-OSITRAN, y en concordancia con las normas de austeridad y racionalidad en el gasto público establecidas en los Decretos de Urgencia, N° 020-2006, “Dictan Normas de Austeridad y Racionalidad en el Gasto Público” y N° 021-2006, Dictan Medidas Complementarias al Decreto de Urgencia N° 020-2006, se aprobó la “Directiva de Normas Complementarias de Austeridad y Racionalidad en el Gasto”, con la finalidad de establecer normas de austeridad de carácter complementario a las que fueron aprobadas mediante Resolución N° 002-2006-PD-OSITRAN, para mejorar la eficacia y eficiencia del gasto de la entidad sin afectar el cumplimiento de sus objetivos institucionales.

- **Directiva de Registro de Control de Asistencia y Salida del Personal de OSITRAN**

A través de la Resolución N° 026-2006-GG-OSITRAN se aprobó la “Directiva de Registro de Control de Asistencia y Salida del Personal de OSITRAN”, con el objetivo de optimizar el uso de los tiempos durante la jornada de trabajo, y establecer las normas y procedimientos para cautelar el cumplimiento de la jornada laboral de las ocho horas, así como regular la aplicación de las disposiciones sobre el registro de control de asistencia y salida del personal de OSITRAN.

4.2. Difusión del Rol y la Gestión de OSITRAN

En lo que respecta a la difusión del rol y gestión de OSITRAN, durante el año 2006, se llevaron a cabo seminarios sobre “La Regulación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público” dirigidos a periodistas, autoridades, estudiantes universitarios y público en general en las ciudades de Piura (junio), Ica (julio), Puno (septiembre), Cusco (octubre) y Madre de Dios (noviembre).

Además, OSITRAN, dentro de su política de transparencia y participación de usuarios, realizó 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.

En ese sentido, durante el año 2006, se llevaron a cabo los siguientes talleres:

- Proyecto de Contrato de Concesión de Aeropuertos Regionales. Recepción de Comentarios sobre el Proyecto de Contrato de Concesión del Muelle Sur del terminal Portuario del Callao.
- Intercambio de Experiencias en la Labor de Regulación de los Organismos Reguladores.
- Intercambio de Información Regulatoria entre Organismos Reguladores. Comunidad Sudamericana de Naciones: Desarrollo de la logística portuaria, terrestre y corredores de integración.
- Proyectos de Modificación de Reglamentos de Infracciones y Sanciones, Solución de Reclamos y Controversias y RETA.

Por otro lado, se realizaron las coordinaciones necesarias para llevar a cabo el III Curso de Extensión Universitaria en Regulación de Servicios Públicos que tiene como finalidad formar profesionales que puedan desempeñarse en el ámbito de la infraestructura de transporte. En este curso participaron estudiantes de las carreras de Derecho, Economía e Ingeniería.

Finalmente, el Presidente de OSITRAN, Ing. Alejandro Chang Chiang participó en diversos foros y seminarios, en los cuales desarrolló la labor regulatoria de OSITRAN, tales como: "Derecho de las concesiones y la infraestructura" en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), "Evaluación del Papel de los Organismos Reguladores: OSITRAN" en la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) y "Los Organismos Reguladores ante las nuevas políticas de Gobierno" en la Cámara de Comercio Peruano-American (AMCHAM).

4.3. 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 2006 la realización de un "Diagnóstico del Nivel de Reconocimiento del OSITRAN respecto a su Accionar" elaborado por la empresa Mayéutica.

Este diagnóstico resumió y analizó 65 entrevistas realizadas entre representantes de Entidades Prestadoras, gremios, académicos, periodistas, congresistas y miembros del Poder Ejecutivo.

Los resultados mostraron que OSITRAN mantiene un nivel de conocimiento mayoritariamente Alto entre los actores que interactúan con la institución. Respecto de su imagen se aprecia una actitud favorable entre las Entidades Prestadoras y una actitud positiva entre los agentes involucrados.

En ese sentido, se evaluó también la imagen del ex Presidente, Ing. Alejandro Chang Chiang y su equipo, obteniéndose una respuesta favorable. Asimismo, la transparencia que mantiene el OSITRAN, a través de su página web y sus boletines mensuales, es un valor importante que ha sido resaltado por los entrevistados. De igual manera, la imparcialidad y la neutralidad con la que la institución toma las decisiones son muy apreciadas.

4.4. Capacitación del Personal

El plan de capacitación efectuado durante el año 2006 tuvo como objetivo cubrir las brechas de competencias determinadas dentro de las diferentes áreas de la institución, tales como: conocimiento del negocio, estrategias de comunicación, atención al cliente, apertura a nuevos aprendizajes, conocimientos técnicos, planeamiento y gestión, conocimientos de gestión pública, conocimiento de ofimática, trabajo en equipo, calidad, etc.

En el año 2006, no hubo convenios para la realización de pasantías en el extranjero por parte del personal.

A continuación, se detallan los cursos de capacitación seguidos en este periodo por el personal de OSITRAN, incluyendo entre ellos también conferencias y seminarios:

CURSOS DE CAPACITACIÓN		
CURSO / EVENTO	PARTICIPANTE	ORGANIZADOR
Derecho concesiones e infraestructura	Presidencia del Consejo Directivo	Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas
Marketing relacional - Gestión de relación con los clientes	Funcionario de la Presidencia del Consejo Directivo	Universidad de Lima
Inglés	Funcionario de la Presidencia del Consejo Directivo	CEOP Privateacher International
SENATI	Funcionario de la Presidencia del Consejo Directivo	Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial
Diplomado en Gerencia de Proyectos	Funcionario de la Gerencia General	Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas
Asistente de Gestión Administrativa	Funcionario de la Gerencia General	Instituto Peruano de Administración de Empresas
Gestión de proyectos de TI	Funcionario de la Gerencia General	Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas
Especialista en seguridad y administración de redes	Funcionario de la Gerencia General	INICTEL
Secretariado en Administración	Funcionario de la Gerencia General	Trabajos Educativos de Vanguardia
Proyectos de Inversión Pública	Funcionario de la Gerencia de Administración y Finanzas	Universidad del Pacífico
Conferencia Magistral - Semana de la Calidad 2006	Funcionario de la Gerencia de Administración y Finanzas	Sociedad Nacional de Industrias
Seminario de Investigación - Costo de Capital para Infraestructura Vial	Funcionario de la Gerencia de Administración y Finanzas	Universidad del Pacífico
Diplomado de Especialización en Auditoria	Funcionario de la Gerencia de Administración y Finanzas	Pontificia Universidad Católica del Perú
Sistema de Información Gerencial	Funcionario de la Gerencia de Administración y Finanzas	Universidad del Pacífico
Gestión de Adquisiciones Públicas	Funcionario de la Gerencia de Administración y Finanzas	Universidad de Lima
Conferencia Internacional de Secretarías	Funcionario de la Gerencia de Administración y Finanzas	Coritec Perú
Seminario sobre concesiones portuarias	Funcionario de la Gerencia de Regulación	Escuela de Comercio Exterior del Perú

CURSOS DE CAPACITACIÓN		
CURSO / EVENTO	PARTICIPANTE	ORGANIZADOR
Contabilidad para no Contadores	Funcionario de la Gerencia de Regulación	Universidad de Lima
Flujos de caja en Excel	Funcionario de la Gerencia de Regulación	Universidad de Lima
Project Finance	Funcionario de la Gerencia de Regulación	Universidad del Pacífico
Diplomado en Office XP	Funcionario de la Gerencia de Regulación	Instituto Superior ELA
Seminario Internacional de Contratación Pública	Funcionario de la Gerencia de Supervisión	Universidad de Lima
Diplomado en Office XP	Funcionario de la Gerencia de Supervisión	Instituto Superior ELA
Negociación Multidimensional	Funcionario de la Gerencia de Asesoría Legal	Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas
Curso ISO 9001:2000 Ley de Contrataciones	Funcionario de la Gerencia de Asesoría Legal	CONSUCODE
	Todo el personal	Cotecna del Perú S.A.
Curso Formación de Auditores ISO 9001:2000	Todo el personal	Bureau Veritas del Perú S.A.

4.5 Certificación ISO 9001:2000

A finales del año 2006, la empresa Bureau Veritas realizó la auditoría de mantenimiento, siendo el resultado de la misma la revalidación de la certificación ISO 9001:2000, para los procesos de regulación que se detallan a continuación:

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

Cabe precisar, que durante la auditoría, la empresa Bureau Veritas resaltó como fortalezas del Sistema de Gestión de la Calidad lo siguiente:

- La eficacia del Sistema de Control de Documentos respecto a su claridad, orden, protección y facilidad de uso.
- El adecuado proceso de comunicaciones internas, el cual ayuda a la mejora del desempeño de la organización y fortalece el compromiso del personal en el cumplimiento de los objetivos.
- El respaldo por parte del personal al sistema de gestión implementado, la conciencia de la pertinencia e importancia de sus actividades, y de cómo contribuyen al logro de los objetivos de la calidad.



Capítulo 5



Estados Financieros

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 los estados financieros adjuntos del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN al 31 de diciembre del 2006 y los estados de ganancias y pérdidas, estados de cambios en el patrimonio neto institucional y de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha; así como el resumen de políticas contables significativas y otras notas explicativas. Los estados financieros del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN por el año terminado el 31 de diciembre del 2005 fueron auditados por nosotros cuyo dictamen, de fecha 07 de junio del 2006, expresó una opinión sin salvedades sobre esos estados.

Responsabilidad de la Gerencia sobre los estados financieros.

2. La gerencia es responsable de la preparación y presentación razonable de estos estados financieros de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados en Perú. Esta responsabilidad incluye: diseñar, implementar y mantener el control interno que sea relevante para la preparación y presentación razonable de los estados financieros para que estén libres de errores materiales, ya sea como resultado de fraude o error; de seleccionar y aplicar las políticas contables apropiadas; y de realizar estimaciones contables razonables de acuerdo con las circunstancias.

Responsabilidad del auditor

3. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros basada en nuestra auditoría. Nuestra auditoría fue realizada de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Perú. Tales normas requieren que cumplamos con requerimientos éticos y que planifiquemos y realicemos la auditoría para obtener una seguridad razonable que los estados financieros están libres de errores materiales.

Una auditoría comprende la ejecución de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los saldos y revelaciones en los estados financieros. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, que incluye la evaluación del riesgo de que los estados financieros contengan errores materiales, ya sea como resultado de fraude o error. Al efectuar esta evaluación del riesgo, el auditor toma en consideración el control interno de la institución que es relevante para la preparación y presentación razonable de los estados financieros, a fin de diseñar procedimientos de auditoría de acuerdo con las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. Una auditoría también comprende la evaluación de si los principios de contabilidad aplicados son apropiados, y si las estimaciones contables realizadas por la gerencia son razonables, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros.

Consideramos que la evidencia de la auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión de auditoría.

Opinión

4. En nuestra opinión, los estados financieros presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, al 31 de diciembre del 2006, los resultados de sus operaciones y sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados en el Perú.

Lima, 17 de julio del 2007.

Refrendado por:

CPC. JUAN ADOLFO RIMAC MOLINA
Matrícula N° 2025
Socio

CPC. FRANCISCO PERALTA NÚÑEZ
Matrícula N° 3861
Jefe de Comisión

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

BALANCE GENERAL
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2006 Y 2005
 (Expresado en Nuevos Soles)
 (Notas 1 al 3)

	A valores históricos		A valores históricos			
	2006	2005	2006	2005		
ACTIVO	S/..	S/..	S/..	S/..		
ACTIVO CORRIENTE						
Caja y bancos (Nota 4)	17.267.776	3.369.918	161.337	104.483		
Cuentas por cobrar comerciales (Nota 5)	988.335	913.402	2.865.556	628.273		
Otras cuentas por cobrar (Nota 6)	100.280	61.031	3.026.893			
Existencias (Nota 7)	55.375	65.363	732.756			
Gastos pagados por anticipado (Nota 8)	23.672	25.211				
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	18.435.438	4.434.925				
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE						
TOTAL PASIVO						
			3.026.893	732.756		
ACTIVO NO CORRIENTE						
Inmuebles, maquinaria y equipo (Nota 10)	1.895.342	1.289.281	PATRIMONIO NETO	(Nota 13)		
Menos: Depreciación acumulada (Nota 10)	(1.143.468)	(989.358)	Capital adicional	454.892		
Activos intangibles (Nota 9)	6.793	6.793	Resultados acumulados	15.712.320		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	758.667	306.716	TOTAL PATRIMONIO NETO	16.167.212		
TOTAL ACTIVO	19.194.105	4.741.641	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	19.194.105		
Cuentas de orden (Nota 20)	251.082	20.936	Cuentas de orden (Nota 20)	251.082		
				20.936		

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 GANANCIAS Y PERDIDAS
POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2006 Y 2005**
(Expresado en Nuevos Soles)
(Notas 1 al 3)

	A valores históricos	
	2006	2005
	S/.	S/.
VENTAS NETAS		
A Terceros (Nota 14)	22.789.361	9.622.923
TOTAL INGRESOS BRUTOS	22.789.361	9.622.923
UTILIDAD BRUTA	22.789.361	9.622.923
Gastos de administración (Nota 15)	(11.277.037)	(7.904.746)
UTILIDAD OPERATIVA	11.512.324	1.718.177
OTROS INGRESOS (GASTOS)		
Ingresos financieros (Nota 16)	146.095	60.278
Gastos financieros (Nota 17)	(219.297)	(9.399)
Otros ingresos (Nota 18)	268.195	5.420
RESULTADO ANTES DE PARTIDAS EXTRAORDINARIAS,		
PARTICIPACIONES E IMPUESTO A LA RENTA	11.707.317	1.774.476
RESULTADO ANTES DE PARTIDAS EXTRAORDINARIAS	11.707.317	1.774.476
Ingresos extraordinarios	-.-	21.325
Gastos extraordinarios	-.-	(909)
RESULTADO ANTES DE INTERES MINORITARIO	11.707.317	1.794.892
UTILIDAD DEL EJERCICIO	11.707.317	1.794.892

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

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

CONCILIACION 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 2006 Y 2005
(Expresado en Nuevos Soles)
(Notas 1 al 3)

	A valores históricos	
	2006	2005
ACTIVIDADES DE OPERACION		
Utilidad del ejercicio	11.707.317	1.794.892
Más:		
Depreciación y amortización del período	154.110	87.282
Provisiones diversas	603.890	368.837
Cargos y abonos por cambios netos en activo y pasivo		
(Aumento) Disminución de cuentas por cobrar comerciales	(74.933)	(147.856)
(Aumento) Disminución de otras cuentas por cobrar	(39.249)	(23.429)
(Aumento) Disminución en existencias	9.988	11.182
(Aumento) Disminución en gastos pagados por anticipado	1.539	(11.186)
(Aumento) Disminución de cuentas por pagar comerciales	56.854	76.591
(Aumento) Disminución de otras cuentas por pagar	1.633.393	(385.433)
Aumento (Disminución) del Efectivo y Equivalente de efectivo proveniente de las Actividades de Operación	14.052.909	1.770.880

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 2006 Y 2005**
(Expresado en Nuevos Soles)
(Notas 1 al 3)

	A valores históricos	
	2006	2005
A. ACTIVIDADES DE OPERACION		
Cobranza de venta de bienes o servicios e ingresos operacionales	22.714.428	9.475.067
Otros cobros de efectivo relativos a la actividad	2.519.011	60.382
Menos:		
Pago a proveedores de bienes y servicios	(5.025.977)	(1.952.804)
Pago de remuneraciones y beneficios sociales	(6.029.612)	(5.783.851)
Pago de tributos	(124.941)	(27.914)
Aumento (Disminución) del Efectivo y Equivalente Provenientes de las Actividades de Operación	14.052.909	1.770.880
B. ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		
Menos:		
Pagos por compra de inmuebles, maquinaria y equipo	(606.061)	(52.319)
Aumento (Disminución) del Efectivo y Equivalente Proveniente de las Actividades de Inversión	(606.061)	(52.319)
C. ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO		
Menos:		
Otros pagos de efectivo relativos a la actividad	451.010	(500.000)
Aumento (Disminución) del Efectivo y Equivalente Proveniente de las Actividades de Financiamiento	451.010	(500.000)
AUMENTO (DISMINUCIÓN) NETO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTES DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO(A+B+C)	13.897.858	1.218.561
SALDO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL INICIO DEL EJERCICIO	3.369.918	2.151.357
SALDO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL FINALIZAR EL EJERCICIO	17.267.776	3.369.918

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 2006 Y 2005**
(Expresado en Nuevos Soles)
(Notas 1 al 3)

	Capital	Capital adicional	Reservas	Total	Resultados acumulados
Saldos al 31 de diciembre del 2004	-	3.882	-	2.710.111	2.713.993
Utilidad neta del ejercicio	-.-	-.-	-.-	1.794.892	1.794.892
Otros incrementos o disminuciones de las partidas patrimoniales	-.-	-.-	-.-	(500.000)	(500.000)
Saldos al 31 de diciembre del 2005	-	3.882	-	4.005.003	4.008.885
Utilidad neta del ejercicio	-.-	-.-	-.-	11.707.317	11.707.317
Donaciones	-.-	451.010	-.-	-.-	451.010
Saldos al 31 de diciembre del 2006	-	454.892	-	15.712.320	16.167.212

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



Capítulo 6



Glosario

Glosario

ACESO: El derecho que tiene un usuario intermedio de utilizar una Facilidad Esencial como recurso necesario para brindar Servicios Esenciales que se integran en la Cadena Logística.

ADP: Aeropuertos del Perú S.A.

APN: Autoridad Portuaria Nacional.

AUDIENCIA PÚBLICA: Es la instancia dentro de los procedimientos de fijación y revisión de tarifas a través de la cual OSITRAN somete a consulta pública los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que servirán de justificación en la fijación y revisión de las tarifas, con el fin de permitir a los agentes del sector regulado bajo su ámbito de competencia, una participación efectiva en el proceso regulatorio.

AUDIENCIA PRIVADA: Es la instancia dentro de los procedimientos de fijación y revisión de tarifas a través de la cual OSITRAN, por medio de sus representantes, se reúne con representantes de las Entidades Prestadoras o con representantes de las Organizaciones Representativas de Usuarios, con el fin de absolver consultas.

BARRERAS AL ACCESO: Se considera barrera al Acceso a cualquier limitación que impide, encarece o desalienta el Acceso a un mercado, sea de naturaleza legal, tecnológica o estratégica.

CADENA LOGÍSTICA: Es el conjunto de organizaciones y procesos, integrados en una relación de origen destino, con el objeto de proveer servicios de abastecimiento y distribución de mercancías y/o traslado de pasajeros, que busca optimizar la utilización de los diversos medios de transporte y tipos de infraestructura de transporte.

CAO: Certificados de Avance de Obra

CARGO, PRECIO O TARIFA DE ACCESO: Es la contraprestación monetaria que cualquier operador de servicios competitivos está obligado a pagar por utilizar las Facilidades Esenciales.

CONCAR: Concesiones de Carreteras S.A.

CONCEDENTE: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entidad que suscribe un contrato de concesión de INFRAESTRUCTURA de transporte en representación del Estado Peruano, en su caso el Gobierno Regional.

CONDICIONES DE ACCESO: Son los requisitos que se establecen como obligatorios para otorgar el Acceso, tales como: licencias, seguros, fianzas, requisitos técnicos de seguridad o logísticos, reglas de conducta, horarios, requisitos sobre aspectos ambientales u otros similares.

CONSEJO DE USUARIOS: Órgano colegiado de carácter consultivo, que constituye un mecanismo de participación procedural de los usuarios interesados en el proceso regulatorio a cargo de OSITRAN.

CONTRATO DE ACCESO: Aquel que tiene la finalidad de establecer la relación jurídica entre la Entidad Prestadora y un usuario intermedio que requiere la utilización de la Facilidad Esencial, con el objeto de prestar Servicios Esenciales.

CONTRATO DE CONCESIÓN: Es el título que habilita a la Entidad Prestadora concesionaria a explotar el o los bienes objeto de la concesión de infraestructura de transporte de uso público y servicio público.

CONTRATOS TIPO: Son formatos para contratos de acceso que establecen las cláusulas generales de contratación, cuya aplicación es obligatoria para las Entidades Prestadoras.

COSTOS COMUNES: Son los costos incurridos en producir más de un servicio que no pueden ser directamente atribuidos a la prestación de un servicio en particular.

COVIPERÚ: Concesionaria Vial del Perú S.A.

DPW: DP World Callao S.A.

EMPRESA SUPERVISORA: Persona natural o jurídica, de reconocido prestigio y solvencia, especializada en brindar servicios para la ejecución de ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN por parte de OSITRAN, efectuando por encargo determinadas funciones de supervisión que corresponden a OSITRAN conforme a lo establecido en los Artículos 33 al 36 del presente Reglamento y al Reglamento General de Supervisión de OSITRAN, así como sus ampliatorias y modificatorias.

ENAPU: Empresa Nacional de Puertos S.A.

ENTIDAD PRESTADORA: Empresas o grupo de empresas que tienen la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de INFRAESTRUCTURA nacional o regional de transporte de uso público, sean empresas públicas o privadas y que conservan frente al Estado la responsabilidad por la prestación de los servicios. Del mismo modo, los son también los Administradores Portuarios de infraestructura portuaria de uso público a que se refiere la Ley N° 27943.

FETRANSA: Ferrocarril Trasandino S.A.

FVCA: Ferrovías Central Andina S.A.

FRA II: Federal Railway Association

IIRSA NORTE: Concesionaria IIRSA Norte S.A.

INFRAESTRUCTURA: Es el sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permiten el intercambio modal, siempre que sea de uso público, a las que se brinde acceso a los USUARIOS y por los cuales se cobre una prestación.

INFRAESTRUCTURA puede ser aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional de carreteras y otras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.

INTERSUR: Intersur Concesiones S.A.

LAP: Lima Airport Partners S.R.L.

LEY: El texto de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos o sus normas modificatorias.

LEY OSITRAN: El texto de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público.

MANIOBRAS DILATORIAS: Son las acciones que realiza la Entidad Prestadora para demorar o impedir el otorgamiento de Acceso a Facilidades Esenciales. Se consideran maniobras dilatorias, el solicitar más información que la establecida en el respectivo Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora, o el no dar trámite a la solicitud de Acceso en la forma o plazos señalados en el procedimiento establecido en este Reglamento

NORVIAL: Norvial S.A.

ÓRGANOS DEL OSITRAN: Órganos integrantes de la estructura orgánica del OSITRAN y aquellas entidades a las que se les ha encargado, por Ley, por Reglamento o por delegación del órgano competente, las funciones a cargo del OSITRAN.

OPERADOR DE SERVICIOS COMPETITIVOS O EN COMPETENCIA: Es el agente autorizado a brindar Servicios Esenciales usando Facilidades Esenciales. Puede ser el operador principal, operador secundario, tercero calificado u otro.

OPERADOR PRINCIPAL: Es la empresa, o grupo de empresas, que en virtud a un contrato de Operación, aprobado por el Estado y celebrado con una ENTIDAD PRESTADORA, brinda directamente los servicios de explotación de INFRAESTRUCTURA de transporte de uso público, por cuenta y responsabilidad de dicha ENTIDAD PRESTADORA.

OPERADOR DE SERVICIOS EN COMPETENCIA: Es el agente autorizado a brindar Servicios Esenciales usando Facilidades Esenciales. Puede ser el operador principal, operador secundario, tercero calificado u otro.

OPERADOR SECUNDARIO: Es la persona natural o jurídica que en virtud a un contrato de operación celebrado con la ENTIDAD PRESTADORA, brinda servicios no principales, según la calificación y la forma que establezcan las normas legales vigentes, o el respectivo contrato de concesión.

OSITRAN: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.

PAO: Pago Anual por Obras

PAMO: Pago Anual por Mantenimiento y Operaciones.

PEO: Programa de Ejecución de Obras

REGLAMENTO: Toda mención que se haga al “REGLAMENTO” o a un artículo sin indicar a continuación el dispositivo pertinente, se entenderá referida a la presente norma.

REMA: Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público

RETA: Reglamento de Tarifas

REQUISITOS AMBIENTALES: Son aquellos referidos a la protección o remediación del ecosistema, que incluyen, pero no se restringen, al aire, agua y terrenos circundantes.

REQUISITOS TÉCNICOS: Son las obligaciones o condiciones de carácter técnico u operativo que tienen que cumplir las Entidades Prestadoras y los operadores de servicios competitivos para asegurar la correcta prestación de servicios de transporte.

RESTRICCIONES DE DISPONIBILIDAD: Se refiere a las limitaciones físicas de uso que presentan las Facilidades Esenciales administradas por las Entidades Prestadoras, cuando alcanzan su capacidad máxima operativa real. Las restricciones de disponibilidad de uso también pueden derivarse de la aplicación de disposiciones legales, operativas, de seguridad, ambientales, entre otras justificadas.

SERVICIOS COMPETITIVOS O EN COMPETENCIA: Son los servicios esenciales o complementarios que pueden ser prestados por más de un operador.

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS: Los servicios complementarios son aquellos que: Es conveniente prestar para la operación o mantenimiento de los servicios de transporte en aeropuertos, puertos, vías férreas o carreteras. Pueden ser provistos utilizando la infraestructura de transporte de uso público.

SERVICIOS ESENCIALES: Aquellos servicios que son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino y que para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial, cuya duplicación no es técnica o económicamente rentable en el corto plazo.

SERVICIOS NUEVOS: Son aquellos Servicios Esenciales que se brindan por primera vez, en la infraestructura administrada por la Entidad Prestadora a la que el Usuario Intermedio solicita el acceso.

SISTEMA TARIFARIO: Es el conjunto de reglas, principios y elementos que aprueba OSITRAN, que constituyen el marco de establecimiento y aplicación de las Tarifas por parte de las Entidades Prestadoras. Comprende la estructura tarifaria, la unidad de cobro y el nivel tarifario máximo que debe ser considerado.

SUBSIDIOS CRUZADOS: Son las situaciones o comportamientos estratégicos que se presentan cuando el precio de un servicio o grupo de servicios se encuentra por debajo de sus costos totales incrementales de largo plazo y, este déficit es cubierto por otros servicios.

TARIFA: Es la contraprestación monetaria que pagan los usuarios, por la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Su denominación puede ser también, tasa, peaje u otro equivalente, siempre que responda a dicha naturaleza.

TARIFA MÁXIMA: Es la que constituye el nivel tarifario máximo fijado en las resoluciones tarifarias de OSITRAN o en los respectivos contratos de concesión, cuyo valor no puede ser superado por las Entidades Prestadoras en el establecimiento de las tarifas aplicables a los servicios que ésta presta a los Usuarios. Se consideran Tarifas Máximas a las denominadas también tarifas tope o cualquier otra denominación utilizada en las normas legales o contractuales, cuyos efectos sean iguales a los descritos anteriormente.

TISUR: Terminal Internacional del Sur S.A.

TRAMO 2: Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A.

TRAMO 3: Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A.

USUARIO: Es la persona natural o jurídica que utiliza la INFRAESTRUCTURA en calidad de:

1. Usuario intermedio: Prestador de servicios de transporte o vinculados a dicha actividad.

2. Usuario final: Utiliza de manera final los servicios prestados por una ENTIDAD PRESTADORA o por los usuarios.



Memoria Anual 2006