



# OSITRAN

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

## A GRANDES RETOS, GRANDES LOGROS

*TO GREAT CHALLENGES,  
GREAT ACHIEVEMENTS*

Memoria Anual  
*Annual Report*

# 07



Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)



**OSITRAN**

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

**A GRANDES RETOS,  
GRANDES LOGROS**

*TO GREAT CHALLENGES,  
GREAT ACHIEVEMENTS*

**Memoria Anual**  
*Annual Report*

**07**



Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)





NUESTRA  
LABOR EN  
NÚMEROS

# 16 contratos de concesión en marcha:

*16 concession contracts supervised:*

## 10 carreteras / *highways*

(Arequipa – Matarani; Ancón – Huacho – Pativilca; Pucusana – Cerro Azul – Ica; IIRSA Norte: Paíta – Piura – Dv.Olmos – Corral Quemado – Rioja – Tarapoto – Yurimaguas; IIRSA Sur: Urcos – Puente Inambari; Puente Inambari – Iñapari; Puente Inambari – Azángaro; Marcona – Puquio – Abancay – Cusco – Urcos; Azángaro – Santa Lucía – Juliaca – Puno – Moquegua – Ilo, Santa Lucía – Arequipa – Matarani); Buenos Aires – Canchaque: Longitud total: 4023 kilómetros / *Total length: 4,023 kilometers.*

## 2 aeropuertos / *airports*

(Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; Aeropuertos Regionales: Tumbes; Talara; Chachapoyas; Iquitos; Tarapoto; Pucallpa; Trujillo; Anta y Cajamarca).

## 2 puertos / *ports*

(Matarani, Callao: Muelle 5 / *Pier No.5*).

## 2 vías férreas / *railroads*

(Ferrocarril del Centro: Lima – Huancayo – Cerro de Pasco; Ferrocarril del Sur y del Sur Oriente: Machu Picchu – Cusco – Puno – Arequipa – Matarani). Longitud total: 1478 kilómetros / *Total length: 1,478 kilometers.*



Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)

# US\$ 3,316 millones de dólares de inversión total comprometida:

*US\$ 3,316 million of investments for incoming concessions:*

Carreteras/*Highways*: US\$ 1,594

Aeropuertos/*Airports*: US\$ 1,099

Puertos/*Ports*: US\$ 6,23

Vías Férreas: Estándares de Seguridad FRA II  
*Railroads: FRA II Safety Standard*



NUESTRA  
LABOR EN  
NÚMEROS

**US\$ 964 millones**  
**de dólares** de inversión ejecutada  
y reconocida (acumulado 1998 - 2007):

*US\$ 964 million of executed and recognized investments  
(cumulative 1998 - 2007):*

Carreteras/*Highways*: **US\$ 721**

Aeropuertos/*Airports*: **US\$ 183**

Puertos/*Ports*: **US\$ 7**

Vías Férreas/*Railroads*: **US\$ 53**



**US\$ 468 millones**  
**de dólares** de inversión ejecutada  
y reconocida en el 2007:

*US\$ 468 million of executed and recognized investments in 2007:*

Carreteras/*Highways*: **US\$ 448**

Aeropuertos/*Airports*: **US\$ 19.3**

Vías Férreas/*Railroads*: **US\$ 0.8**

Estudios del **Terminal Portuario**  
**del Muelle Sur del Callao**  
en ejecución.

*Studies for the Port Terminal of Callao's South Pier  
under conduction.*







NUESTRA  
LABOR EN  
NÚMEROS

**470 kilómetros**  
de carreteras asfaltadas.

*470 kilometers of asphalted roads.*

**5.7 millones** de toneladas de carga  
transportada a través de los puertos y vías férreas;  
**420%** más que el año 2006.

*5.7 million tons of transported load through ports and railroads;  
42% more than in 2006.*

**8.2 millones** de pasajeros  
movilizados en los aeropuertos concesionados;  
**230%** más que el año 2006.

*8.2 million passengers moved in airports under  
concession; 23% more than in 2006.*

**12.6 millones** de vehículos  
transitaron por las carreteras concesionadas;  
**160%** más que el año 2006.

*12.6 million vehicles was the traffic through highways under  
concession; 16% more than in 2006.*



Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)





NUESTRA  
LABOR EN  
NUMEROS

Los tiempos de viajes se **redujeron**  
**en un 50%** en las carreteras asfaltadas  
(IIRSA NORTE E IIRSA SUR).

*Travel time reduced by 50% in asphalted highways  
(IIRSA NORTE E IIRSA SUR)*

**10 aeropuertos**  
en proceso de modernización.

*10 airports under modernizing processes.*

**US\$ 45'417,566**  
en recaudación por retribución al Estado,  
**21%** más que el 2006.

*US\$ 45'417,566 collected as tolls, tariffs and charges for the  
State, 21% more than in 2006.*

**1478 Km. de vías**  
**férreas** con estándares de seguridad FRA II.

*1,478 km. of railroads with FRA II Safety Standard.*



Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)





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.

*MISSION To regulate the acting and the accessibility conditions in the sectors where Supplier Entities operate, supervising the execution of concession contracts, taking care in an impartial and objective way of the interests of users, investors and the State in order to guarantee the efficient exploitation of the Public Use Transport infrastructure.*

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

*VISION OSITRAN is a leading Regulating Agency which works under impartial and efficient approach, and which contributes to the development of both the Public Use Transport infrastructure and the country's competitiveness.*

# MISIÓN

# VISIÓN





Carta a Presidente 16  
*Letter from the Chairman*

Ámbito de Competencia de OSITRAN 20  
*Operating Framework of OSITRAN*

OSITRAN en el 2007 28  
*OSITRAN in 2007*

Fortalecimiento Institucional 72  
*Institutional Reinforcement*

Estados Financieros 90  
*Audited Financial Statements*

# CONTENIDO

## CONTENTS



Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)



## ► CARTA DEL PRESIDENTE

JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE  
Presidente del Consejo Directivo  
OSITRAN

Estimados amigos:

El 2007 marcó un hito en la vida institucional del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). Fue el año de las inversiones y de la consolidación de las concesiones en infraestructura de transporte de uso público.

Hasta el 2006, la inversión reconocida acumulada sumaba 470 millones de dólares. Doce meses después, la inversión reconocida ascendió a 468 millones de dólares; es decir, casi el 50% de la inversión total en infraestructura de transporte concesionada, ascendente a 938 millones de dólares.

El nivel de inversión alcanzado el 2007 constituye una clara señal de la confianza del sector privado en nuestro país, motivado por el buen manejo económico, la estabilidad jurídica y por la seguridad que genera la presencia en el mercado de un Organismo Regulador que con carácter imparcial, técnico, autónomo y predecible, que cautela los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios.

Entre los años 1998 y 2004, OSITRAN supervisaba seis concesiones que abarcaban 283 kilómetros de carreteras, 1,478 kilómetros de vías férreas, el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” y el Puerto de Matarani. OSITRAN terminó el 2007, supervisando 16 concesiones, que comprenden 4,023 kilómetros de carreteras, 1,478 kilómetros de vías férreas, 10 aeropuertos y dos puertos.

Regular, normar, supervisar y fiscalizar el trabajo de las Empresas Prestadoras no es una tarea fácil. Durante el 2007 alcanzamos avances importantes en materia de gestión institucional: fortalecimos la autonomía normativa, económica y financiera de OSITRAN; promovimos importantes mejoras en la gestión de los procesos, incorporando profesionales y técnicos calificados; defendimos la naturaleza de los pronunciamientos técnicos, haciendo respetar la independencia del Regulador e impulsamos la participación de los Usuarios en temas regulatorios con la conformación de los Consejos de Usuarios de Aeropuertos, Puertos y Red Vial, a nivel nacional, y el Consejo Regional de Usuarios de Arequipa, con proyecciones futuras en el Cusco, Piura y Tarapoto. Todo este trabajo se realizó procurando la mayor transparencia de nuestra gestión.

Es digno de destacar el enorme esfuerzo llevado a cabo en materia de supervisión y fiscalización. El desempeño de nuestros ingenieros y

economistas ha permitido que alcancemos un importante nivel de inversiones, continuidad en las mismas y una confiable vigencia de los esquemas de financiamiento. También hemos prestado mayor atención a la verificación de los estándares de calidad de los servicios. En esta línea, hemos iniciado actividades de medición de estándares de calidad en la infraestructura vial, aeroportuaria y ferroviaria.

En el 2007 también alcanzamos la certificación ISO 9001:2000 para los procesos relacionados a las actividades de Regulación y Supervisión de la Infraestructura de Transportes. Se nos otorgó este reco-nocimiento gracias a la Emisión de Normas, Regulación de Tarifas y Cargos de Acceso, Verificación del cumplimiento de Contratos de Concesión y Mandatos de Acceso, y Gestión de Contratos.

Nuestra institución, creada en 1998, con la finalidad de que el Estado cuente con un organismo regulador técnico, autónomo e imparcial que, en un marco de libre competencia y clima favorable de las inversiones, sea capaz de propiciar el desarrollo de los servicios de transporte y supervisar la explotación de la infraestructura nacional de uso público, está afrontando nuevos retos que surgen del crecimiento económico sostenido que experimenta el país. Las proyecciones difundidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y PROINVERSIÓN señalan que en los siguientes 18 meses las concesiones pasarán de 16 a 29; es decir, un 81% de incremento en cuanto a contratos sucritos, lo que implicará la necesidad de supervisar 1350 km. de carreteras, 6 aeropuertos y 7 puertos adicionales.

El equipo de OSITRAN, ha asumido el firme compromiso de responder a los retos que nos impone el importante crecimiento que experimenta el país; alcanzar las metas trazadas será nuestro permanente incentivo; para ello, desde estas líneas expresamos nuestra mejor disposición de trabajar, conjuntamente, respetando nuestras autonomías, con los diversos actores que participan en el sector.

Con satisfacción comparto con ustedes esta Memoria que da cuenta del trabajo realizado por el equipo profesional, administrativo y auxiliar de OSITRAN, a quienes desde estas líneas les hago llegar mi reconocimiento por el enorme esfuerzo desplegado.

## ► LETTER FROM THE CHAIRMAN

*Dear friends,*

*2007 marked a milestone in the institutional life of OSITRAN for it was the year when investments and concessions in transport infrastructure of public use consolidated.*

*Until 2006, the cumulative recognized investment totaled 470 million Dollars, but in 2007 alone, the recognized investment rose to 468 million Dollars, an amount that represents almost 50% of the total recognized investment in transport infrastructure that has been conceded by the State to the private sector.*

*The level of investment reached in 2007 is a clear signal the confidence of the private sector on our country, which has been motivated by the serious management of the economy, the legal stability, and the security that the presence of a Regulating Agency generates, which works on an impartial, technical, autonomous and predictable framework, and that watches for the interests of the State, investors and users.*

*Between 1998 and 2004 OSITRAN supervised 6 concession contracts which entailed 283 kilometers of highways, 1,478 kilometers of railroads, the Jorge Chávez International Airport and the port of Matarani. By the end of 2007, OSITRAN was supervising 16 concession contracts entailing 4,023 kilometers of highways, 1,478 kilometers of railroads, 10 airports and 2 seaports.*

*To regulate, norm, supervise and surveil the performance of the Supplier Entities is not an easy task. During 2007 we accomplished a series of advances in institutional management: we enhanced OSITRAN's normative, economic and financial autonomy; promoted key improvements in the procedures management, incorporating new technically qualified professionals; we defended the nature of our technical pronouncements, making the independence of the Regulator to be respected, and encouraged the participation of Users in regulatory issues through the formation of the Users Councils in Airports, Ports and Road Network, nationwide, as well as the Regional Users Council in Arequipa. We also have future plans to do so in Cusco, Piura and Tarapoto. All this work was performed always having in mind the broadest transparency of our management.*

*It is worth mentioning the effort performed on supervision and surveillance issues. The performance of our engineers and economists has permitted us*

*to reach the aforementioned level of recognized investments as well as to accomplish the continuity of concessions and the sustainability of the existing financing approaches. Also, we have paid more attention to the verification of the fulfillment of the quality standards of services. Accordingly, we started out the measurement procedures of the quality standards in road, airport and railroad infrastructure.*

*In 2007 we were certified with the ISO 9001:2000 for the procedures related to the Regulation and Supervision of the Transport Infrastructure. The certification included the following activities: Normative Issuance, Regulation of Tariffs and Accessibility Charges, Verification of the fulfillment of Concession Contracts and Accessibility Mandates, and Contract Management.*

*OSITRAN was created in 1998 in order to allow the State to have a technically specialized, autonomous and impartial regulating agency that within a framework of free competition and favorable conditions for investment is able to prompt the development of transport facilities and to supervise the exploitation of the national infrastructure of public use. The institution is facing new challenges emerging from the sustained economic growth that the country is enjoying. Forecasts issued by the Ministry of Transport and Communications and PROINVERSION indicate that in the next 18 months the number of concession contracts signed will raise to 29 from the existing 16; an 81% increase that will imply the need to supervise an additional 1,350 kilometers of highways, 6 airports and 7 ports.*

*The OSITRAN team has assumed the firm compromise to respond to the challenges put by the strong growth of the Peruvian economy. Therefore, to accomplish the goals we have set will be our permanent incentive, and in that order, we commit our best disposition to work, jointly but respecting our autonomy, with all the actors that are part of the sector.*

*I share this Annual Report with satisfaction, for it sums up the work performed by the professional, administrative and back up teams of OSITRAN, to whom I present my acknowledgment for all their efforts.*

*“The development of our transport infrastructure and the improvement of the country's competitiveness require the compromise of all of us who work in the sector. This is our great challenge”.*



CONSEJO DIRECTIVO  
*DIRECTING COUNCIL*



**PRESIDENTE**  
*CHAIRMAN*

Juan Carlos Zevallos Ugarte  
Desde el 08.02.2007

Alejandro Chang Chiang  
Hasta el 16.01.2007

**DIRECTORES**  
*DIRECTORS*

Sergio Fernando Salinas Rivas  
Desde el 14.08.2007

Jesús Tamayo Pacheco  
Desde el 08.02.2007

Javier Illescas Mucha  
Hasta el 08.08.2007

José Moquillaza Risco  
Hasta el 08.08.2007

Marco Antonio Castillo Torres  
Hasta el 31.07.2007

EQUIPO GERENCIAL  
*MANAGERIAL STAFF*



**GERENTE GENERAL**  
*GENERAL MANAGER*

Julio Miguel Escudero Meza  
Desde el 12.04.2007

Ernesto Mitsumasa Fujimoto  
Hasta el 21.02.2007

**GERENTE DE REGULACIÓN**  
*REGULATON MANAGER*

Lincoln Samuel Flor Rojas  
Desde el 01.11.2007

Gonzalo Ruiz Díaz  
Hasta el 19.10.2007

**GERENTE DE SUPERVISIÓN**  
*SUPERVISION MANAGER*

Roger Fernando Llanos Correa  
Desde el 01.11.2007

Víctor Carlos Estrella  
Hasta el 07.03.2007

**GERENTE DE ASESORÍA LEGAL**  
*LEGAL ISSUES MANAGER*

Humberto Bernardo  
Ramírez Trucíos  
Desde el 01.09.2007

Félix Vasi Zevallos  
Hasta el 13.04.2007

**GERENTE DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS**  
*ADMINISTRATION AND FINANCE MANAGER*

Ivan César Vega Loncharich  
Desde el 01.11.2007

Dhenis Gamth Cabrera Garrido  
Hasta el 18.04.2007

Humberto Bernardo Ramírez Trucíos  
Hasta el 31.08.2007





# »»» 01

## ÁMBITO DE COMPETENCIA DE OSITRAN

OPERATING  
FRAMEWORK

“ Para definir el rol de la regulación de transporte es importante reconocer que forma parte de un sistema que integra varios elementos: la infraestructura, los servicios, la información y la regulación, todos ellos interdependientes e integrados alrededor del elemento principal que son los usuarios. Estos últimos, son la razón de ser del sistema y, finalmente, los que justifican su existencia y lo hacen sostenible en el tiempo. ”

Juan Carlos Zevallos Ugarte  
Presidente de OSITRAN

*“To define the role of transport regulation it is important to first recognize that it is part of a system that integrates a number of elements: Infrastructure, facilities, information and regulation, all of them acting interlinked and integrated around a main element which is the users. The latter are the reason why the system operates and, at the end, the ones that justify its existence and who make it sustainable”.*

*Juan Carlos Zevallos Ugarte, Chairman.*



Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)



# » MAYORES LOGROS, MAYORES RESPONSABILIDADES

GREATER ACHIEVEMENTS, BIGGER RESPONSIBILITIES

“ Dentro de las necesidades de desarrollo económico y social del país, contar con una infraestructura en transportes que nos permita crecer es vital. El desarrollo de la infraestructura de transporte requiere de montos de inversión bastante elevados, que pueden provenir del Estado o de las empresas privadas o de ambos en alianzas estratégicas. ”

Julio Escudero  
Gerente General

*“The economic and social development of the country demands the existence of a transport infrastructure that not only brings about appropriate safety standards, accessible costs and comfort, but also permits our country to reach competitiveness within a globalized context. It is undoubtedly true that to develop our transport infrastructure we require the participation of the private and the public sectors through the realization of strategic alliances”. Julio Escudero, General Manager.*

## 1. ÁMBITO DE COMPETENCIA

OSITRAN tiene a su cargo la supervisión de 16 concesiones y dos empresas estatales, en las que tiene como función regular, normar, supervisar y fiscalizar, dentro del ámbito de su competencia, el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios. Dichas concesiones incluyen aeropuertos (Jorge Chávez con una inversión de US\$ 181 millones, aeropuertos administrados por Córpac y aeropuertos regionales del norte), puertos (Matarani con US\$ 7.3 millones de inversión, puertos administrados por Enapu y el Muelle Sur del Puerto del Callao), dos vías férreas (Ferrovías Central Andina y Ferrocarril Transandino) y carreteras (Interoceánica Norte e Interoceánica Sur, Ancón – Huacho – Pativilca, y Pucusana – Cerro Azul – Ica, Arequipa-Matarani) con una inversión de US\$ 695 millones.

Cuadro en la siguiente página.

## 1. OPERATING FRAMEWORK

OSITRAN is in charge of the supervision of 16 concession contracts and 2 State-owned companies. Its function is to regulate, supervise and fiscal surveil, within its legal framework, the operation of the markets in which Supplier Entities take part, as well as the appropriate functioning of the concession contracts, thus taking care in an impartial and objective way of the interests of State, investors and users. Said concessions include airports (Jorge Chávez International Airport in Lima, with an investment of USS 181 million, airports managed by Corpac, a State-owned company, and regional airports in northern Peru); ports (Matarani, with a US\$ 7.3 million investment, ports managed by Enapu, a State-owned company, and the South Pier at the Port of Callao); 2 railroads (Ferrovías Central Andina and Ferrocarril Transandino); and highways (Interoceánica Norte and Interoceánica Sur, Ancón – Huacho – Pativilca, and Pucusana – Cerro Azul – Ica, Arequipa-Matarani) with investments of US\$ 695 million.


Table in the next page.



Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)



CUADRO DE CONCESIONES Y ENTIDADES PRESTADORAS AL 31/12/2007 / CONCESSIONS AND SUPPLIER ENTITIES AS OF 31/12/2007

|   | INFRAESTRUCTURA<br>INFRASTRUCTURE                                | UBICACIÓN GEOGRÁFICA<br>GEOGRAPHIC LOCATION  | CONCESIONARIO<br>CONCESSIONAIRE                     |  | *SUPERVISOR<br>*SUPERVISOR                 | OBJETO<br>OBJECT   | INICIO DE LA<br>CONCESIÓN | AÑOS<br>YEAR | TIPO DE<br>CONCESIÓN                        | COMPROMISO<br>DE INVERSIÓN | MONTO DE INVERSIÓN<br>A DIC. 2007 | PAMOS, PAS, CRPAO   | AVANCES  | APORTE AL<br>ESTADO   |
|---|--|--|---|--|--|--|---------------------------|--------------|---|----------------------------|-----------------------------------|---|--|---|
|   |  |  |   |  |  |  | STARTING<br>YEAR          |              | TYPE OF<br>CONCESSION                       | INVESTMENT<br>COMPROMISE   | INVESTMENT AS OF<br>DEC. 2007     | PAMOS, PAS, CRPAO   | ADVANCES   | PAYMENT TO THE<br>STATE   |
| CARRETERAS / HIGHWAYS   |  |  |   |  |  |  |                           |              |   |                            |                                   |   |  |   |
| 1   | Arequipa Matarani<br>100.62 km.                                  | Departamento de Arequipa   | CONCAR S.A.   | Graña y Montero S.A.A = 99.99%, GyM<br>S.A. = 0.01%  | OSITRAN                                    | Rehabilitación, mantenimiento y explotación<br>de tres tramos de carretera Arequipa-Empalme<br>Panamericana Sur-Matarani y Vía de evitamiento.   | 1994                      | 11           | Onerosa                                     | \$ 5.800.000,00            | \$ 14.889.302,61                  | -   | 100%   | 12% del peaje, desde mayo<br>2006 51%   |
| 2   | Red Vial N° 5 - Tramo<br>Ancón - Huacho -<br>Pativilca 182.66km. | Departamento de Lima   | NORVIAL S.A.  | GyM = 34%, Besco = 33%, JJC 33%  | CPS-VICH                                   | Construcción, reparación y explotación de la<br>Infraestructura de Servicio Público del tramo<br>Ancón Huacho Pativilca de la Panamericana Norte.  | 2003                      | 25           | Onerosa                                     | \$ 73.066.000.00           | \$ 28.268.116,80                  | -   |  | 5.5% del Peaje  |
| 3   | Red Vial N° 6 - Pucusana<br>- Cerro Azul - Ica 221.9<br>km.      | Departamentos de Lima e Ica  | CONCESIONARIA VIAL<br>DEL PERÚ S.A.                 | HH, Conorete, Cassa  | CPS  | Construcción, reparación y explotación de la<br>infraestructura de Servicio Público de los 221<br>km del eje vial Puente Pucusana-Ingreso Cerro<br>azul-Cerro Calavera-Pampa Clarita-Empalme San<br>Andres-Guadalupe.                      | 2005                      | 30           | Onerosa                                     | \$ 228,588,657.20          | \$ 11.620.000,00                  | -   |  | 1% primera etapa, 18.61%<br>desde el quinto año o<br>culminación de las obras |
| 4   | IIRSA Norte: Paita -<br>Yurimaguas 955.1 km.                     | Departamentos de: Piura<br>Lambayeque, Cajamarca,<br>Amazonas, San Martín y Loreto | CONCESIONARIA IIRSA<br>NORTE S.A.                   | Odebrecht = 49.8%, Andrade Gutierrez =<br>40% Graña y Montero = 10.2%  | CONSORCIO SUPERVISOR<br>NOR ORIENTAL       | Construcción, rehabilitación mejoramiento,<br>conservación y explotación de la Infraestructura de<br>Servicio Público de los 300 Km del tramo 6 de la<br>carretera Paita-Piura-Olmos-Corral Quemado-Rioja<br>Tarapota-Yurimaguas 955.1 Km. | 2005                      | 25           | Asociación, Público<br>Privada Cofinanciada | \$ 258,222,842.32          | \$ 174,309,673.00                 | * PAO\$29,450,963<br>,PAMO\$15,290,000                          | 95.56% (de la Primera<br>Etapa)  | 10% del Peaje   |
| 5   | IIRSA Sur, Tramo 2: Urcos<br>- Inambari 285.9 km.                | Departamentos de Cusco y<br>Madre de Dios  | CONCESIONARIA<br>INTEROCEÁNICA SUR-<br>TRAMO 2 S.A. | Odebrecht Inversiones en Infraestructura<br>Ltda. = 45%, constructora Norberto<br>Odebrecht S.A. = 25%, Graña y Montero<br>= 19%, Graña y Montero S.A.A. =<br>7%, Ingenieros Civiles y Contratistas<br>Generales S.A. 4% | CONSORCIO SUPERVISOR<br>VIAL SUR           | Construcción, conservación, mantenimiento y<br>explotación de Infraestructura de Servicio Público<br>de los 403.2 km. del tramo Puente Inambari-<br>Iñapari.   | 2005                      | 25           | Asociación, Público<br>Privada Cofinanciada | \$ 263,000,00.00           | \$ 195.400.000,00                 | *PAO\$31,858,000 ,PAMO<br>\$4760,000                            | 85 Km. asfaltados, 65 Km.<br>en construcción                           | -   |
| 6   | IIRSA Sur, Tramo 3:<br>Inambari - Iñapari 403.2<br>km.           | Departamento de Madre<br>de Dios   | CONCESIONARIA<br>INTEROCEÁNICA SUR-<br>TRAMO 3 S.A. | Odebrecht Inversiones en Infraestructura<br>Ltda. = 45%, Constructora Norberto<br>Odebrecht S.A. = 25%, Graña y Montero<br>= 19%, Graña y Montero S.A.A. =<br>7%, Ingenieros Civiles y Contratistas<br>Generales S.A. 4% | CESEL INGENIEROS                           | Construcción, conservación, mantenimiento y<br>explotación de Infraestructura de Servicio Público<br>de los 403.29 km de Puente Inambari-Iñapari.  | 2005                      | 25           | Asociación, Público<br>Privada Cofinanciada | \$ 332,000,000.00          | \$ 172.700.000,00                 | *AO\$240,682,000/PAMO<br>5,959,000                              | 100% Primera Etapa, 22%<br>Segunda Etapa                               | -   |
| <br><b>Optimized using<br/>trial version<br/>www.balesio.com</b> | IIRSA Sur, Tramo 4:  | Departamentos de Madre<br>de Dios  | INTERSUR CONCESIONES<br>S.A                         | Andrade Gutierrez = 33%, Camargo<br>Correa = 3%, Queiroz Galvao = 33%  | CONSORCIO SUPERVISOR<br>INTEROCEÁNICA SUR. | Construcción, Conservación, Mantenimiento y<br>Explotación de Infraestructura de Servicio Público<br>de los 305.9 km de Azángaro - Puente - Iñapari.   | 2005                      | 25           | Asociación, Público<br>Privada Cofinanciada | \$ 214,644,539.9           | \$ 109,644,424.00                 | *PAO\$25,449,00/<br>PAMO\$4,680,000                             | 114 Km de carretera<br>asfaltada,29 Km de<br>carretera en construcción | -   |
|   | Canache  | Departamento de Piura  | CONCESION CANCHACHE<br>S.A.                         |  | CONSORCIO VIAL PIURA                       | Construcción, conservación y explotación del<br>Tramo 1 B - Buenos Aires Canchaque 78,127 Km.  | 2007                      | 15           | Asociación, Público<br>Privada Cofinanciada | \$ 31,131,833.3            | -                                 | **PAS\$1,339,000 Trimestral, PAO<br>\$1,028,352,PAMO: \$310,648 |  | -   |
|   | 9  | Departamentos Ica, Apurímac<br>y Cusco   | SURVIAL S.A.  | GyM S.A.A. = 60%, JJ Contratistas GRLS<br>= 27%, ICCGSA = 13%  | En proceso                                 | Construcción, conservación, mantenimiento y<br>explotación de Infraestructura de Servicio Público<br>de los 757.64 km de San Juan de Marcona- Urcos.   | 2007                      | 25           | Asociación, Público<br>Privada Cofinanciada | \$ 98,900,000.00           | -                                 | *PAO.\$12,930,094.<br>PAMO.11,679,164.50                        |  | -   |
|   | lo,  | Departamentos Moquegua,<br>Arequipa, Puno  | CONCESIONARIA VIAL<br>DEL SUR S.A.                  | Hidalgo, Hidalgo S.A. =65%,<br>Constructora y Administración S.A. =<br>25%, Conorte = 10%  | En proceso                                 | Construcción, conservación, mantenimiento y<br>explotación de Infraestructura de Servicio Público<br>de los 827.10 km de Matarani- Azangaro-Ilo-<br>Juliacá.   | 2007                      | 25           | Asociación, Público<br>Privada Cofinanciada | \$ 183,400,000.00          | -                                 | *PAO.\$20,676,463.<br>PAMO.13,691,681.00                        |  | -   |



| AEROPUERTOS / <i>AIRPORTS</i>    |  |  |                                     |  |                              |   |      |    |  |                     |                          |   |   |
|----------------------------------|--|--|-------------------------------------|--|------------------------------|---|------|----|--|---------------------|--------------------------|---|---|
| 11                               | Aeropuerto Jorge Chávez                    | Aeropuerto Jorge Chavez Lima   | LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L         | Fraport AG Frankfurt Airport Service Worldwide = 70.01%, Internacional Fiance Corporation IFC = 19.99%, Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales = 10%   | TYPSA-OIST-LAMHEYER          | Construcción, reparación, conservación y mantenimiento AIJCH.   | 2001 | 30 | Onerosa                                  | \$ 1,061,520,000.00 | \$ 181,959,428.00        | - | 46.511% de los ingresos Brutos  |
| 12                               | Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia   | Aeropuertos de: Iquitos, Pucalpa, trujillo, Tarapoto, Cajamarca, Tumbes, Anta, Chachapoyas, Talara, Pisco, Piura y Chiclayo. | AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.           | GHB = 75%, Swisspotrt = 25%  | OSIT S.A.                    | Diseño y construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú. | 2006 | 25 | Asociación, Público Privada Cofinanciada | IATA "C" Y "D"      | \$ 900,000.00            | - | 15% factor de contribución al Estado por los ingresos no regulados en exceso del ingreso no regulado base (Se resta del cofinanciamiento) |
| PUERTOS / <i>PORTS</i>           |  |  |                                     |  |                              |   |      |    |  |                     |                          |   |   |
| 13                               | Terminal Portuario de Matarani             | Departamento de Arequipa   | TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A. | Santa Sofia Puertos S.A = 99.99%, Calixto Romero Seminario = 0.01%   | OSITRAN                      | Diseño y construcción de mejoras, reparación, conservación, mantenimiento y operación.  | 1999 | 30 | Onerosa                                  | \$ 9680,000.00      | \$ 7300,000.00           | - | 5% de ingreso Brutos  |
| 14                               | Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao | Región Callao  | DP WORLD CALLAO S.A.                | 100%   | NIPPON KOEI-CESEL INGENIEROS | Diseño y Construcción y Explotación de 950 metros lineales de amarraders y 9 Grúas Pórtico tipo Gantry.                           | 2006 | 30 | Onerosa                                  | \$ 734,230,000.00   | No iniciado los trabajos | - | 3% de ingreso Brutos  |
| FERROCARRILES / <i>RAILROADS</i> |  |  |                                     |  |                              |   |      |    |  |                     |                          |   |   |
| 15                               | Ferrocarril del Centro 489.6 km.           | Departamentos de Lima, Junín Huancavelica  | FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.       | JUAN OLACHEA Y CÍA. S.R.LTDA = 24.75%, Railoard Development Co. = 15.75%, Inversiones Andino S.A 13.5%, Cia de Minas Buenaventura S.A.A = 9%, Fondo de Inversión en Infrestructura = 6%, ADR Inversiones S.A.C = 27%, Servicios Públicos y Recursos Naturales = 4% | OSITRAN                      | Construcción de obra vial ferroviaria, mantenimiento, rehabilitación y explotación de 590 Km.                                     | 1999 | 35 | Privado                                  | FRA II              | \$ 15,400,000            | - | 24.75% Ingresos Brutos  |
| 16                               | Ferrocarril del Sur y Sur Oriente 988 km.  | Arequipa, Puno, Cusco  | FERROCARRIL TRASANDINO S.A.         | Orient Express Hotels Ltd = 50%, Peruval Corp S.A (Panama) = 50%   | OSITRAN                      | Construcción de obra vial ferroviaria, mantenimiento, rehabilitación y explotación de 996 Km.                                     | 1999 | 35 | Privado                                  | FRA II              | \$ 37,800,00.00          | - | 37.25% Ingresos Brutos  |

\* Anual / *Annual*  
\*\* Trimetral / *Trimestral*



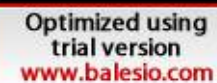




CUADRO INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA  
*Table Concessioned Infrastructure*







Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)



Colombia

## Brasil

**MAPA DE UBICACION**

A map of South America with the Pacific Ocean labeled to the west and the Atlantic Ocean labeled to the east.



## MAPA DE CONCESIONES OTORGADAS Y EN PROCESO

*Map: Concessions Granted and in Process*



Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)





»»»02

OSITRAN  
EN EL 2007

OSITRAN  
IN 2007

“ Sólo en el 2007, OSITRAN ha reconocido inversiones por 468 millones de dólares, monto superior a lo obtenido en sus 9 años de creación.”

Juan Carlos Zevallos Ugarte  
Presidente de OSITRAN

*“During 2007 OSITRAN recognized US\$ 468 million in investments, thus surpassing all the amounts obtained in its 9 years of existence”.  
Juan Carlos Zevallos Ugarte, Chairman.*



Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)



## » NORMAS PRECISAS, CRECIMIENTO ORDENADO

*PRECISE REGULATION, NEAT GROWTH*

“El objetivo fundamental de la regulación debe orientarse a promover la competencia, la eficiencia, a evitar el abuso de la posición de dominio y, sobre todo, a garantizar el equilibrio entre los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios.”

Fernando Llanos  
Gerente de Supervisión

*“The fundamental objective of regulation must be oriented to promote competition and efficiency, to prevent the abuse of market power, and to guarantee the balance among the interests of the State, Investors and Users”. Fernando Llanos, Supervision Manager.*

### MEJORA CONTÍNUA

#### 2.1 ASPECTO NORMATIVO

Como parte de sus funciones, OSITRAN debe desarrollar un marco normativo acorde con el proceso regulatorio de la institución. La mejora continua del marco normativo del OSITRAN es un factor que incide en la eficacia y transparencia de las disposiciones regulatorias.

Para este fin durante el 2007, se procedió a revisar y aprobar un conjunto de normas de alcance general y particular, entre las que podemos destacar: tales como las siguientes:

#### » NORMAS DE ALCANCE GENERAL

##### Reglamento de Infracciones y Sanciones

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 005-2007-CD-OSITRAN se modificaron los artículos 53° y 65°, del Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS) del OSITRAN; incluyéndose, además, los artículos 68° A y 68° B.

Dicha modificación se realizó con el objeto de actualizar el RIS en función al Reglamento General del OSITRAN (REGO), aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM: (i) revisando los requisitos que permiten acceder a un compromiso de cese; (ii) incorporando los supuestos por los que no se debe iniciar un Procedimiento Sancionador que predeciblemente deba concluir en una dispensa de responsabilidad, o que deba esperar a que termine una controversia a cargo de los órganos competentes del OSITRAN; y, (iii) tipificando las conductas que incumplan obligaciones de obtener opinión previa favorable para el caso de establecimiento de políticas comerciales o de otro tipo; de modo que se pueda completar un marco normativo transparente y predecible, respecto de los casos mencionados.

### CONTINUAL IMPROVEMENT

#### 2.1 NORMATIVE ASPECTS

*As part of its functions, OSITRAN has to develop a normative framework accordingly with the regulatory process of the institution. Continual improvement of the normative framework of OSITRAN is a factor on the efficiency and transparency of the regulatory dispositions the institution issues.*

*To fulfill this function, during 2007 the institution revised and approved a set of norms of both general and particular scope among which we can mention the following:*

#### » NORMS OF GENERAL SCOPE

##### Regulation on Infractions and Penalties

*By means of the Directing Council Resolution N° 005-2007-CD-OSITRAN, the articles 53° and 65°, of the Regulation on Infractions and Penalties (RIS) of OSITRAN were modified; and also two new articles were included: 68° A and 68° B.*

*Said modification was made to update the RIS in accordance with the General Regulation of OSITRAN (REGO), which was approved by Supreme Decree N° 044-2006-PCM: (i) revising the requisites to access to a cease compromise; (ii) adding the assumptions by which it cannot be initiated a Penalty Procedure that might conclude into a dispense of responsibility, or that might be put in stand-by until a controversy by any of OSITRAN's pertaining areas ends; and, (iii) typifying the acts that do not accomplish the obligation of having a favorable previous opinion in the case of the establishment of policies of commercial or any other type; thus making it possible to complete a transparent and predictable normative framework with respect to the mentioned cases.*



Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)



»NORMAS DE ALCANCE PARTICULAR

INFORMACIÓN PARA SOLICITAR ACCESO

AEROPUERTOS DEL PERÚ - ADP

Reglamento de Acceso

A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 055-2007-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso (REA) de la Empresa Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (ADP).

Este reglamento fue aprobado en cumplimiento del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN, y modificado por Resolución de Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN, que en su artículo 13° señala que cada Entidad Prestadora deberá contar con un Reglamento de Acceso (REA) aprobado por OSITRAN, con el fin de otorgar a los potenciales usuarios intermedios toda la información relevante necesaria para solicitar acceso; a la infraestructura concesionada.

MEJOR ANÁLISIS DE LA GESTIÓN

Manual de Contabilidad Regulatoria para Aeropuertos del Perú

Por Resolución del Consejo Directivo N° 060-2007-CD-OSITRAN se aprobó el Manual de Contabilidad Regulatoria para la Empresa Concesionaria Aeropuertos del Perú, y se autorizó un periodo de transición para su aplicación; período que se inició el 1° de enero y culminará el 31 de diciembre del 2008.

Dicho Manual se aprobó sobre la base de lo dispuesto en el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, y de los incisos d), e) y j) del artículo 24° del REGO, que establecen que OSITRAN, en ejercicio de la función normativa, puede dictar reglamentos y normas de carácter general, así como normas generales sobre la aplicación de los sistemas de cálculo de costos que conduzcan a un mejor análisis de la gestión de las ENTIDADES PRESTADORAS. Asimismo la facultan a crear normas generales que establezcan lineamientos, procedimientos y criterios para la existencia de contabilidad separada a ser aplicados por las ENTIDADES PRESTADORAS y mecanismos de contabilidad separada por servicios, cuando ello sea necesario.

»NORMS OF PARTICULAR SCOPE

INFORMATION TO ASK ACCESSIBILITY PERMISSION

AEROPUERTOS DEL PERÚ - ADP

Regulation on Accessibility

By means of the Directing Council Resolution N° 055-2007-CD-OSITRAN, the Accessibility Regulation (REA) of the Concessionaire Company Aeropuertos del Perú S.A. (AdP) was approved.

This regulation was approved in accordance with the Regulation on Accessibility to Public Use Transport Infrastructure (REMA), which was approved by the Directing Council Resolution N° 014-2003-CD-OSITRAN, and modified by the Directing Council Resolution N° 054-2005-CD-OSITRAN, whose article 13° states that the Supplier Entity should have a Regulation on Accessibility (REA) approved by OSITRAN, and whose purpose must be to grant the potential intermediate users all the relevant information they need to ask for accessibility permission to the concessioned infrastructure.

IMPROVEMENT OF MANAGEMENT ANALYSIS

Manual of Regulatory Accounting for Aeropuertos del Perú

By means of the Directing Council Resolution N° 060-2007-CD-OSITRAN, the Manual of Regulatory Accounting for the Concessionaire Company Aeropuertos del Perú was approved, and it was authorized a transition period for its application beginning on January 1, 2008, and ending on December 31, 2008.

Said Manual was approved in accordance with the Concession Contract for the First Group of Provincial Airports of the Republic of Peru, and the parts d), e) and j) of article 24° of the REGO, which establish that OSITRAN, in accordance with its normative function, can issue regulations and norms of general scope as well as general norms on the application of cost calculation systems that led to a better analysis of the management of the SUPPLIER ENTITIES. Likewise, said regulation permit OSITRAN to create general norms that establish guidelines, procedures and criteria for the existence of separated accounting to be applied to the SUPPLIER ENTITIES, and mechanisms of separated accounting by services provided when needed.





FETRANSA – FERROCARRIL TRANSANDINO S.A

INCENTIVO PARA EL INGRESO DE NUEVOS OPERADORES

Reglamento de Acceso

Mediante Resolución N°043-2007-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del OSITRAN inició, de oficio, el proceso de modificatoria del Reglamento de Acceso de Ferrocarril Transandino S.A. Esta decisión respondió a que, en la actualidad, existen algunas condiciones que impiden, encarecen o desalientan el acceso de nuevos operadores a las vías férreas del Sur y Sur Oriente, donde solo opera Perú Rail S.A., empresa vinculada a la concesionaria.

Del mismo modo se ha verificado que las condiciones del mercado han variado, con la aparición de nuevos operadores ferroviarios (AR – WR – IR), interesadas en brindar servicios en la ruta Cusco – Machupicchu.

Este hecho constituye un cambio significativo de las circunstancias bajo las cuales se aprobó el Reglamento de Acceso de Ferrocarril Transandino S.A., situación que fundamenta la necesidad de modificar las condiciones de acceso a las facilidades esenciales, materia de dicho Reglamento.

Las modificaciones efectuadas por OSITRAN están relacionadas con la reducción de los montos de las pólizas de seguros a ser presentadas por los potenciales entrantes. De esta forma, las primas de seguros a ser pagadas por los nuevos operadores ferroviarios se verán reducidas. Asimismo, se determinó que las cartas fianzas a ser presentadas por parte de los operadores ferroviarios deberá ser proporcional a la actividad que deseen realizar en las vías férreas, y no fijar un monto mínimo de la misma o que ésta sea calculada en función de los ingresos del actual operador ferroviario. Similar al caso de las pólizas de seguros, la modificación planteada reducirá los gastos financieros en los que incurran los potenciales entrantes para lograr el acceso a las vías férreas.

Las modificaciones del Reglamento de Acceso radica en la reducción del procedimiento de subasta para el acceso a las vías férreas. Con el proceso de subasta sea más ágil, al reducir aquellos trámites excesivamente extensos.

Así se incentiva el ingreso de nuevos operadores a las vías férreas, dando la competencia del servicio ferroviario, lo cual re-

dundará en beneficio de los usuarios finales, quienes tendrán un servicio de mejor calidad y a menor precio.

LIMA AIRPORT PARTNERS – LAP

PRINCIPIOS Y REGLAS CLARAS

Manual de Contabilidad Regulatoria

Mediante Resolución del Consejo Directivo N° 061-2007-CD-OSITRAN se aprobó el Manual de Contabilidad Regulatoria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – Versión 2.0 – Diciembre 2007, documento que será aplicado por la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. a partir del 1° de enero de 2008.

Este Manual se aprobó sobre la base de la Cláusula 7 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, y de los incisos d), e) y j) del artículo 24° del REGO.

Los Manuales aprobados para el Primer Grupo de Aeropuertos de provincia y el Aeropuerto “Jorge Chávez”, tienen como finalidad establecer los principios y reglas que deben cumplir los Concesionarios para la preparación y presentación de los informes de contabilidad regulatoria.

Se debe recordar que la contabilidad regulatoria tiene los siguientes objetivos específicos:

- Reducir la asimetría de información con relación a los costos e ingresos de los servicios regulados y no regulados que brinda el concesionario;
- Prevenir y detectar subsidios cruzados o discriminación indebida;
- Proveer información para el monitoreo del comportamiento de la Entidad Prestadora en el mercado;
- Proveer información para la toma de decisiones regulatorias, en particular las vinculadas a la fijación de tarifas y cargos de acceso.

En resumen, la contabilidad regulatoria o “contabilidad separada”, tal como se le denomina en los respectivos contratos de concesión, permite un mejor control de los ingresos y egresos imputables a cada servicio.

FETRANSA – FERROCARRIL TRANSANDINO S.A

INCENTIVE FOR THE ENTRY OF NEW OPERATORS

Regulation on Accessibility

By means of the Resolution N°043-2007-CD-OSITRAN, the Directing Council initiated on its own accord the process to modify the Regulation on Accessibility for Ferrocarril Transandino S.A. That decision was made due to the current existence of certain conditions that prevent, make expensive or discourage the entry of new operators to the railroads of the South and the South-East, which are operated solely by Peru Rail S.A., a company that is linked to the concessionaire.

Likewise, it was verified that the market conditions have changed with the surge of new rail operators (AR – WR – IR) that are interested in servicing the route Cusco – Machu Picchu.

This new conditions constitute a significant change of the circumstances under which the Regulation on Accessibility for Ferrocarril Transandino S.A. was approved, a situation that explains the necessity to modify the accessibility conditions to the essential facilities that said Regulation considers.

The modifications made by OSITRAN are related to the reduction in the insurance policy that potential entries have to submit. That way, the insurance premiums that new railroad operators will have to submit will be reduced. Likewise, OSITRAN determined that the guarantee deposits that railroad operators will have to submit will be proportional to the activity they are to perform, and that there will not be a minimum deposit amount, neither a deposit calculated on the basis of the revenues of the current railroad operator. Similar to the case of the insurance policies, the modification will reduce the financial expenses that the potential entries will face in order to access the railroads.

Another modification of the Regulation on Accessibility is the reduction in the duration of the bidding procedures to access to railroads. This will allow the bidding process to be faster because it will reduce periods that are unnecessarily long.

These measures will incentivize the entry of new operators to railroads, thus promoting competition in the sector which will result in the benefit of the final users who will have a better quality service and a lower price to pay for it.

LIMA AIRPORT PARTNERS – LAP

CLEAR PRINCIPLES AND RULES

Manual of Regulatory Accounting

The Directing Council Resolution N° 061-2007-CD-OSITRAN approved the Manual of Regulatory Accounting for the Jorge Chávez International Airport – Version 2.0 – December 2007, a document that will be applied by the concessionaire company Lima Airport Partners S.R.L. starting on January 1°, 2008.

This Manual was approved in accordance with clause 7 of the Concession Contract of the Jorge Chávez International Airport, and with parts d), e) and j) of article 24° of the REGO.

The manuals approved for the First Group of Provincial Airports and the Jorge Chávez International Airport have the purpose to establish the principles and rules that have to be accomplished by Concessionaires in the preparation and presentation of their regulatory accounting reports.

It has to be reminded that regulatory accounting has the following specific objectives:

- To reduce the asymmetry of information related to costs and revenues of the regulated and non-regulated services that the concessionaire provides;
- To prevent and detect crossed subsidies or inappropriate discrimination policies;
- To provide with information for the monitoring of the actions of the Supplier Entity in the market;
- To provide with information for the regulatory decision-making, in particular in the decisions related to tariff and charges determination.

Summing up, regulatory accounting or “separated accounting” as it is called in the concession contracts, allows a better control of the revenues and expenditures that are attributed to each service.



Optimized using  
trial version  
www.balesio.com



“Durante el 2007 OSITRAN ha desarrollado una importante labor normativa y regulatoria actualizando el Reglamento de Infracciones y Sanciones, el Reglamento General de Tarifas y los Reglamentos de Acceso y Manuales de Contabilidad Regulatoria con el objetivo de establecer metodologías, reglas, principios y procedimientos claros y transparentes”.

Juan Carlos Zevallos Ugarte  
Presidente de OSITRAN

2.2 ASPECTO REGULATORIO

Entre los aspectos regulatorios llevados a cabo en el 2007, resalta la labor del OSITRAN en; (i) la interpretación de los contratos de concesión; y, (ii) en los procesos de revisión y reajuste de tarifas.

» INTERPRETACIONES DE CONTRATOS DE CONCESIÓN

OBRAS DE RAPIDO IMPACTO  
AEROPUERTOS DEL PERÚ - ADP

Ejecución de obras

Mediante Resolución del Consejo Directivo N° 023-2007-CD-OSITRAN se interpretó el cómputo del plazo para la ejecución de Obras de Rápido Impacto del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de provincias de la República del Perú, suscrito con la empresa concesionaria AdP.

Conforme con lo resuelto, el plazo máximo de ejecución de cada una de las Obras Obligatorias de Rápido Impacto, es de tres (3) meses, contados a partir de la recepción de la notificación de autorización de ejecución, luego de la aprobación de los Expedientes Técnicos respectivos por parte de OSITRAN o del concedente (MTC).

Auditoria ambiental

A través de la Resolución del Consejo Directivo N° 040-2007-CD-OSITRAN se interpretó el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, respecto al plazo para realizar Auditoría Ambiental.

2.2 REGULATORY ISSUES

*Among the regulatory issues assessed by OSITRAN in 2007, it is worth mentioning (i) the interpretation of the concession contracts; and (ii) its participation in the process of tariffs revision and adjustment.*

» INTERPRETATIONS OF CONCESSION CONTRACTS

WORKS OF QUICK IMPACT  
AEROPUERTOS DEL PERÚ - ADP

Investment Execution

*The Directing Council Resolution N° 023-2007-CD-OSITRAN interpreted the calculation of the execution period for Works of Quick Impact in the Concession Contract of the First Group of Provincial Airports of the Republic of Peru, signed with the concessionaire company AdP.*

*According to said interpretation, the maximum period of execution in each of the Mandatory Works of Quick Impact is three (3) months, starting with the reception of the execution authorization notice, which is issued after the approval of the respective Technical Files by OSITRAN or by the MTC (the entity in charge of signing the concession contract with the concessionaire).*

Environmental Audit

*The Directing Council Resolution N° 040-2007-CD-OSITRAN interpreted the Concession Contract of the First Group of Provincial Airports with respect to the period for the conduction of the Environmental Audit.*

“During 2007, OSITRAN developed an important normative and regulatory labor updating the Regulation on Infractions and Penalties, the General Regulation on Tariffs and the Regulations on Accessibility and the Manuals of Regulatory Accounting with the purpose of establishing methodologies, rules, principles as well as clear and transparent procedures”.

Juan Carlos Zevallos Ugarte  
Chairman



Optimized using  
trial version  
www.balesio.com





Conforme a lo dispuesto por el Consejo Directivo el inicio del plazo para la formulación de la Auditoria Ambiental estará supeditado a las fechas en que se cumplan las siguientes condiciones:

- Que el Concedente haya designado la terna de consultores para que dentro de ellas AdP pueda seleccionar a la empresa que realizará las Auditorias Ambientales y los Planes de Mitigación en cada uno de los aeropuertos concesionados.
- Que el Concedente haya aprobado los Términos de Referencia de las Auditorias Ambientales.
- Que se establezcan los mecanismos de pago a los consultores que formulen las Auditorias Ambientales y/o los Planes de Mitigación, vía la Interpretación del Contrato de Concesión.

Procedimiento Pago Estudios Técnicos Preliminares

Por otra parte, la Resolución del Consejo Directivo N° 046-2007-CD-OSITRAN interpretó el procedimiento para el pago de los “Estudios Técnicos Preliminares” del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de provincias de la República del Perú.

En esta resolución se establece que el mecanismo para realizar el pago de los Estudios para la Ejecución de las Obras e inversiones en equipamiento es el Pago Anual por Obras (PAO).

Oportunidad de pago de las Obras de Rápido Impacto

La Resolución de Consejo Directivo N° 048-2007-CD-OSITRAN interpretó el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de provincias de la República del Perú, relativa a la Oportunidad de pago de las Obras de Rápido Impacto (ORI), a las que se refiere el Numeral 8.2.1.3.1 de la Cláusula Octava del contrato.



Optimized using trial version www.balesio.com

suelto, la ejecución de las obras y la presentación de la “factura/liquidación”, se hará en grupos equivalentes al 10% del total de las ORI y Equipamiento Mínimo. Asimismo, el valor total de las ORI y el Equipamiento Mínimo, deben corresponder en el valor total de los proyectos con declaración de viabilidad ante el Sistema Nacional de Inversión Pública, el cual será utilizado para el pago de los grupos de 10% antes mencionados.

o de la “factura/liquidación” por las ORI y el Equipa-

miento Mínimo, se señala que se realizará en la oportunidad en que se lleven a cabo los pagos del Cofinanciamiento, tal como está establecido en el numeral 2.6.1 del Anexo 17 al Contrato de Concesión.

Asimismo, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 063-2007-CD-OSITRAN se interpretó la base del cálculo para el pago por Obras de Rápido Impacto del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de provincias de la República del Perú.

Sobre el particular, el Consejo Directivo determinó que la base de cálculo para determinar las obligaciones de inversión en Obras a cargo de cada una de las partes, está determinada por el total de la inversión efectivamente ejecutada, como consecuencia de lo cual, y de acuerdo con lo establecido en el Numeral 8.2.1.3.1., la Empresa Concesionaria deberá financiar el primer paquete de 10% del total de la inversión en ORI. Ello conforme a los montos comprendidos en los expedientes aprobados por el Concedente, según los procedimientos detallados en el Contrato de Concesión.

COVIPERU – CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ

Cobro de peaje

Mediante Resolución del Consejo Directivo N° 010-2007-CD-OSITRAN se interpretó la cláusula 5.2 del Contrato de Concesión de la Red Vial N° 6 sobre el cobro de peajes. Al respecto la resolución establece que:

- La fecha de aplicación del cobro del peaje a que se refiere el literal c) de la Cláusula 8.17, así como el método de ajuste respectivo, dependerá de que el Concesionario realice las obras correspondientes en el área de los predios que le fueron entregados por el Concedente y sobre los cuales no se compruebe imposibilidad de ejecución de obras.
- El concedente ha delegado en OSITRAN la facultad de determinar si los predios faltantes son indispensables para el inicio de la ejecución de obras; ello, sin perjuicio de la entrega de los predios restantes por parte del Concedente, en el menor tiempo posible.
- Para la fecha máxima de entrega de los predios de la Segunda Etapa, año nueve (9), las obras de la Primera Etapa deberían haberse culminado. En tal sentido, la tarifa establecida en el literal c) de la Cláusula 8.17, ajustada conforme lo precisa el literal d) de la misma, ya debería encontrarse vigente, salvo que haya ocurrido alguna postergación en las obras.

*According to said interpretation by the Directing Council, the beginning of the period for the conduction of the Environmental Audit will depend on the dates by which the following conditions are accomplished:*

- *The Concession granting entity (MTC) has designed the group of three consulting firms of which AdP can select the firm that will conduct the Environmental Audits and will elaborate the Mitigation Plans in each of the concessioned airports.*
- *The Concession granting entity has approved the Reference Terms of the Environmental Audits.*
- *The payment mechanisms for the consulting firms in charge of conducting the Environmental Audits and/or elaborating the Mitigation Plans are established through the interpretation of the Concession Contract.*

Procedure for the Payment of Preliminary Technical Studies

*The Directing Council Resolution N° 046-2007-CD-OSITRAN interpreted the payment procedure for the payment of Preliminary Technical Studies in the Concession Contract of the First Group of Provincial Airports of the Republic of Peru.*

*This Resolution establishes that the mechanism to be applied in the payment of the Studies for the Execution of the Works and Investments in equipment is the Annual Payment for Works (PAO).*

Opportunity of payment for the Works of Quick Impact

*The Directing Council Resolution N° 048-2007-CD-OSITRAN interpreted the Concession Contract of the First Group of Provincial Airports of the Republic of Peru with respect to the Opportunity of payment for the Works of Quick Impact (ORI to which the numeral 8.2.1.3.1 of the Eight Clause of the contract refers.*

*According to said Resolution, the execution and the presentation of the “bill/liquidation” will be made in groups that equal to 10% of the ORI total investment and Minimum Equipment. Likewise, the total value of the ORI and Minimum Equipment investments have to correspond to the established in the total value of the projects that have been granted the viability declaration in the National System of Public Investment, which will be used for the determination of the aforementioned 10% groups.*

*With respect to the payment of the ORI and Minimum Equipment “bill/liquidation”, it is established that it will be done when the Co-financing payments are made, in accordance with numeral 2.6.1 of the Annex 17 of the Concession Contract.*

*Likewise, the Directing Council Resolution N° 063-2007-CD-OSITRAN interpreted the calculation basis of the payment for the Works of Quick Impact of the Concession Contract of the First Group of Provincial Airports of the Republic of Peru.*

*According to said interpretation, the Directing Council ruled that the calculation basis to establish the ORI investments for each party that signed the concession contract is determined by the total executed investment, so as a consequence and in accordance with numeral 8.2.1.3.1., the Concessionaire Company will have to finance the initial 10% of the total ORI investment. The amount will be in accordance with those approved by the entity that granted the Concession, according to the procedures detailed in the Concession Contract.*

COVIPERU – CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ

Toll charging

*The Directing Council Resolution N° 010-2007-CD-OSITRAN interpreted the clause 5.2 of the Concession Contract of the Highway Network N° 6 with respect to toll charging. Said Resolution establishes that:*

*The date to apply the toll charging to which part c) of clause 8.17 refers, as well as the respective adjustment method, will depend on the works that the Concessionaire executes in the properties that were granted by the Conceding entity, provided that there is not any impossibility to execute any work.*

*The conceding entity has delegated OSITRAN the faculty to determine whether the needed properties are indispensable for the starting of the investment execution, but that faculty will not affect the granting of the remaining properties by the Conceding entity in the shortest period possible.*

*As for the maximum deadline to grant the property for the Second Phase, at year nine (9) of the concession, the works of the First Phase will have to be completed. In that sense, the tariffs established in part literal c) of the clause 8.17, adjusted according to what part d) indicates, should be in operation unless some delaying in the works has occurred.*



Esta interpretación es posteriormente aclarada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 034-2007-CD-OSITRAN, donde se señala que “de la interpretación de la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión, se concluye que la Empresa Concesionaria podrá empezar a realizar el cobro del peaje hasta por el monto de US \$ 1,50, conforme a lo señalado en el literal c) de la Cláusula 8.17, a partir del inicio del quinto año de la concesión, siempre que haya concluido las obras en los predios que le fueron entregados por el CONCEDENTE, incluso cuando estos predios representen menos del 80% (en términos del área total que constituye el derecho de vía), independientemente de la fecha en que dichos predios hayan sido entregados.”

## SEGURIDAD GARANTIZADA EN LA VIA

### Servicios de vigilancia y control

Por otro lado, en la Resolución del Consejo Directivo N° 039-2007-CD-OSITRAN se interpretó el inciso a) del Numeral 8.10 del Contrato de Concesión de la Red Vial N° 6 (COVIPERU), referido a los pagos a efectuarse por los servicios de vigilancia y control, realizados por la Policía Nacional del Perú (PNP).

De acuerdo con esta interpretación, el Concesionario se encuentra obligado a coordinar con la PNP a fin de que preste los servicios de vigilancia y control que garanticen la seguridad en la vía. Asimismo, la empresa concesionaria debe realizar contribuciones a la PNP por un monto mensual de diez mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 10,000.00). La referida contribución puede realizarse en forma de equipamiento, materiales o cualquier otro medio permitido que contribuya a cubrir las necesidades de la PNP en sus labores de vigilancia y control en la vía concesionada.

## Incumplimiento de procedimientos

Finalmente, a través de la Resolución del Consejo Directivo N° 049-2007-CD-OSITRAN se interpretaron las Cláusulas 6.20, 6.21, 6.22 y 6.23 del Contrato de Concesión de la Red Vial N° 6 (COVIPERU), referido al supuesto incumplimiento del Procedimiento que debe seguirse en caso de ejecución de Obras Nuevas, por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

El Consejo Directivo determinó que las disposiciones contempladas en las Cláusulas 6.20, 6.21 y 6.22 del mencionado contrato únicamente resultan aplicables en los casos en los cuales el Concedente contrate las obras con cargo a recursos públicos.

Asimismo, se interpretó que la Cláusula 6.23 del contrato de concesión resulta de aplicación a todos los supuestos de ejecución de obra, sea efectuada con recursos públicos o privados.

## IIRSA SUR TRAMO 2, 3 y 4

### Gastos generales y utilidad

De acuerdo con la Resolución del Consejo Directivo N° 056-2007-CD-OSITRAN se interpretaron los Contratos de Concesión de los Tramos Viales 2, 3 y 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, relativos a la inclusión de los conceptos de gastos generales y utilidad, en los precios unitarios reales.

Al respecto, el Consejo Directivo resolvió que conforme a lo establecido en la Cláusula 6.4.A.2 y en el Numeral 3 del Anexo IX de los Contratos de Concesión IIRSA Sur, Tramos 2, 3 y 4; los gastos generales y utilidad no forman parte de los precios unitarios reales.

*This interpretation was lately made clear through the Directing Council Resolution N° 034-2007-CD-OSITRAN, which asserts that “from the interpretation of clause 5.2 of the Concession Contract, it is concluded that the Concessionaire Company will be able to start charging the toll for up to US\$ 1,50, in accordance with part c) of clause 8.17, at the beginning of the fifth year of the concession, provided the Concessionaire has finished the works in the properties that were granted by the CONCEDED entity, even if said properties represent less than 80% (in terms of the total area that constitutes the conceded right), independently of the date on which said properties were granted”.*

## GUARANTEED SAFETY ON THE CONCESSIONED ROAD

### Surveillance and control services

*The Directing Council Resolution N° 039-2007-CD-OSITRAN interpreted part a) of numeral 8.10 of the Concession Contract of the Road Network N° 6 (COVIPERU), with respect to the surveillance and control services in charge of the National Police of Peru (PNP).*

*According to this interpretation, the Concessionaire is bound to coordinate with PNP the surveillance and control services that guarantee safety on the road. Likewise, the Concessionaire has to contribute a monthly amount of ten-thousand US Dollars (US\$ 10,000.00). Said contribution can be made in equipment, materials, or any other permitted means aimed to cover the needs of PNP in their surveillance and control labor on the concessioned road.*

## Nonfulfillment of procedures

*Lastly, the Directing Council Resolution N° 049-2007-CD-OSITRAN interpreted the clauses 6.20, 6.21, 6.22 and 6.23 of the Concession Contract of the Road Network N° 6 (COVIPERU), with respect to any nonfulfillment of the procedure that has to be followed in the case of the execution New Works, by the Ministry of Transport and Communications (MTC).*

*The Directing Council determined that the dispositions contained in clauses 6.20, 6.21 and 6.22 of the aforementioned contract can only be applicable in the cases when the Conceding entity contracts the works and finances them with State funds.*

*Likewise, it was interpreted that clause 6.23 of the concession contract is applicable to all assumptions of works execution, be it done with State or private funds.*

## IIRSA SUR: ROUTES 2, 3 AND 4

### General expenses and profits

*The Directing Council Resolution N° 056-2007-CD-OSITRAN interpreted the Concession Contracts of routes 2, 3 and 4 of the South Route of the Interoceanic Road Corridor, Peru – Brazil (IIRSA Sur), with respect to the inclusion of the concepts of general expenses and profits in the real unitary prices.*

*The Directing Council mandated that in accordance with the clause 6.4.A.2 and numeral 3 in Annex IX of the Concession Contracts of IIRSA Sur, Routes 2, 3 and 4; general expenses and profits are not part of the real unitary prices.*



Optimized using  
trial version  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)





Procedimiento del CAO

Por otro lado, en la Resolución del Consejo Directivo N° 059-2007-CD-OSITRAN se interpretó el alcance del Procedimiento previsto en el Literal a) del Numeral 4 del Anexo IX de los Contratos de Concesión de los Tramos 2, 3 y 4 del Proyecto de Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil para la Expedición del Certificado de Avance de Obra (CAO).

En esta resolución se interpretó el alcance del Procedimiento previsto en el Literal a) del Numeral 4 del Anexo IX de los Contratos de Concesión de los Tramos 2, 3 y 4 del Proyecto de Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil para el caso de la valorización de las variaciones en metrados a que se refiere la cláusula 6.4.A.2 del Contrato de Concesión, que se incorporen en la emisión de cada Certificado de Avance de Obra (CAO).

Conforme a esta interpretación, se recomendó que las variaciones de metrados se incorporen en la emisión de cada Certificado de Avance de Obra (CAO) durante la ejecución de cada una de las etapas constructivas previstas en el contrato; cuya aplicación será concordante con el procedimiento previsto en el literal a) del Numeral 4 del Anexo IX del Contrato de Concesión.

Obras Alternativas

Finalmente, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 031-2007-CD-OSITRAN se interpretó el Contrato de Concesión de IIRSA SUR Tramo 3, en lo referido a los alcances de la definición de Obras Alternativas, contenidas en el Numeral 1.6 del referido contrato.

Al respecto, el Consejo Directivo consideró que las Obras Alternativas propuestas por el postor durante el concurso no están sujetas a revisión y/o ajuste durante la ejecución de las obras conforme al Proyecto de Ingeniería de Detalle. Esto debido a que las obras han sido propuestas a suma alzada, con excepción de aquellas que hayan sido sustentadas en forma diferencial, en cuyo caso sí pueden ser objeto de revisión; y a la empresa concesionaria demostrar la verificación de la ejecución de la obra.

IIRSA NORTE

Calificación de los Trabajos de Limpieza

La Resolución del Consejo Directivo N° 015-2007-CD-OSITRAN interpretó el Contrato de Concesión del Eje Multimodal Amazonas Norte (IIRSA NORTE), en lo concerniente a la calificación de los trabajos de limpieza ejecutados como consecuencia de los derrumbes que ocurrieron en el período comprendido entre la suscripción del contrato y la toma de posesión de los bienes por parte del Concesionario, en el tramo Corral Quemado – Olmos.

El Consejo Directivo determinó que el Concesionario no es responsable por cualquier evento que genere un daño o afectación a los Bienes Reversibles o a terceros que tenga su origen en hechos anteriores a la Toma de Posesión, dentro de los cuales se encuentran los derrumbes mencionados. Asimismo, se establece que por tratarse de una situación no prevista en el Contrato de Concesión, para el pago de las labores de limpieza podría utilizarse un procedimiento similar al previsto en el numeral 8.24.B del Contrato de Concesión, lo que en modo alguno implica que la compensación por los trabajos realizados, deba efectuarse a través del PAMO u otra modalidad contractual, debiéndose realizar dichos pagos a través de una partida presupuestal distinta a la habilitada para efectos del Contrato de Concesión.

LIMA AIRPORT PARTNERS – LAP

Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)

La Resolución de Consejo Directivo N° 014-2007-CD-OSITRAN interpretó el cobro de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) al personal operativo de las líneas aéreas en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (AIJCH).

En esta resolución se declara improcedente del cobro de TUUA al personal operativo de las aerolíneas por parte de Lima Airport Partners S.R.L., ya que de acuerdo con el Contrato de Concesión el personal operativo de las aerolíneas no ostenta la calidad de “pasajero”, por lo que se encuentra fuera del ámbito de aplicación de la TUUA.

CAO Procedure

*The Directing Council Resolution N° 059-2007-CD-OSITRAN interpreted the scope of the Procedure established in part a) of numeral 4 in Annex IX of the Concession Contracts of routes 2, 3 and 4 of the South Route of the Interoceanic Road Corridor, Peru – Brazil referred to the Issuance of the Certificate of Works Advances (CAO).*

*This Resolution interpreted said Procedure in the case of the valuation of the changes in the measurement of meters built, to which clause 6.4.A.2 of the Concession Contract refers, that can be included in the issuance of the (CAO).*

*In accordance with this interpretation, it was recommended that the changes in the measurement of meters built shall be included in the issuance of each (CAO) during the execution of each building stage prevised in the contract; whose application will be in accordance with the procedure prevised in part a) of numeral 4 in Annex IX of the Concession Contract.*

Alternative Works

*Lastly, the Directing Council Resolution N° 031-2007-CD-OSITRAN interpreted the Concession Contract of Route 3 of IIRSA SUR, in what respects to the scope of the definition of Alternative Works contained in numeral 1.6 of said contract.*

*The Directing Council considered that the Alternative Works proposed by the bidder during the bidding process are not subjected to revision and/or adjustment during the execution of the works in accordance with the Detailed Engineering Project, because the works have been proposed under the raised sum method, with the exception of those that have been explained in the Technical Proposal in accordance with the information or the aspects contained in the Referential Project, in which case said alternative works can be subjected to revision; corresponding to the concessionaire company the duty to demonstrate the validity of this exceptional assumption.*

IIRSA NORTE

Qualification of Cleaning Up Activities

*The Directing Council Resolution N° 015-2007-CD-OSITRAN interpreted the Concession Contract of the Multimodal Axis Amazonas Norte (IIRSA NORTE) in what concerns to the qualification of the cleaning up activities that were executed as a consequence of the landslides that occurred during the period between the contract signing and the assumption of the possession of the concession by the Concessionaire in the Corral Quemado–Olmos Route.*

*The Directing Council determined that the Concessionaire is not responsible for any event that generates damage or affects the Reversible Properties or third parties that had originated prior to the Possession Assumption, including among them the aforementioned landslide. Likewise, it is established that because it is a situation that was not contemplated in the Concession Contract, the payment of the cleaning up services can be made following a procedure similar to the one prevised in numeral 8.24.B of the Concession Contract, which does not implies that the compensation due to the services received be made through PAMO or any other contractual modality. In conclusion, those payments shall be made through a budget item different to the one used for payments prevised in the Concession Contract.*

LIMA AIRPORT PARTNERS – LAP

Unified Tariff for Airport Use (TUUA)

*The Directing Council Resolution N° 014-2007-CD-OSITRAN interpreted the charging of the Unified Tariff for Airport Use (TUUA) to the operating personnel of the air carriers at the Jorge Chávez International Airport (AIJCH).*

*This Resolution declares not sustained the charge of the TUUA to the operating personnel of the air carriers made by Lima Airport Partners S.R.L., because according to the Concession Contract said personnel is not considered as “passengers” so that is not within the ambit of application of the TUUA.*



Concesión Canchaque

Ancho de la calzada y oportunidad de contratación de seguros

La Resolución de Consejo Directivo N° 047-2007-CD-OSITRAN interpretó el Contrato de Concesión del Programa Costa – Sierra, del Tramo Vial: Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, relativo a las regulaciones del ancho de la calzada y oportunidad de contratación de seguros de responsabilidad civil.

Conforme con la interpretación, el ancho de la calzada a ser considerado por la empresa concesionaria en el desarrollo del Estudio Definitivo de Ingeniería del Tramo Buenos – Aires Canchaque debe ser el considerado en la viabilidad del proyecto y en el “Estudio Definitivo de Ingeniería para la Reconstrucción y Rehabilitación de la Carretera: Empalme Panamericana Antigua – Piura – Huancabamba, Tramo: Buenos Aires – Canchaque”, realizado por la compañía HOB Consultores y Ejecutores S.A.,

Respecto de la oportunidad de contratación de seguros de responsabilidad civil en la resolución se establece que la obligación de contratación de las pólizas de responsabilidad civil a que se refiere el literal a) del Numeral 12.2 del Contrato de Concesión solo podrá ser exigible al Concesionario, a partir de la Toma de Posesión de los Bienes Reversibles.

PRECIOS Y TARIFAS JUSTAS

» REVISIONES Y REAJUSTES TARIFARIOS

LIMA AIRPORT PARTNERS – LAP

Tarifa de Carga Aérea

Se aprobó la tarifa máxima por uso de instalaciones de carga en el AIJCH para el año 2008 en US\$ 0,0197 por kilogramo. Dicha tarifa fue ajustada a precios al Consumidor de los Estados Unidos de América<sup>1</sup>. La variación en el período julio 2006 – julio 2007 fue de 2,36%.

El procedimiento de revisión de tarifas máximas del servicio de uso de embarque en el AIJCH.



Optimized using trial version www.balesio.com

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS – ENAPU

Revisión de tarifas máximas

OSITRAN suspendió en marzo de 2007, por disposición del Poder Judicial, el procedimiento de revisión de las tarifas máximas por uso de amar-radero, uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies en el Terminal Portuario del Callao. Asimismo, por la misma razón, se encuentra suspendida la aplicación de tarifas máximas aprobadas por Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN, aprobada en julio de 2004.

TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR – TISUR

SERVICIO ESENCIAL

Reajuste Tarifario

Se aprobó el reajuste tarifario (2.59%) para los servicios que brinda el Terminal Portuario de Matarani (TPM) y que se encuentren bajo la regu-lación del mecanismo RPI – X<sup>2</sup>:

Servicios a la nave:

- Amarre y desamarre
- Uso de amarradero

Servicios a la carga:

- Uso de muelle a la carga rodante
- Uso de muelle a la carga granel sólido, para la descarga de granos con rendimientos menores a 400 toneladas/hora.
- Uso de muelle a la carga granel sólido, para concentrados de mineral.
- Uso de muelle para carga granel líquido.
- Almacenaje de granos en silos del día 11 al día 20.

El reajuste tarifario rige para el período comprendido entre el 17 de agos-to del 2007 y el 16 de agosto del 2008.

1 Dato publicado por el Bureau of Labor Statistics.

2 Se refiere a que las tarifas máximas se ajustan mediante las variaciones en la inflación menos el Factor de Productividad. En el caso de tarifas nominadas en dólares americanos, como es el caso del TPM, se debe adicionar al ajuste el efecto del tipo de cambio.

Canchaque Concession

Road width and opportunity to hire insurance policies

The Directing Council Resolution N° 047-2007-CD-OSITRAN interpreted the Concession Contract of the Coast – Highlands Program of the Route: Junc-tion 1B – Buenos Aires – Canchaque, related to the regulations of road width and the opportunity to hire insurances of civil responsibility.

According to this interpretation, the road width that has to be considered by the concessionaire company in the development of the Definitive Engineering Study for the Route Buenos – Aires Canchaque, in the project feasibility, and in the Definitive Engineering Study for the Reconstruction and Rehabilitation of the Highway: Old Pan-American Highway Junction – Piura – Huancabamba, Route: Buenos Aires – Canchaque, that is being executed by HOB Consultores and Ejecutores S.A.

With respect to the opportunity to hire insurances of civil responsibility, the Reso-lution establishes that the obligation to hire insurance policies civil of responsibi-lity to which part a) of numeral 12.2 of the Concession Contract refers can only be mandatory to the Concessionaire starting at the Possession Assumption of the Reversible Properties.

FAIR PRICES AND TARIFFS

» TARIFF REVISIONS AND READJUSTMENTS

LIMA AIRPORT PARTNERS – LAP

Air Cargo Tariff

The maximum tariff for the use of the cargo facilities at AIJCH for 2008 was established at US\$ 0,0197 per kilogram. Said Dicha tariff was adjusted by the Consumer Price Index of the United States of America<sup>1</sup>. The cumulative inflation rate in the period July 2006 – July 2007 was 2,36%.

The revision procedure of the maximum tariffs for the use of the passenger bridges at the AIJCH was also initiated.

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS – ENAPU

Maximum tariffs revisions

In March, 2007, OSITRAN suspended, following a disposition by the Judiciary, the revision procedure of the maximum tariffs for the use of the piers, the use of docks for 20’ and 40’ containers at the Port Terminal of Callao. Because of same disposition, the application of the maximum tariffs approved by the Resolution N° 031-2004-CD-OSITRAN, issued in July, 2004, is suspended.

TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR – TISUR

ESSENTIAL SERVICE

Tariff Adjustment

The tariff adjustment (2.59%) for the services provided by the Port Terminal of Matarani (TPM) which are included in the RPI – X<sup>2</sup> regulating mechanism was approved:

Ship services:

- Berthing.
- Use of pier.

Cargo services:

- Use of pier to the cargo trucks.
- Use of pier to the storage facilities, for grain unloads of less than 400 tons/hour.
- Use of pier to storage facilities for mineral concentrates.
- Use of pier for bulk liquid cargo.
- Grain storage from day 11 to day 20.

The tariff adjustment applies for the period between August 17, 2007, and Au-gust 16, 2008.

1 Published by the Bureau of Labor Statistics.

2 Refers to the maximum tariffs that are adjusted by the variations of the inflation rate minus the Productivity Factor. In the case of tariffs nominated in US Dollars, as is the case of TPM, the exchange rate adjustment has to be added in the calculation.



“El año 2007 OSITRAN ha desarrollado una labor importante fijando tarifas y cargos de acceso en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y en el Terminal Portuario de Matarani mediante procedimientos acordes a los contratos de concesión y el Reglamento de Tarifas”.

Lincoln Flor  
Gerente de Regulación

2.3 ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

De acuerdo al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte Uso Público (REMA), el acceso es “el derecho que tiene un usuario intermedio de utilizar una Facilidad Esencial como recurso necesario para brindar Servicios Esenciales que se integran a la Cadena Logística<sup>3</sup>.”

De acuerdo al Artículo 9 del REMA, una facilidad esencial es aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella que cumple con las siguientes condiciones:

- Es provista por un único o un limitado número de proveedores y su utilización es indispensable para la prestación de los servicios esenciales.
- No es factible de ser sustituida técnica o económicamente para proveer un servicio esencial.

Un servicio esencial, por su parte, es aquel que presenta las siguientes características<sup>4</sup>:

- Son necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.
- Para ser provistos requieren necesariamente utilizar una facilidad esencial.

Para el caso de la infraestructura aeroportuaria, según lo establecido en los Anexos 1 y 2 del REMA, una facilidad esencial es la plataforma de estacionamiento o rampa, mientras que el servicio esencial relacionado es el servicio de asistencia en tierra.

En este contexto, los usuarios intermedios (empresas de rampa o líneas aéreas) deben acceder necesariamente a la plataforma de estacionamiento (facilidad esencial) para brindar el servicio de asistencia en tierra, que es necesario para que cualquier aeronave brinde de manera adecuada el servicio de transporte de carga o pasajeros (si los usuarios intermedios no accedieran a la rampa, por ejemplo, no podría realizarse la estiba o desetiba del equipaje de los pasajeros).

3 Artículo 7° del REMA.  
4 Artículo 10 del REMA.

3 Article 7° of REMA.  
4 Article 10° of REMA.

2.3 ACCESIBILITY TO THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE

According to the Regulation on Accessibility to the Transport Infrastructure of Public Use (REMA), access is “the right that an intermediate user has to use an Essential Facility as a necessary resource to provide Essential Services that are integrated in the Logistics Chain<sup>3</sup>”.

According to Article 9 of REMA, an essential facility is any transport installation or infrastructure of public use, or a part of it, that fulfills the following conditions:

- It is provided by a sole or a limited number of suppliers and its use is indispensable in the provision of essential services.
- It cannot be technically or economically substituted by another means of essential service provision.

An essential service, on its turn, presents the following characteristics<sup>4</sup>:

- They are necessary for the completion of the cargo or passenger transportation logistics chain in an origin-destination relation.
- To be provided, they necessarily require the use of an essential facility.

In the case of the airport infrastructure, according to what is established in the annexes 1 and 2 of REMA, an essential facility is, for instance, the aircraft parking lot or ramp, while the related essential service is the ground assistance service.

Within this context, the intermediate users (ramp companies or air carriers) must necessarily access to the ramp (essential facility) to provide the ground assistance service so that any aircraft can provide an adequate cargo or passenger transportation service (for instance, if the intermediate users could not access to the ramp, the loading and unloading of passenger luggage could not be performed).

“During 2007 OSITRAN performed an important labor by establishing tariffs and charges for the access to the facilities of the Jorge Chávez International Airport in Lima and the Port Terminal of Matarani through transparent procedures in accordance with the respective Concession Contracts and the Tariffs Regulation”.

Lincoln Flor  
Regulation Manager.



Optimized using  
trial version  
www.balesio.com



La plataforma de estacionamiento es una facilidad esencial, dado que es provista por un único proveedor (la Entidad Prestadora) y no es factible sustituirla técnica o económicamente; es decir, no sería eficiente que las líneas aéreas, por ejemplo, construyeran una plataforma de estacionamiento alterna en algún terreno contiguo a los aeropuertos.

El ejemplo anterior es importante para resaltar la importancia de regular el acceso a la infraestructura esencial de transporte de uso público. En otras palabras, la Entidad Prestadora podría “bloquear” el acceso de los usuarios intermedios a la infraestructura esencial (mediante condiciones de acceso irracionales o precios de acceso elevados), dado que se encuentra integrada verticalmente al servicio competitivo o intenta extender su poder monopolico.

El otorgamiento del derecho de acceso a las facilidades esenciales que tienen los usuarios intermedios es obligatorio, siempre y cuando se cumplan ciertos supuestos estipulados en el REMA. En este contexto, las formas de acceso de los usuarios intermedios a las facilidades esenciales son las siguientes:

- Mediante Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una negociación directa, en caso exista capacidad disponible en la infraestructura.
- Mediante Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una subasta, en caso no exista capacidad disponible en la infraestructura.
- Mediante la emisión de un Mandato de Acceso por parte de OSITRAN.

Es necesario mencionar que la emisión de un Mandato de Acceso (la intervención regulatoria de OSITRAN) es una solución de última instancia. Es decir, el Regulador sólo determina las condiciones de acceso a una infraestructura esencial, siempre y cuando las negociaciones entre los usuarios intermedios y la Entidad Prestadora no hubieran resultado exitosas.

gulatoria de OSITRAN indica que el cargo de acceso es pales temas en los que las partes no logran un acuerdo nes. El concepto de cargo de acceso se aplica a cualquier or un usuario intermedio a una entidad prestadora, como por el acceso a una facilidad esencial. Dicho cargo de acdo en el Mandato de Acceso.



Optimized using  
trial version  
www.balesio.com

Durante el año 2007 la Gerencia de Regulación se pronunció sobre el nivel de cargos de acceso para el alquiler de oficinas operativas<sup>5</sup>, oficinas operativas -área gris<sup>6</sup>; mostradores de check-in<sup>7</sup>; almacenes, oficinas administrativas y talleres<sup>8</sup>; y depósitos para equipaje rezagado<sup>9</sup>.

Los cargos fijados durante el año 2007 fueron los siguientes (no incluyen IGV):

**Alquiler oficinas operativas:**  
US\$ 17,86 mensual por m²

**Alquiler oficinas operativas (área gris):**  
US\$ 12,50 mensual por m²  
US\$ 1,06 mensuales por m², por el concepto de mantenimiento.

**Alquiler de mostradores de check-in:**  
US\$ 1,02 por hora.

**Alquiler de almacenes, oficinas y talleres:**  
Almacenes: US\$ 2,72 mensual por m²  
Oficinas: US\$ 4,54 mensual por m²  
Talleres: US\$ 2,84 mensual por m²

**Depósitos para Equipaje Rezagado:**  
US\$ 3,58 mensual por m²

Por otro lado, se aprobó el Reglamento de Acceso de Aeropuertos del Perú y la modificatoria del Reglamento de Acceso de Ferrocarril Transandino, mediante las Resoluciones del Consejo Directivo N° 055-2007-CD-OSITRAN y N° 043-2007-CD-OSITRAN.

*The ramp is an essential facility because it is provided by a sole supplier (the Supplier Entity) and it is not feasible to be technically or economically substituted; that is, it would not be efficient that the air carriers built an alternate ramp on lots nearby the airport.*

*This example is important to remark the significance of regulating the accessibility to essential transport infrastructure of public use. In other words, the Supplier Entity could “block” the access to essential infrastructure for intermediate users (through irrational conditions or extremely high prices), given that it is vertically integrated to a competitive service or is trying to extend its monopolistic power.*

*The granting of the accessibility rights to the essential facilities for intermediate users is mandatory, provided they comply with certain assumptions that are stipulated in the REMA. Within this context, the ways to access to the essential facilities for intermediate users are the following:*

- *Through an Accessibility Contract agreed as a consequence of a direct negotiation, in case there is available existing infrastructure.*
- *Through an Accessibility Contract agreed as a consequence of a bidding process, in case there is not available existing infrastructure.*
- *Through the issuance of an Accessibility Mandate by OSITRAN.*

*It is necessary to mention that the issuance of an Accessibility Mandate (which is a regulatory intervention by OSITRAN) is a last instance solution. This means that the Regulator only determines the accessibility conditions of essential infrastructure when negotiations between intermediate users and the Supplier Entity have not been successful.*

*The regulatory experience of OSITRAN indicates that accessibility charge is one of the main issues on which parties do not reach an agreement in their negotiations. The concept of accessibility charge is applied to any payment made by an intermediate user to a supplier entity as a compensation for the Access to an essential facility. Said charge is specified in the Accessibility Mandate.*

*During 2007, the Regulation Manager took decisions on the amounts of accessibility charges for the renting of operating offices<sup>5</sup>, operating offices (grey areas)<sup>6</sup>; check-in counters<sup>7</sup>; storehouses, administrative offices and workshops<sup>8</sup>; and storage of straggled luggage<sup>9</sup>. The charges established during 2007 were as follows (Value-added tax not included):*

**Renting of operating offices:**  
US\$ 17,86 monthly per m²,

**Renting of operating offices (grey area):**  
US\$ 12,50 monthly per m²,  
US\$ 1,06 monthly per m², due to maintenance

**Renting of check-in counters:**  
US\$ 1,02 per hour

**Renting of storehouses, offices and workshops:**  
Storehouses: US\$ 2,72 monthly per m²  
Offices: US\$ 4,54 monthly per m²  
Workshops: US\$ 2,84 monthly per m²

**Storage of straggled luggage:**  
US\$ 3,58 monthly per m²

*OSITRAN also approved the Regulation on Airports Accessibility and the modifications of the Regulation on Accessibility for Ferrocarril Transandino through the Directing Council Resolutions N° 055-2007-CD-OSITRAN and N° 043-2007-CD-OSITRAN, respectively.*

5 Resolución de Consejo Directivo N° 017-2007-CD-OSITRAN.  
6 Directing Council Resolutions N° 019-2007-CD-OSITRAN and N° 035-2007-CD-OSITRAN.  
7 Resoluciones de Consejo Directivo N° 020-2007-CD-OSITRAN y N° 036-2007-CD-OSITRAN.  
8 Resoluciones de Consejo Directivo N° 022-2007-CD-OSITRAN y N° 042-2007-CD-OSITRAN.  
9 Resolución de Consejo Directivo N° 021-2007-CD-OSITRAN.

5 Directing Council Resolution N° 017-2007-CD-OSITRAN.  
6 Directing Council Resolutions N° 019-2007-CD-OSITRAN and N° 035-2007-CD-OSITRAN.  
7 Directing Council Resolutions N° 020-2007-CD-OSITRAN and N° 036-2007-CD-OSITRAN.  
8 Directing Council Resolutions N° 022-2007-CD-OSITRAN and N° 042-2007-CD-OSITRAN.  
9 Directing Council Resolution N° 021-2007-CD-OSITRAN.



NUESTRA OPINION COMO REQUISITO

2.4 GESTIÓN DE CONTRATOS DE CONCESIÓN

Emisión de Opinión sobre nuevos Contratos de Concesión

Durante el año 2007 PROINVERSIÓN solicitó al OSITRAN opinión respecto a cinco proyectos de contratos de concesión. Cabe señalar que todas estas opiniones estuvieron relacionadas a concesiones viales (carreteras).

Las opiniones emitidas por OSITRAN se otorgaron en el marco de lo establecido en el Artículo 1º de la Ley Nº 27701. Esta norma tiene por objeto garantizar la plena concordancia normativa entre los procesos de concesión y las disposiciones de los organismos reguladores establecidas en la Ley Nº 27332, así como en otras normas de su marco regulatorio. La opinión del OSITRAN es requisito previo para la aprobación, por parte de PROINVERSIÓN, del Contrato de Concesión.

De los cinco procesos de concesión, dos concluyeron exitosamente, (fue- ron otorgados en concesión), uno fue declarado desierto y dos se culmi- narán a lo largo del 2008.

PROCESOS DE CONCESIÓN DEL AÑO 2007

| CONCESIÓN                               | TIPO DE CONCESIÓN           | ESTADO                |
|---|-----------------------------|-----------------------|
| IIRSA Centro                            | Onerosa                     | 1er concurso Desierto |
| Tramo Nuevo – Mocupe – Cayalti – Oyotún | Costa Sierra – Cofinanciada | Pendiente             |
| IIRSA SUR Tramo 1                       | Cofinanciada                | Concesionada          |
| IIRSA SUR Tramo 5                       | Cofinanciada                | Concesionada          |
| Red Vial Nº 4                           | Onerosa                     | Pendiente             |



Optimized using  
trial version  
www.balesio.com

OUR OPINION AS REQUISITE

2.4 MANAGEMENT OF CONCESSION CONTRACTS

Issuance of Opinion on new Concession Contracts

*During 2007, PROINVERSIÓN asked OSITRAN its opinion with respect to five concession contract projects. It is worth mentioning that all these opinions were related to road concessions.*

*The opinions by OSITRAN were issued in accordance with Article 1º of the Bill Nº 27701. This law has the objective to guarantee the complete normative concurrence between the concession processes and the dispositions of the regulating agencies established in the Bill Nº 27332, as well as in other normative pertaining their legal framework. The opinion of OSITRAN is a requisite for the approval, by PROINVERSIÓN, of any Concession Contract.*

*Out of the five concession processes, two concluded successfully (they were granted in concession), one was declared empty and two will culminate during 2008.*

CONCESSION PROCESSES DURING 2007

| CONCESSION                                    | TYPE OF CONCESSION                   | SITUATION                      |
|---|--------------------------------------|--------------------------------|
| <i>IIRSA Centro</i>                           | <i>Onerous</i>                       | <i>1st call declared empty</i> |
| <i>Route: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún</i> | <i>Coast Highlands – Co-financed</i> | <i>Pending</i>                 |
| <i>IIRSA SUR Route 1</i>                      | <i>Co-financed</i>                   | <i>Concessioned</i>            |
| <i>IIRSA SUR Route 5</i>                      | <i>Co-financed</i>                   | <i>Concessioned</i>            |
| <i>Road Network Nº 4</i>                      | <i>Onerous</i>                       | <i>Pending</i>                 |

Con relación al número de comentarios aceptados por PROINVERSIÓN se observó que la menor tasa de aceptación se registró para el caso de la Carretera IIRSA Centro, respecto a la cual solo se aceptó el 29% del total de comentarios realizados por OSITRAN.

*With respect to the number of comments accepted by PROINVERSIÓN, the lower rate of acceptance corresponded to the IIRSA Centro Highway (29% of the total number of comments issued by OSITRAN).*

COMENTARIOS EMITIDOS: ACEPTADOS Y NO ACEPTADOS  
ISSUED COMMENTS: ACCEPTED AND NOT ACCEPTED

| CONCESIÓN<br>CONCESIÓN   | PRIMERA OPINIÓN<br>FIRST OPINION |                       |                              | SEGUNDA OPINIÓN<br>SECOND OPINION |                       |                             |
|--|----------------------------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|-----------------------------|
|  | COMENTARIOS<br>COMMENTARIES      | ACEPTADOS<br>ACCEPTED | NO ACEPTADOS<br>NOT ACCEPTED | COMENTARIOS<br>COMMENTARIES       | ACEPTADOS<br>ACCEPTED | NO ACEPTADOS<br>NO ACCEPTED |
| IIRSA Centro   <i>IIRSA Centro</i>   | 61                               | 18                    | 43                           | 52                                | 15                    | 37                          |
| Tramo Nuevo – Mocupe – Cayalti – Oyotún<br><i>Route: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún</i> | 66                               | 43                    | 23                           | 10                                |                       |                             |
| IIRSA SUR Tramo 1  <i>IIRSA SUR Route 1</i>  | 69                               | 49                    | 20                           | 51                                | 19                    | 32                          |
| IIRSA SUR Tramo 5   <i>IIRSA SUR Route 5</i>   | 68                               | 49                    | 19                           | 49                                | 19                    | 30                          |
| Red Vial Nº 4   <i>Road Network Nº 4</i>   | 70                               | 52                    | 18                           |                                   |                       |                             |

Nota: OSITRAN ha presentado el segundo informe sobre Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún. Aún no se recibe respuesta de PROINVERSIÓN. Para el caso de Red Vial 4, el CD solo ha emitido una opinión.

*Note: OSITRAN has published its second report on route Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún. The response from PROINVERSION is still pending. In the case of the Road Network Nº 4, the Directing Council has only issued one opinion.*

En términos generales se puede afirmar que los comentarios realizados por OSITRAN fueron orientados a garantizar el rol del Organismo Regu- lador y mejorar la distribución de riesgos de la concesión entre el Conce- sionario y el Concedente, a fin de que exista un equilibrio adecuado entre las responsabilidades y derechos de cada una de las partes. Asimismo, la institución reconoce la dificultad de establecer Contratos de Concesión perfectos, que regulen cada uno de los aspectos de las relaciones en- tre las partes. Sin embargo, es preciso contar con contratos claros que contemplen una adecuada distribución de riesgos, a fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de cada una de las partes y una ade- cuada supervisión por parte del regulador, lo que se reflejará en un mejor servicio para los usuarios.

*In general terms, the comments issued by OSITRAN were oriented to guarantee the role of the Regulating Agency and to enhance the risk distribution of the concession between the Concessionaire and the Conceding Entity in order to al- low the existence an adequate balance between the responsibilities and rights of each party. Likewise, the institution acknowledges the difficulty to make perfect Concession Contracts aimed to regulate each and every aspect of the relationship between the signing parties. However, it is important to have contracts that are clear and that contemplate an adequate distribution of risks in order to guarantee the fulfillment of the bounds that each party has, as well as to guarantee an ade- quate supervision by the regulator, which at the end will be reflected in a better service for the users.*



Modificación de Contratos de Concesión

Durante el 2007 OSITRAN emitió siete (07) solicitudes de Modificación de Contratos de Concesión, cuatro de ellas derivaron en la suscripción de adendas entre el Concesionario y Concedente. En el siguiente cuadro se listan las solicitudes tramitadas por OSITRAN.

SOLICITUDES DE MODIFICACIÓN DE CONTRATOS DE CONCESIÓN PRESENTADAS DURANTE 2007

| CONCESIÓN              | TIPO DE CONCESIÓN                     | Nº DE ADENDA | ESTADO     |
|------------------------|---------------------------------------|--------------|------------|
| IIRSA SUR Tramo 3      | Tramo 3: Puente Inambari - Iñapari    | 4            | Suscrito   |
| IIRSA SUR Tramo 2      | Tramo 2: Urcos - Puente Inambari      | 4            | Suscrito   |
| LAP                    | Aeropuerto Internacional Jorge Chavez | 5            | En proceso |
| COVI                   | Puente Pucuasana - Cerro Azul - Ica   | 1            | Suscrito   |
| CONCAR                 | Carretera Arequipa - Matarani         | 6            | Suscrito   |
| FERROVIAS              | Ferrocarril del Centro                | 5            | Retirado   |
| Buenos Aires Canchaque | Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque | 1            | En trámite |

La solicitud de modificación de las empresas concesionarias de los tramos 2 y 3 de la Carretera Interoceánica tenía por objetivo sustituir las referencias que se hacen en el Contrato de Concesión al “Proyecto Referencial” por los términos “Expediente Técnico” o “Proyecto de Ingeniería de Detalle”. El pronunciamiento del OSITRAN respecto a esta solicitud se basó en reconocer que el mecanismo de reconocimiento y compensación a que se refiere la Cláusula 6.4.A del Contrato de Concesión solo es aplicable para los sectores y/o partidas del Proyecto Referencial respecto de los cuales el Proctor, ahora Concesionario, no presentó Obras Alternativas, o era viable hacer la sustitución conforme lo solicitó el Concesionario. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones incorporó la recomendación de fondo del Proctor y recurrió a una redacción distinta de la propuesta.

Modification of Concession Contracts

During 2007, OSITRAN received seven (07) requests for the Modification of Concession Contracts. Four of them resulted in the signing of addenda between the Concessionaire and Conceding Entity. The following table lists the requests received by OSITRAN.

CONCESSION PROCESSES DURING 2007

| CONCESSION             | TYPO OF CONCESSION                    | Nº OF ADENDA | SITUATION  |
|------------------------|---------------------------------------|--------------|------------|
| IIRSA SUR Route 3      | Route 3: Puente Inambari - Iñapari    | 4            | Subscribed |
| IIRSA SUR Route 2      | Route 2: Urcos - Puente Inambari      | 4            | Subscribed |
| LAP                    | Aeropuerto Internacional Jorge Chavez | 5            | In process |
| COVI                   | Puente Pucuasana - Cerro Azul - Ica   | 1            | Subscribed |
| CONCAR                 | Highway Arequipa - Matarani           | 6            | Subscribed |
| FERROVLAS              | Ferrocarril del Centro                | 5            | Retired    |
| Buenos Aires Canchaque | Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque | 1            | In step    |

The modification request presented by the concessionaire companies of the routes 2 and 3 of the Interoceanic Highway had the objective of substituting the references made in the Concession Contract to the “Referential Project” for the terms “Technical File” or “Detailed Engineering Project”. The pronouncement of OSITRAN with respect to this request was based on the acknowledgment that the mechanism of recognition and compensation referred in clause 6.4.A of the Concession Contract is only applicable to sectors and/or items of the Referential Project on which the Bidders, now the Concessionaire, did not present Alternative Works. In that sense, it was not feasible to mandate the substitution as the Concessionaire requested without first making this situation clearer. The Ministry of Transport and Communications incorporated the recommendation issued by OSITRAN, although it appealed to a writing that was different from the one proposed.

In the case of the modification of the Concession Contract signed by COVIPERU,

Por otro lado, en el caso de modificación al Contrato de Concesión de COVIPERU, esta fue solicitada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Concedente, y suponía la inclusión del Concepto de Obras de Emergencia, con el fin de que el Estado pueda atender en forma rápida las necesidades de las poblaciones aledañas a la carretera, durante el período de desarrollo de la Concesión. En respuesta a la solicitud, la opinión y propuesta del OSITRAN se centró en reconocer que las obras complementarias que solicite el Concedente durante el Periodo de Concesión, y que no fueron incluidas en el expediente técnico del Concesionario, deben ser incorporadas bajo la categoría de obras nuevas. Asimismo, se señaló que el Concesionario y el Concedente pueden pactar de mutuo acuerdo la ejecución, a cargo del primero, de obras nuevas, pudiendo las partes extra contractualmente acordar la forma de pago de estas obras. Finalmente, OSITRAN recomendó que la reubicación de las unidades de peaje deberán ser aprobadas por el Regulador.

A la fecha se encuentran en trámite las modificaciones solicitadas por LAP y Concesionaria Canchaque. Respecto de la primera solicitud, el Consejo Directivo del OSITRAN emitió su opinión. En el caso de la segunda, el Informe de la administración del OSITRAN se encuentra en evaluación por parte del Consejo Directivo. La solicitud presentada por Ferrovías Central Andina fue retirada por dicha empresa.

this one was requested to the Ministry of Transport and Communications, for it is the Conceding entity. The request contemplated the inclusion of the concept Emergency Works, in order for the State to quickly tend the needs of the populations neighboring the road during the building period of the Concession. The opinion and proposal issued by OSITRAN focused on acknowledging that the complementary works that the Conceding Entity requests during the Concession Period and that were not included in the technical file of the Concessionaire, should be incorporated under the category New Works. Likewise, it was stated that Concessionaire and the Conceding Entity can pact out of mutual agreement the execution of new works, which will be in charge of the former, and the parties can agree the payment method of these works without modifying the concession contract. Lastly, OSITRAN recommended that the reallocation of the toll stations must be approved by the Regulator.

To date, the modifications requested by LAP and the Concessionaire of the Canchaque Concession are being studied. With respect to the former, the Directing Council of OSITRAN has already issued their opinion. In the case of the latter, the report of the OSITRAN administration is being evaluated by the Directing Council. The request presented by Ferrovías Central Andina was later pulled out by the company.

