

# MEMORIA ANUAL 2013



## OSITRAN

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

**15** años *contribuyendo con el desarrollo del país*

# 1 Presentación 4

Quiénes somos	6
Estructura organizacional	10
Consejo Directivo	11
Gerencias	12

# 2 Infraestructura concesionada 13

Carreteras concesionadas	16
Carreteras Norte y Centro	18
Carreteras Sur	36
Puertos concesionados	52
Aeropuertos concesionados	68
Vías férreas concesionadas	78

# 3 Gestión Reguladora 88

# 4 Niveles de Servicio en la Infraestructura Concesionada 94

# 5 Gestión Orientada al Usuario 100

# 6 Información Financiera 111

# Quiénes somos



OSITRAN es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público creado en enero de 1998. Es un organismo público, adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera.

Tiene como objetivo general 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 del usuario.

## 1. MISIÓN

«Regular el comportamiento de los mercados y supervisar las condiciones de prestación del servicio de infraestructura de transporte de uso público, en beneficio de los usuarios, los inversionistas y del Estado, en el ámbito de su competencia».

## 2. VISIÓN

«Organismo regulador reconocido en el ámbito nacional e internacional por su alto nivel técnico, que garantiza la calidad del servicio de la infraestructura de transporte de uso público».

## 3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS CON PERSPECTIVA DE RESULTADOS

El Proceso de Planeamiento Estratégico es el proceso sistemático construido sobre el análisis continuo de la situación actual y del pensamiento orientado al futuro, el cual genera información para la toma de decisiones con el fin de lograr los objetivos estratégicos establecidos.

Con fecha 27 de enero del 2011, se aprobó el Plan Estratégico Institucional del Ositran (PEI) para el período 2011 – 2015, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 1335-375-11-CD-OSITRAN, en el cual se establecen los objetivos y metas a alcanzar por la institución en dicho período.

El PEI tiene como objetivo orientar las acciones de mediano y largo plazo de la Institución, en el marco de la revisión y reformulación del Plan Estratégico Institucional para el período 2011-2015.





#### 4. FUNCIONES DEL OSITRAN

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público cumple las siguientes funciones:

- **Normar:** OSITRAN dicta reglamentos autónomos, normas que regulen los procedimientos a su cargo y otras normas de carácter general aplicables a todos los administrados que se encuentren en las mismas condiciones. Estos reglamentos pueden definir los derechos y obligaciones de las entidades prestadoras, las actividades supervisadas o los usuarios.
- **Regular:** fija, regula, revisa y desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual, así como los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales. Asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios, reglas y condiciones para su aplicación.
- **Supervisar:** OSITRAN controla el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades prestadoras, así como las demás empresas y personas que realizan actividades sujetas a su competencia. OsitrAn vela para que estas brinden un servicio adecuado a los usuarios. Asimismo, verifica el cumplimiento de cualquier mandato o resolución que emita y cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de dichas entidades.
- **Fiscalizar y sancionar:** vigila e impone sanciones y medidas correctivas a las entidades prestadoras por el incumplimiento

de las normas, disposiciones y regulaciones establecidas. El OsitrAn asimismo fiscaliza las obligaciones contenidas en los contratos de concesión respectivos.

- **Solucionar controversias y atender reclamos:** el OsitrAn está facultado para resolver por la vía administrativa las controversias y reclamos que surjan entre las entidades prestadoras y los usuarios (cuando se desarrollen dentro del ámbito de su competencia). Quedan excluidas las controversias y reclamos que sean de competencia del Indecopi.

A estas líneas de acción se asocian cuatro componentes considerados en el marco de acción del OsitrAn:

- **Legal:** evaluar los aspectos jurídicos de las concesiones bajo el ámbito de competencia del OSITRAN y las contingencias legales que se presenten durante la vigencia de la concesión.
- **Económico:** permite una eficiente evaluación de las inversiones en infraestructura, monitoreo del mercado, los agentes y el desempeño financiero de las empresas que explotan infraestructura de transporte.
- **Administrativo:** orienta la gestión de procesos y sistemas de la información, a través del planeamiento estratégico, gestión del presupuesto y desarrollo institucional.
- **Técnico:** está directamente relacionado con el conocimiento de los sistemas operativos que se desarrollan en la infraestructura del transporte.

#### 5. PRINCIPIOS

- **Autonomía e independencia institucional:** el OSITRAN actúa en forma independiente, libre de las injerencias de los intereses particulares, del Congreso y del Ejecutivo. Asimismo, el Tribunal de Solución de Controversias y el Cuerpo Colegiado actúan funcionalmente en forma independiente. Las decisiones administrativas se toman en forma autónoma dentro de las limitaciones que le impone la ley.
- **Transparencia:** toda decisión de cualquier órgano de la institución se adopta de tal manera que los criterios que se utilizan son conocidos y predecibles. Asimismo, la transmisión de la información de la gestión del OSITRAN a la sociedad se hace en forma veraz y clara, para contribuir a una mejor comprensión de su labor y generar credibilidad y una imagen institucional positiva.
- **Desarrollo institucional:** el desarrollo del OSITRAN y su personal es una preocupación permanente. Por ello, la actualización en los avances tecnológicos y la capacitación en la gestión de la explotación de la infraestructura de transporte se realizan en forma continua.
- **Trabajo en equipo:** el trabajo en equipo en todo nivel es promovido en el OSITRAN a través de la coordinación permanente en las dependencias y entre ellas, privilegiando la actitud proactiva, la generación de sinergias y la flexibilidad en el logro de los objetivos trazados y la solución de los problemas.

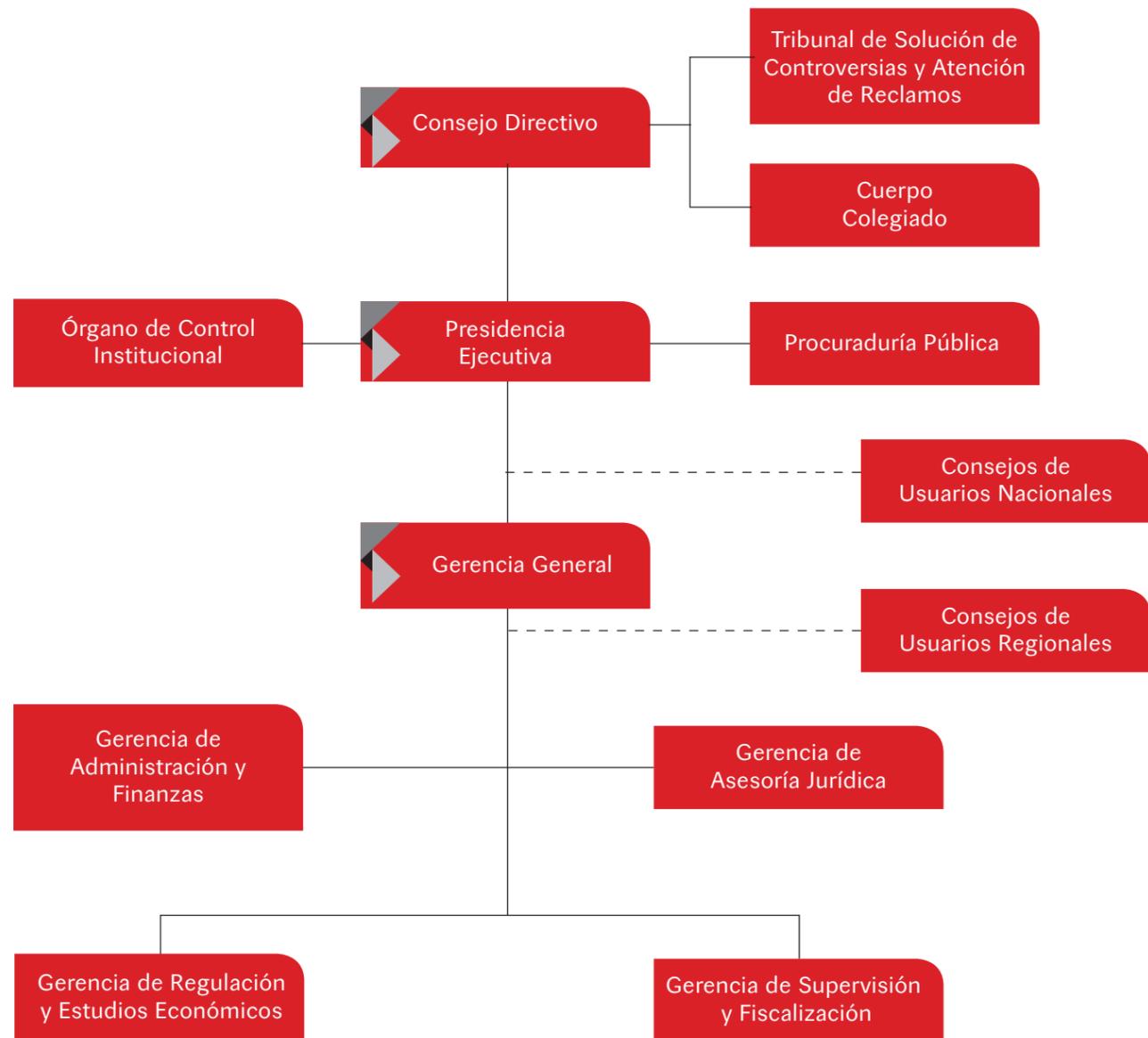
- **Participación de usuarios:** los aspectos normativos, así como los relacionados a tarifas, son consultados a los interesados a través de comités consultivos de usuarios, audiencias públicas, talleres, prepublicaciones en el Diario El Peruano, en la página web y en otras publicaciones, a fin de recoger los comentarios de los usuarios.

#### 6 VALORES

- **Ética:** actuar respetando los principios, opiniones e iniciativas tanto internas como externas. Conducirse con honestidad en el ejercicio de sus funciones, que exigen un proceso de toma de decisiones justo, objetivo, ponderado y socialmente responsable.
- **Excelencia (calidad):** orientar la gestión al logro de los objetivos en la oportunidad requerida y al menor costo para la institución y sociedad en su conjunto, aplicando criterios técnicos y creatividad en la mejora continua de los procesos.
- **Imparcialidad:** tomar las decisiones en beneficio de la sociedad en su conjunto, respetando los intereses de cada una de las partes.
- **Compromiso:** actuar proactivamente identificados con el organismo, sus principios, funciones y objetivos.



**Estructura Organizacional  
Año 2013**



Aprobado por Resolución N° 006-2007-CD-OSITRAN y modificado por Resoluciones N° 009-2009-CD-OSITRAN y 067-2013-CD-OSITRAN.

## Consejo Directivo

Es el órgano máximo de dirección del OSITRAN. Establece la política general de la institución y ejerce la función normativa y reguladora respecto de la Infraestructura de Transporte de Uso Público de competencia del OSITRAN.

Sus miembros son designados mediante Resolución Suprema refrendada por el presidente del Consejo de Ministros, por el ministro de Economía y Finanzas y por el ministro de Transportes y Comunicaciones.



Jorge Cárdenas Bustíos  
Director



Patricia Benavente Donayre  
Presidente Ejecutivo



César Balbuena Vela  
Director

### Ex-Directores (Año 2013)



Jesús Tamayo Pacheco.  
Ex-Director

Del 18 de junio de 2008 al 18 de agosto de 2013



Juan Carlos Paz Cárdenas  
Ex-Director

Del 18 de junio de 2011 al 24 de agosto de 2013



César Sánchez Módena  
Ex-Director

Del 25 de agosto de 2008 al 25 de octubre de 2013

## Gerencias de OSITRAN



De izquierda a derecha: Mariela Esther Álvarez Muñoz, Gerente de Administración y Finanzas; Jean Paul Calle Casusol, Gerente de Asesoría Jurídica; William Bryson Butrica, Gerente General (e); Patricia Benavente Donayre, Presidente Ejecutiva; Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización; y, Manuel Carrillo Barnuevo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.

### GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN

La Gerencia de Supervisión y Fiscalización se encarga de supervisar los contratos de concesión de las redes viales y ferroviarias así como de los terminales portuarios y aeroportuarios con criterios técnicos, desarrollando las actividades relacionadas al control posterior de los contratos, normando y fijando los estándares técnicos. Asimismo emite opinión técnica acerca de solicitudes y propuestas del concesionario.

### GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos se encarga de monitorear los mercados y a los agentes supervisados. Asimismo prepara los estudios e investigaciones de apoyo a las divisiones técnicas y evalúa el efecto de la regulación y sus incentivos en la eficiencia de los servicios.

### GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA

La Gerencia de Asesoría Jurídica presta la asesoría necesaria para definir la política regulatoria y el marco normativo de OSITRAN. Asimismo provee asesoría a los órganos funcionales, para la adecuada administración y supervisión de los contratos de concesión de la infraestructura de transporte de uso público.

### GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

La Gerencia de Administración y Finanzas tiene como principal función la de administrar de manera eficiente los recursos humanos, bienes y servicios requeridos, supervisando así la ejecución presupuestal y ejerciendo el control sobre los ingresos. También tiene a su cargo la recaudación de la tasa de regulación, el control de los pagos por retribución al Estado y el desarrollo de la política de personal.

## 2. Infraestructura Concesionada



# Infraestructura concesionada supervisada por OSITRAN

En US\$ - Incluye IGV

ENTIDAD PRESTADORA	INFRAESTRUCTURA	COMPROMISO DE INVERSIÓN	INVERSIÓN RECONOCIDA ACUMULADA AL AÑO 2012	INVERSIÓN RECONOCIDA 2013	INVERSIÓN RECONOCIDA ACUMULADA AL AÑO 2013
 Carreteras		3 994 997 251	2 755 147 375	147 347 060	2 902 494 434
NORVIAL S.A.	Red Vial N°5: Ancón - Huacho - Pativilca	75 048 073	33 398 073	1 428 829	34 826 903
Concesionaria Vial del Perú S.A.	Red Vial N°6: Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica	231 856 390	86 525 021	5 811 775	92 336 796
Concesionaria IIRSA Norte S.A.	IIRSA Norte: Paita - Yurimaguas	493 362 365	398 487 872	18 922 894	417 410 766
Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	IIRSA Sur: Tramo 2: Urcos - Inambari	653 661 005	637 322 731	3 477 178	640 799 909
Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	IIRSA Sur: Tramo 3: Inambari - Iñapari	616 149 775	577 949 290	20 091 298	598 040 588
Intersur Concesiones S.A.	IIRSA Sur: Tramo 4: Inambari - Azángaro	644 535 131	565 325 880	45 818 471	611 144 351
Concesionario Canchaque S.A.	Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque	36 746 461	36 746 461	0	36 746 461
SURVIAL S.A.	IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona - Urcos	135 949 108	134 197 525	79 347	134 276 872
Concesionaria Vial del Sur S.A.	IIRSA Sur Tramo 5: Matarani - Azángaro - Ilo	195 137 667	178 047 461	801 833	178 849 293
Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C	Red Vial N°4: Tramos Viales Pativilca - Santa - Trujillo y Puerto Salaverry	286 165 961	31 024 091	39 532 309	70 556 400
Consortio Concesión Chancay - Acos S.A.	Tramo Vial Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo - Huaral - Acos	41 571 735	37 072 106	0	37 072 106
OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	Tramo Vial: Mocupe - Cayaltí - Oyotún	24 850 923	24 832 919	0	24 832 919
Concesionaria Vial del Sol S.A.	Autopista del Sol - Trujillo - Sullana	299 962 658	14 217 945	11 383 125	25 601 070
Desarrollo Vial de los Andes S.A.C.	IIRSA CENTRO Tramo 2: Puente Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco	100 000 000	0	0	0
Sociedad Concesionaria Peruana de Vías - COVINCA S.A.	Tramo Vial Dv. Quilca - Dv. Arequipa (Repartición) - Dv. Matarani - Dv. Moquegua - Dv. Ilo - Tacna - La Concordia	160 000 000	0	0	0
<b>ENTIDAD PRESTADORA</b>	<b>INFRAESTRUCTURA</b>	<b>COMPROMISO DE INVERSIÓN</b>	<b>INVERSIÓN RECONOCIDA ACUMULADA AL AÑO 2012</b>	<b>INVERSIÓN RECONOCIDA 2013</b>	<b>INVERSIÓN RECONOCIDA ACUMULADA AL AÑO 2013</b>
 Aeropuertos		1 248 934 058	352 835 239	51 322 522	404 157 761
Lima Airport Partners S.R.L.	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	1 061 520 000	299 522 311	11 857 175	311 379 486
Aeropuertos del Perú S.A.	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	108 164 869	50 730 434	13 112 349	63 842 783
Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	79 249 190	2 582 493	26 352 998	28 935 491
<b>ENTIDAD PRESTADORA</b>	<b>INFRAESTRUCTURA</b>	<b>COMPROMISO DE INVERSIÓN</b>	<b>INVERSIÓN RECONOCIDA ACUMULADA AL AÑO 2012</b>	<b>INVERSIÓN RECONOCIDA 2013</b>	<b>INVERSIÓN RECONOCIDA ACUMULADA AL AÑO 2013</b>
 Puertos		2 026 072 395	485 928 737	211 133 987	697 062 724
Terminal Internacional del Sur S.A. - TISUR	Terminal Portuario de Matarani	6 773 480	31 423 617	4 038 835	35 462 452
DP World Callao S.R.L.	Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao	704 835 670	386 655 101	31 000 000	417 655 101
Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	Terminal Portuario de Paita	266 922 000	23 308 036	85 586 134	108 894 169
Transportadora Callao S.A.	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao	120 330 000	27 739 499	61 393 854	89 133 353
APM Terminals Callao S.A.	Terminal Muelle Norte	883 482 448	16 802 485	29 115 164	45 917 649
Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	Terminal Portuario de Yurimaguas	43 728 797	0	0	0
<b>ENTIDAD PRESTADORA</b>	<b>INFRAESTRUCTURA</b>	<b>COMPROMISO DE INVERSIÓN</b>	<b>INVERSIÓN RECONOCIDA ACUMULADA AL AÑO 2012</b>	<b>INVERSIÓN RECONOCIDA 2013</b>	<b>INVERSIÓN RECONOCIDA ACUMULADA AL AÑO 2013</b>
 Ferrocarriles		225 020 704	143 124 248	165 241 295	308 365 543
Ferrovías Central Andina S.A.	Ferrocarril del Centro	FRA II	27 648 259	410 257	28 058 516
Ferrocarril Trasandino S.A.	Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente	FRA II	77 761 362	0	77 761 362
GYM Ferrovías S.A.	Tren Eléctrico - Línea 1	225 020 704	37 714 628	164 831 038	202 545 665
<b>TOTALES</b>		<b>7 495 024 409</b>	<b>5 755 044 863</b>	<b>575 044 863</b>	<b>4 312 080 462</b>



# Carreteras Concesionadas

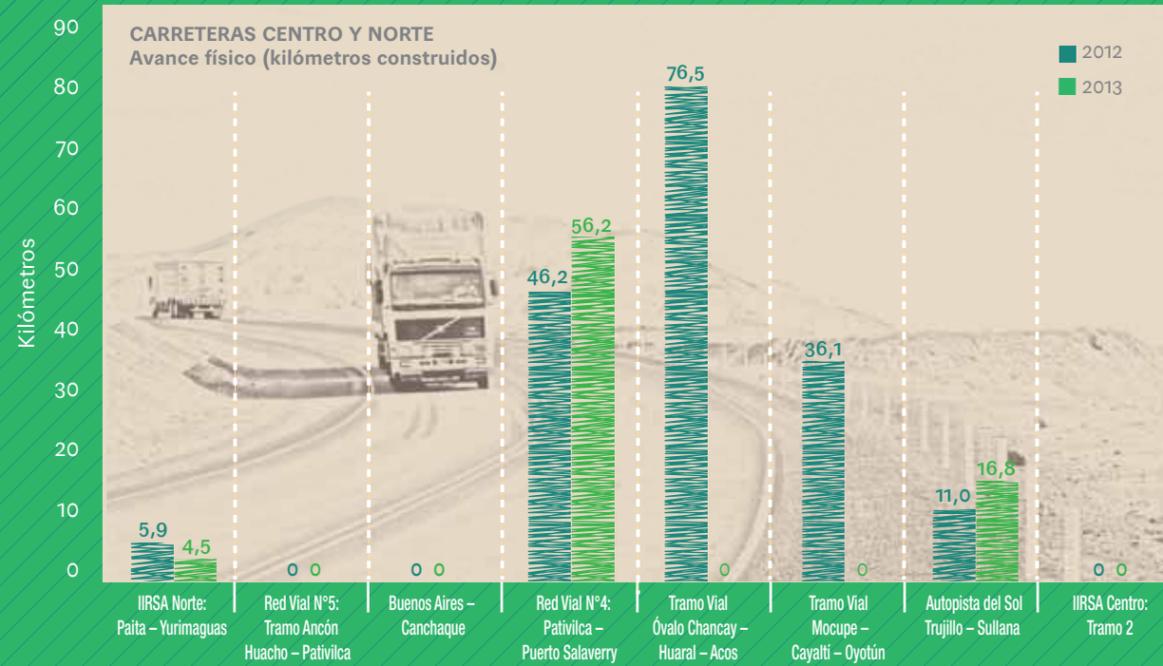


Durante el año 2013 se ha invertido más de US\$ 147 millones en la Red Vial Nacional, en 4 209 km de carreteras concesionadas.

# Carreteras Centro y Norte

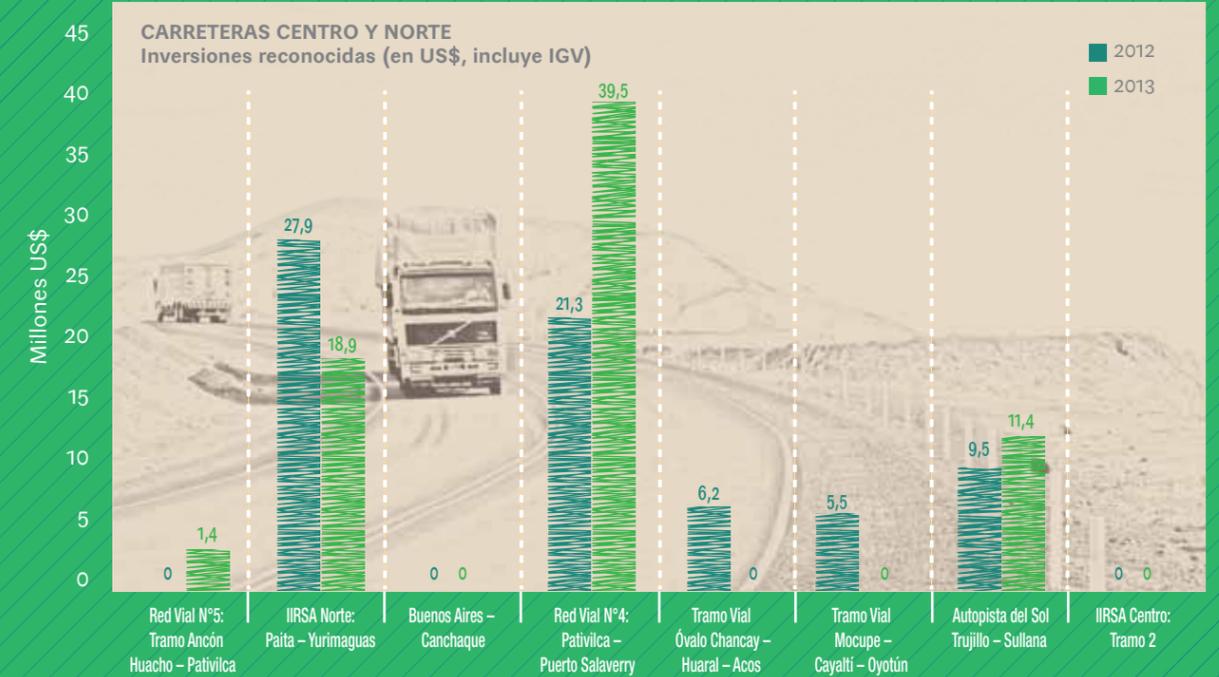
## Avance físico

Durante el 2013, en el grupo de Carreteras del Centro y Norte, se intervinieron 77,48 km, de los cuales 0,92 km corresponden a la construcción de la obra adicional Vía de Evitamiento de Tarapoto, 3,55 km corresponden a la construcción de la obra adicional Acceso al nuevo puerto de Yurimaguas (ambos de la Carretera IIRSA Norte), 56,20 km al tramo Pativilca – Trujillo de la Red Vial N° 4 y 16,81 km al tramo Trujillo – Sullana de la concesión Autopista del Sol.

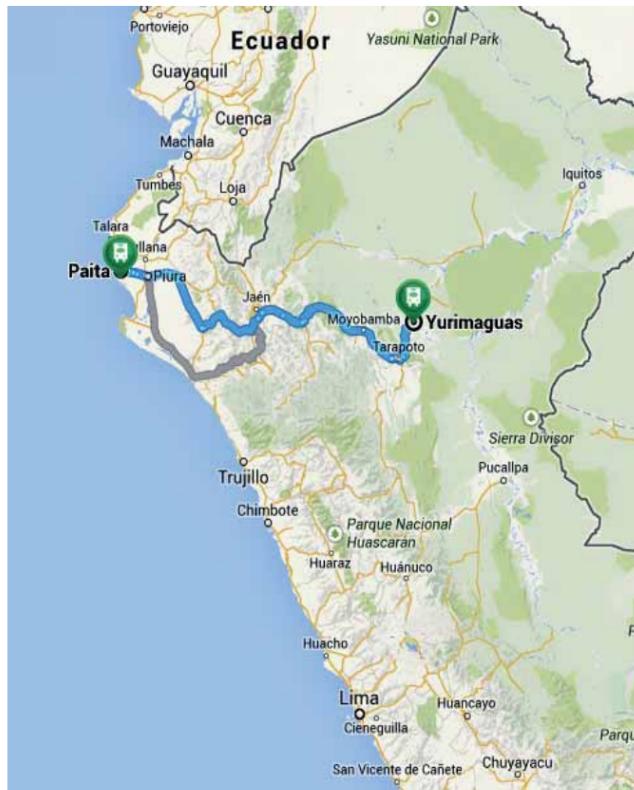


## Inversiones

En el 2013 se reconoció inversiones en el grupo de las Carreteras del Norte y Centro por el monto de US\$ 71 267 158 (incluido IGV). El mayor reconocimiento correspondió a la Red Vial N°4 (US\$ 39 532 309), seguida de la Carretera IIRSA Norte (US\$ 18 922 894). Otras carreteras donde se realizaron inversiones fueron el tramo Trujillo – Sullana de la Autopista del Sol y la Red Vial N°5, tramo Ancón – Huacho – Pativilca.



## IIRSA Norte eje multimodal del Amazonas Norte Paita - Yurimaguas



El Eje Multimodal Amazonas Norte - IIRSA Norte es administrado por la empresa concesionaria IIRSA Norte S.A. desde el año 2005 por un plazo de 25 años. A través de sus 955 Km de longitud, une el puerto marítimo de Paita con la ciudad de Yurimaguas, atravesando las regiones de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto, haciendo posible la interconexión fluvial del norte del Perú con el Brasil.

La carretera IIRSA Norte está dividida en seis tramos:

- Tramo 1: Yurimaguas – Tarapoto
- Tramo 2: Tarapoto – Rioja
- Tramo 3: Rioja – Corral Quemado
- Tramo 4: Corral Quemado – Olmos
- Tramo 5: Olmos – Piura
- Tramo 6: Piura – Paita

### Obras de la primera y segunda etapa

El 4 de diciembre del 2009 el concedente otorgó al concesionario el Certificado de Correcta Ejecución de las Obras de la Primera Etapa. Asimismo, el 10 de noviembre del 2011 el concedente otorgó al concesionario el Certificado de Correcta Ejecución de las obras de la Segunda Etapa. En ese sentido, las obras correspondientes a la primera y segunda etapa de ejecución, se encuentran concluidas.

### Obras accesorias

En el 2013 el concesionario concluyó con la ejecución de las 92 obras accesorias de los tramos 2, 3 y 4, Tarapoto – desvío Olmos, aprobadas mediante Acta de Acuerdos suscrita entre las Partes el 6 de mayo del 2011.

Asimismo, durante el 2013 el concesionario inició la ejecución de diferentes obras accesorias, acordadas entre las Partes, cuyo estado se muestra a continuación:

Descripción	Estado
Obra Accesorias del Sector Inestable Km 254+000 al Km 255+625 (Tramo 3: Rioja - Corral Quemado)	Concluida
Primera Fase de la Obra Accesorias OASDT3-331 (Tramo 3: Rioja - Corral Quemado)	En ejecución
Obra Accesorias de Seguridad Vial del Km 254+271 al Km 251+220 Tramo Individual: Piura - Noria Zapata	En ejecución
Obra Accesorias de Sector Km 4+731 al Km 0+000 del Tramo Piura - Paita	En ejecución
17 Sectores de Obras Accesorias Prioritarias	En ejecución

### Obras adicionales

En la obra adicional "Acceso al nuevo puerto de Yurimaguas", a diciembre del 2013 se ejecutaron 3,55 km, cumpliéndose con el total de kilómetros comprometidos para las construcciones e intervenciones programadas, que ascendían a 9,4 km (el avance fue del 100%).

En noviembre del 2013, el concesionario inicio la ejecución de la obra adicional Vía de Evitamiento de Piura – Sur, cuya ejecución fue acordada entre las Partes mediante Acta de Acuerdos del 27 de noviembre del 2013.

## Tramo Vial Óvalo Chancay desvío variante Pasamayo Huaral - Acos



El Tramo Vial Óvalo Chancay – Dv. variante Pasamayo - Huaral – Acos es administrado por el Consorcio Concesión Chancay Acos S.A. por un plazo de 15 años. Comprende un total de 80 kilómetros que benefician ocho distritos de la ciudad de Huaral, los cuales se encuentran subdivididos en los siguientes sub-tramos:

- Ovalo Chancay – Huaral (Rehabilitación 10 km).
- Huaral – Acos (Construcción 55 km).
- Dv. Variante Pasamayo – Huaral (Rehabilitación 11,5 km).

La inversión reconocida acumulada al año 2013 asciende a US\$ 37 072 106 (incluido IGV). Se ejecutaron todas las obras indicadas en el Estudio Definitivo de Ingeniería, con excepción del Puente Mataka (L = 41,50 m) y la Unidad de Peaje y Pesaje, debido a la falta de liberación y entrega de los terrenos para su ejecución por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El porcentaje acumulado de avance alcanza el 97% (más del 12% de dicho porcentaje no puede ser reconocido al concesionario y al supervisor al no haberse suscrito la adenda al contrato que determine el marco legal para su pago).

Las obras ejecutadas, mediante las cuales se han intervenido 76,50 km de carretera, son:

- Construcción de dos puentes y rehabilitación de tres puentes.
- Construcción de 55,65 km, rehabilitación de 9,35 km y la puesta a punto de 9,35 km de vía.

Una vez liberados los terrenos, se inició la construcción del puente Mataka en el mes de octubre del 2013, alcanzando al finalizar el año un avance acumulado del 5%.



## Tramo Vial Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún



El Tramo Vial Mocupe – Cayaltí – Oyotún interconecta a diversos distritos y provincias de la región Lambayeque con un total de 46 kilómetros concesionados y se encuentra dividido en los siguientes subtramos:

- Nuevo Mocupe – Zaña (10,70 Km).
- Zaña – Cayaltí (3,450 km).
- Cayaltí – Oyotún (32,647 km).

La carretera se encuentra administrada por la empresa OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A. y su plazo de concesión es de 15 años contados desde la fecha de inicio de la explotación de la vía.

La inversión reconocida acumulada al 2013 asciende a US\$ 24 832 919 (incluido IGV). En la actualidad se ha culminado la totalidad de las obras establecidas en el Estudio Definitivo de Ingeniería que comprendía la construcción de 46,8 km de carretera asfaltada, excepto la construcción de la Unidad de Peaje. Esta obra debe iniciarse en el más breve plazo ya que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones procedió a entregar los terrenos en el mes de noviembre del 2013.

## Red Vial N°4: Pativilca Santa - Trujillo y Puerto Salaverry - Empalme R01N



La Red Vial N°4 tiene una longitud de 356 kilómetros y forma parte de la Carretera Panamericana Norte. Desde febrero del 2009 se encarga de su administración la empresa concesionaria Autopista del Norte S.A.C, del Grupo OHL. El plazo de la concesión es de 25 años, incluyendo el periodo de construcción.

El proyecto, unifica los departamentos de Lima, Ancash y La Libertad. Por el Norte, llega hasta la ciudad de Trujillo; por el Sur, hasta la localidad de Pativilca.

Al cierre del 2013, el concesionario ha construido 56,20 kilómetros de carretera, logrando completar el tramo vial Casma – Huarmey, que equivale a un avance físico del 34,40% del total de los 356,21 kilómetros concesionados.

El compromiso de inversión total en la concesión es de US\$ 286 165 961 (incluido IGV). A diciembre del 2013, La inversión reconocida acumulada ejecutada es de US\$ 70 556 400 (incluido IGV) que equivale al 24,7% del compromiso total de inversión. Dicha inversión acumulada corresponde principalmente a la culminación del tramo Casma – Huarmey y al inicio de los trabajos en el tramo Huarmey – Pativilca.

Actualmente, el concesionario brinda los siguientes servicios obligatorios: comunicación de emergencia en tiempo real (a través de postes SOS enlazados a una central de emergencias), auxilio mecánico en la carretera (a través de grúas ligeras y pesadas), ambulancias en la carretera y servicios higiénicos gratuitos en cada una de las estaciones de peaje.



## IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - desvío Cerro de Pasco



La carretera IIRSA Centro - Tramo 2 forma parte de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Se trata de una red vial de 377 kilómetros, que comprenden los siguientes sub tramos:

- Pte. Ricardo Palma – La Oroya (135,35 km).
- La Oroya – Huancayo (119,45 km).
- La Oroya – Dv. Cerro de Pasco (122,57 km).

Desde la suscripción del contrato de concesión en el 2010, la empresa concesionaria DEVIANDES S.A.C. tiene a cargo su administración. Por su ubicación, geografía y altura sobre el nivel del mar, esta vía es una de las más complejas del mundo.

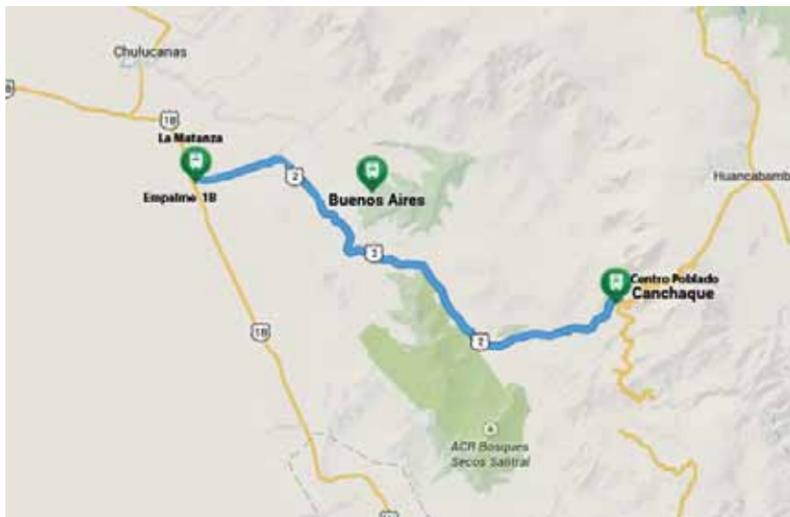
En el año 2013, la empresa concesionaria no ha realizado ninguna intervención sobre la carretera debido a que el MTC no ha cumplido con liberar totalmente los terrenos para la ejecución de las obras de puesta a punto. Adicionalmente, el concesionario ha recibido los tramos entregados con observaciones, ya que no cumplen con los niveles de servicio especificados en el contrato de concesión.

El compromiso de inversión en la concesión es de US\$ 100 000 000 (incluido IGV). Sin embargo, debido a la falta de entrega de terrenos para la ejecución de obras, las obligaciones se encuentran suspendidas.

Durante el 2013, el concesionario ha venido brindando los servicios obligatorios de comunicación de emergencia en tiempo real (a través de postes SOS enlazados a una central de emergencias), auxilio mecánico en la carretera (a través de grúas ligeras y pesadas), ambulancias en la carretera y servicios higiénicos en las estaciones de peaje.



## Tramo Vial Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque



El Tramo Vial Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque comprende un total de 78 kilómetros concesionados que atraviesan las provincias piuranas de Morropón y Huancabamba. La carretera se divide en los siguientes sub tramos:

- Empalme 1B – Buenos Aires (22,06 km).
- Buenos Aires – Canchaque (56,07 km).

Esta carretera está administrada por la empresa concesionaria Canchaque S.A. por un plazo de 15 años. Entre las principales obligaciones se encuentran la construcción de la infraestructura, la conservación de los bienes de la concesión y la explotación del servicio.

Las obras fueron culminadas el 30 de setiembre del 2009, por lo que durante el año 2013 no se ejecutaron obras. Esta carretera se encuentra en etapa de explotación desde marzo del 2010.



## Red Vial N° 5: Ancón - Huacho - Pativilca



La Red Vial N° 5 comprende un total de 182,66 kilómetros concesionados y es administrado desde el año 2003 por NORVIAL S.A. por un periodo de 25 años.

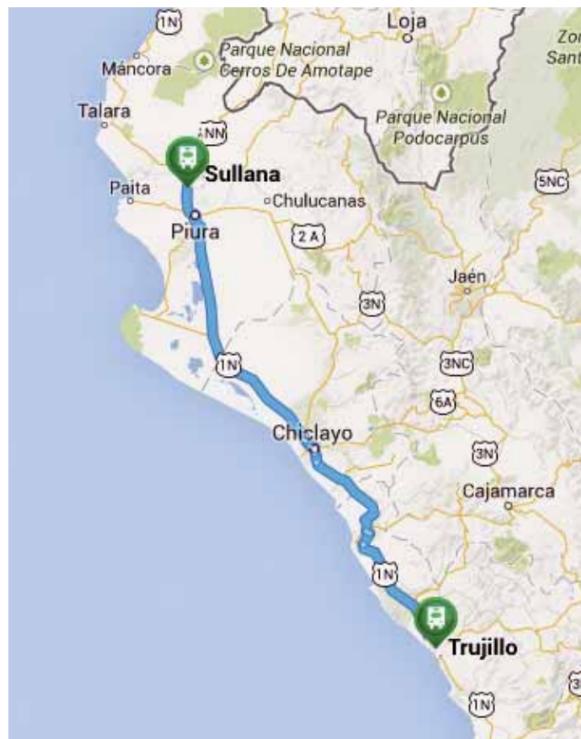
El tramo concesionado se inicia en el kilómetro 44 de la carretera Panamericana Norte y finaliza en el kilómetro 204. Asimismo, incluye el Serpentin de Pasamayo que cuenta con 22 kilómetros de longitud.

Las obras correspondientes a la primera etapa se concluyeron y aceptaron el 16 de setiembre del 2008, por lo que en el año 2013 no se ejecutaron obras (la vía esta en operación).

En el 2013 el concesionario presentó el expediente técnico actualizado para la construcción de las obras de la segunda etapa en el tramo Huacho – Pativilca.



## Autopista del Sol - Trujillo - Sullana



La Autopista del Sol comprende una longitud total de 475 kilómetros integrando los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura. Esta carretera se encuentra dividida en los siguientes subtramos:

- Trujillo - Chiclayo (242,61 km).
- Chiclayo - Piura (204,58 km).
- Piura - Sullana (27,80 km).

La empresa concesionaria Covisol S.A. es la encargada de mantener y operar la vía por un plazo de 25 años, desde el año 2009 en que se firmó el contrato de concesión.

De acuerdo al contrato de concesión, la empresa concesionaria ejecutará las siguientes obras obligatorias:

- Segunda calzada del tramo Piura – Sullana (27,80 km).
- Vía de Evitamiento de Trujillo (25,32 km).
- Vía de Evitamiento de Chiclayo (26 km).
- Segunda calzada del tramo Trujillo – Chiclayo (71 km).

Asimismo, Covisol S.A. ejecutará las obras del factor de competencia, consistente en la construcción de 38,96 km de la segunda calzada del tramo Trujillo – Chiclayo. Finalmente, construirá las siguientes obras de desempate:

- Vía de Evitamiento de Chicama (3 km), Chocope (2,5 km) y Paján (7,9 km).

- Vía de Evitamiento de Mocupe (5,6 km), San Pedro de Lloc – Pacasmayo (12,9 km) y Guadalupe – Pacanguilla (16,4 km).
- 40 puentes peatonales más 10 pasos a desnivel.
- Vía de Evitamiento de Piura (9 km).

Dichas obras fueron ofertadas por el concesionario en su propuesta económica.

A finales del 2013, el OSITRAN aprobó la ejecución de 27,81 kilómetros de carretera correspondientes al tramo Piura – Sullana, que equivale a un avance físico del 10,6%.

El compromiso de inversión en la concesión es de US\$ 299 962 658 (incluido IGV). Al cierre del 2013, la inversión acumulada ejecutada es de US\$ 25 601 070 (incluido IGV).

Dicha inversión acumulada corresponde principalmente a la construcción de la segunda calzada del tramo Piura – Sullana, el Puente Las Monjas de 65 m de luz, el Pontón Las Monjas, la Unidad de Peaje Piura – Sullana, un paso a desnivel en Las Mercedes, un retorno y un óvalo en Sullana.

Asimismo, el concesionario brinda los servicios obligatorios de comunicación de emergencia en tiempo real (a través de postes SOS enlazados a una central de emergencias), auxilio mecánico en la carretera (mediante grúas ligeras y pesadas), ambulancias en la carretera y servicios higiénicos en las estaciones de peaje.

# Carreteras Sur



## Avance físico

Cabe precisar que durante el 2013 no se intervinieron kilómetros en el grupo de carreteras del sur. Sobre el particular, han sido intervenidos en promedio más del 99% de los kilómetros que corresponden a las carreteras que conforman este grupo.

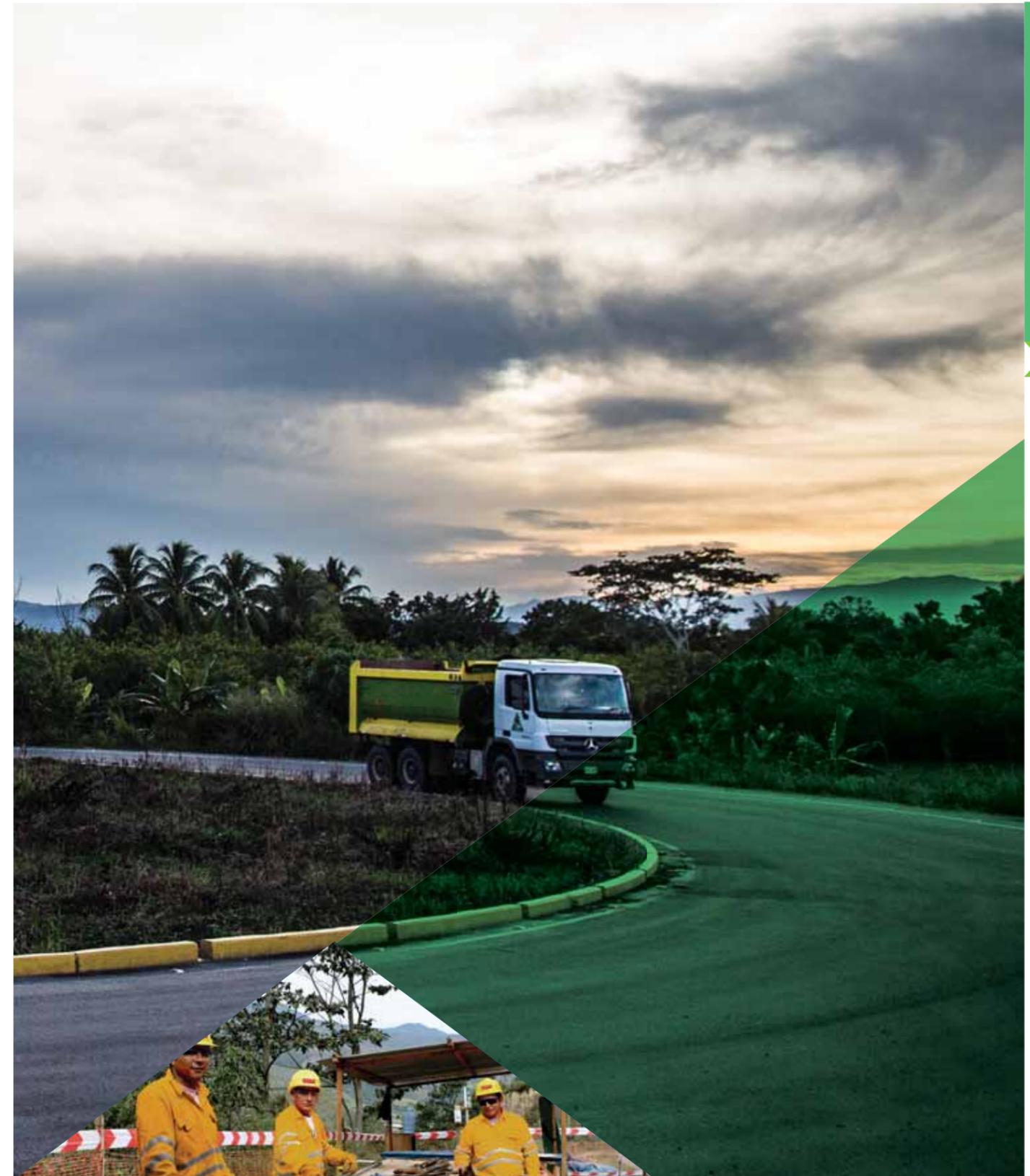
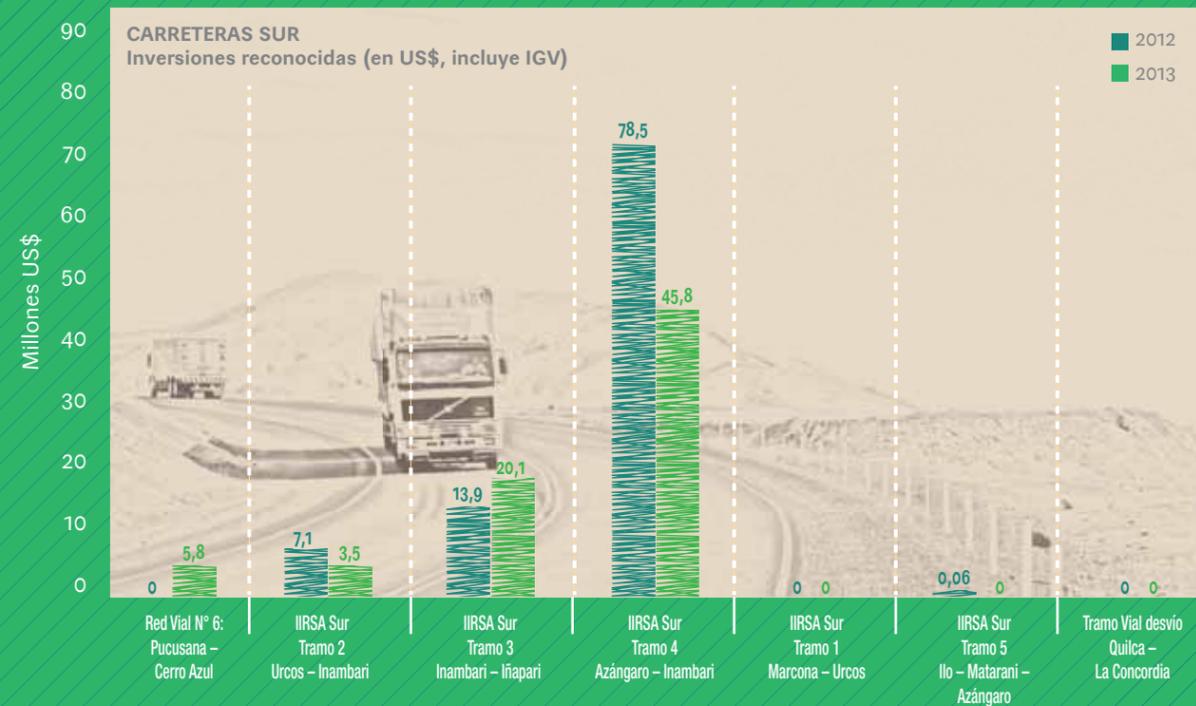
A lo largo del 2013 el avance físico de carreteras Sur alcanzó un avance del 100% en los tramos 2 y 5 de la IIRSA Sur y la Red Vial N°6, mientras que en los tramos 1, 3 y 4 de la IIRSA Sur se tienen niveles de avance cercanos al 99%.

Entre los contratos de concesión suscritos durante el 2013 está el del Tramo Vial desvío Quilca – desvío Arequipa (Repartición) – desvío Matarani – desvío Moquegua – desvío Ilo – Tacna – La Concordia, con la empresa COVINCA S.A. El contrato, suscrito en enero del 2013, contempla la construcción, durante el 2014 y parte del 2015, de una segunda calzada en 74,46 km, de seis óvalos, puentes e intersecciones con otras vías, así como la puesta a punto de los 428,613 km de la vía concesionada.

## Inversiones

En el año 2013 el monto reconocido en las carreteras Sur fue de US\$ 76 millones. Las mayores inversiones correspondieron a las liquidaciones del Tramo 4 de la Carretera IIRSA Sur, con US\$ 45,8 millones, seguida del Tramo 3, con US\$ 20 millones.

A continuación se muestra el gráfico donde se puede apreciar lo comentado:



## IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona - Urcos



La carretera IIRSA Sur – Tramo 1 comprende una longitud de 757 kilómetros y atraviesa los departamentos de Ica, Ayacucho, Apurímac y Cusco. Esta concesión cuenta con seis subtramos:

- Subtramo 1: San Juan de Marcona – Nasca.
- Subtramo 2: Nasca – Puquio.
- Subtramo 3: Puquio – Chalhuanca.
- Subtramo 4: Chalhuanca – Abancay.
- Subtramo 5: Abancay – Cusco.
- Subtramo 6: Cusco – Urcos.

La explotación de esta carretera se realiza desde diciembre del 2007 y está a cargo del concesionario SURVIAL S.A. que ejecuta el mantenimiento rutinario, así como el cobro del peaje y la provisión de los servicios obligatorios (grúa de auxilio mecánico, central de emergencias y servicios higiénicos en las estaciones de peaje y postes de comunicación de emergencia).

El contrato de concesión se firmó el 23 de octubre del 2007 y a diciembre del 2013 se ha ejecutado el 98,8% de la inversión comprometida. No se han ejecutado dos unidades de peaje (Pampamarca y Pichirhua) por problemas relacionados con su ubicación inicial.

Al cierre del año 2013, el concesionario culminó los trabajos del Informe Técnico de Mantenimiento Periódico N° 1, mientras que el expediente de Mantenimiento Periódico N° 2 ya cuenta con la opinión favorable del regulador para su ejecución.

Igualmente, se han intervenido 737,5 km y queda pendiente un sector de 14 km que fue afectado por los eventos catastróficos del 2010. El proyecto de ingeniería para la construcción de dicho sector afectado ya ha sido aprobado por el concedente y su ejecución ya fue acordada por las partes, por lo que espera que las obras se inicien en el segundo trimestre del 2014.



## IIRSA Sur Tramo 2: Urcos - Inambari



El Tramo Vial 2 Urcos – Inambari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil tiene una longitud de 246,44 kilómetros, incluye 32 puentes con una longitud total de 1 170,90 m y 85 pontones con una longitud total de 647,83 m.

El 24 de setiembre del 2012 se iniciaron las actividades de preoperación de la concesión, sin el cobro de la tarifa de peaje en la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje (Inambari). El concesionario, a pesar de no encontrarse en la etapa de explotación, brinda los siguientes servicios: control de pesos y medidas vehiculares, central de emergencias a través del Centro de Control de Operaciones que funciona las 24 horas de todos los días del año, servicios de emergencia de auxilio mecánico y grúa para vehículos livianos y pesados que resulten averiados en la vía, servicios higiénicos y Libro de Reclamos y Sugerencias disponible para todos los usuarios de la vía.

El 17 de agosto del 2012 se inició la ejecución de las obras accesorias en los 14 sectores inestables del Tramo 2 que fueron aprobadas con un presupuesto total de US\$ 6 198 269,77. El avance es del 74,13% respecto al Presupuesto PID que representa US\$ 3 739 242,87; además, se cuenta con el 33,72% de aprobación de variación de metrados aprobados por el concedente (que representa US\$ 1 700 904,23).

El 11 de setiembre del 2013 el MTC, con Oficio N° 1701-2013-MTC/16, remite a OSITRAN la Resolución Directoral N° 320-2013-MTC/16 de fecha 16 de agosto del 2013, donde aprueba el Plan de Manejo Socioambiental de dichas obras accesorias, con un presupuesto de US\$ 2 587 720,11. El avance valorizado a diciembre del 2013 es del 35,73% (que representa US\$ 924 521,47).



## IIRSA Sur Tramo 3: Inambari - Iñapari



El Tramo Vial 3 Inambari – Iñapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil se encuentra en explotación y tiene una longitud de 403 km a nivel de tratamiento superficial bicapa. Incluye 39 puentes con una longitud total de 2 094,65 m y 11 pontones con una longitud total de 96,90 m.

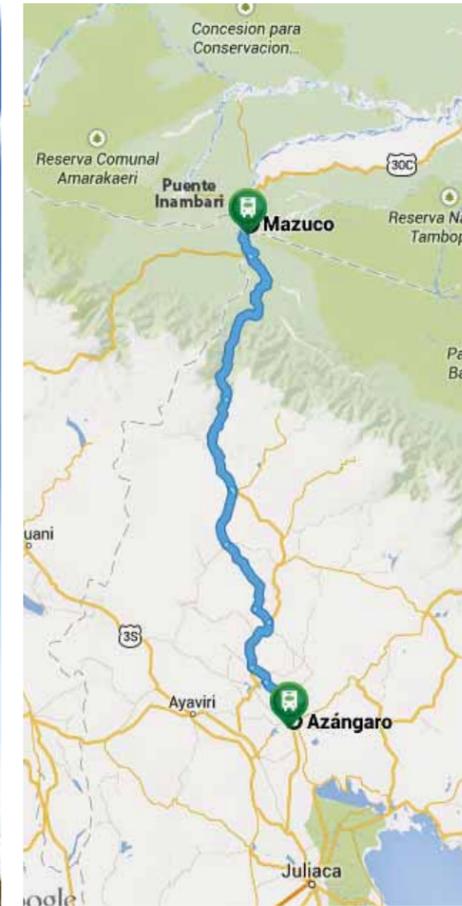
El 30 de marzo del 2012 se iniciaron las actividades de explotación de la concesión, con el cobro de la tarifa de peaje en las tres unidades integradas de peaje y pesaje (Unión Progreso, Planchón y San Lorenzo). Asimismo, el concesionario brinda los siguientes servicios al usuario: cobro de las tarifas de peaje, control de pesos y medidas vehiculares en las unidades integradas de peaje y pesaje, servicios de emergencia de auxilio mecánico y grúa para vehículos livianos y pesados que resulten averiados en la vía, servicios higiénicos para todos los usuarios de la vía en cada una de las unidades integradas de peaje y pesaje y Libro de Reclamos y Sugerencias disponible para todos los usuarios de la vía. Se precisa que para el 2014 se tiene previsto el inicio de las operaciones del sistema de comunicación de emergencia en tiempo real conformado por casetas señalizadas ubicadas a una distancia máxima de 10 km una de otra.

Durante el 2013 se realizaron trabajos de mantenimiento periódico tales como el ITM (Informe técnico de Mantenimiento) de pavimento monocapa de Planchón – Iberia comprendido entre las progresivas hito del km 476+117 al km 596+898, iniciadas en el 2012 y que culminaron en setiembre del 2013. En setiembre del 2013 se inició el proyecto de aplicación de microaglomerado con polímero en los sectores comprendidos entre Inambari y Unión Progreso. El avance, a diciembre del 2013, representa aproximadamente el 89% de ejecución de la obra.

En el 2013 también se realizaron trabajos de mantenimiento periódico con la ejecución del ITM de señalización horizontal Inambari – Iñapari (no incluye los cruces urbanos ni los últimos 60 kilómetros entre las localidades de Iberia – Iñapari) que presentó un avance, a diciembre del 2013, del 88,35% de ejecución de la obra. Finalmente, en diciembre del 2013, se culminó con los trabajos del ITM de señalización horizontal Iberia – Iñapari comprendido entre las progresivas hito del km 596+904 al km 656+639.



## IIRSA Sur Tramo 4: Inambari - Azángaro



El Tramo Vial 4 Azángaro – Inambari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil tiene una longitud de 305,90 km, incluye 46 puentes, 14 pontones y 7 puentes de puesta a punto, con una longitud total de 1 705 m y 7 túneles con una longitud total de 2 288 m. El punto más alto es el abra Oquepuño, ubicada en el km 164+760 con 4 872 msnm.

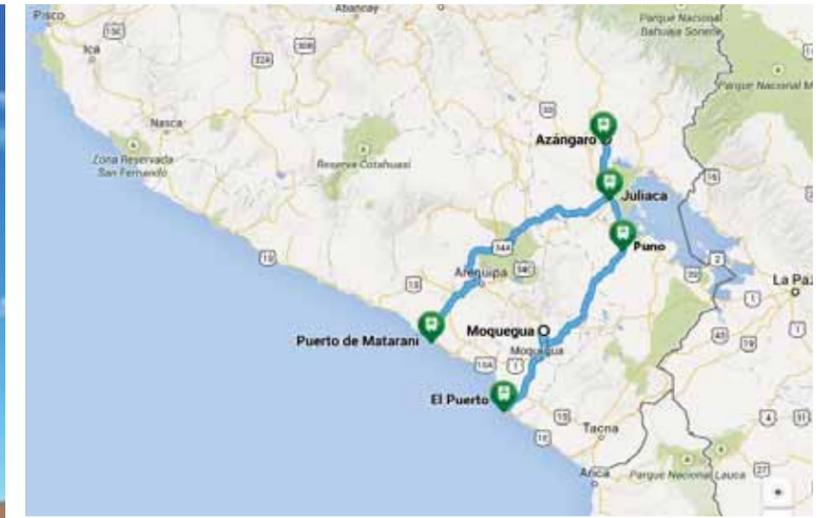
Durante el 2013 se continuó con la ejecución de tres túneles. El avance físico ejecutado es el siguiente:

- Túnel N° 3 (km 222+368 al km 223+107) L= 30 m. Con dicho avance se concluye con la excavación a sección completa del total de 760 m.
- Túnel El Carmen (km 262+505 al km 262+969.45) L= 45 m. Con dicho avance se concluye con la excavación a sección completa del total de 467 m.
- Túnel Wayrasencca (km 237+540 al km 238+285.46) L= 180 m.

Quedan por ejecutar 565,46 m a sección completa, de un total de 765 m.

El 1 de octubre del 2011 se iniciaron las actividades de operación y explotación de la concesión, con el cobro de la tarifa de peaje en las unidades de peaje (Macusani y San Gabán) y el respectivo trabajo de pesaje (Ccatuyo). El concesionario brinda los siguientes servicios: control de pesos y medidas vehiculares, central de emergencias a través de la Central de Atención de Emergencias y 31 postes SOS distribuidos a lo largo de la carretera (que funcionan las 24 horas de todos los días del año), servicios de emergencia de auxilio mecánico y grúa para vehículos livianos y pesados que resulten averiados en la vía, servicios higiénicos y Libro de Reclamos y Sugerencias disponible para todos los usuarios de la vía.

## IIRSA Sur Tramo 5: Matarani – Azángaro / Ilo – Juliaca



El Tramo 5 de la IIRSA Sur tiene una longitud de 854,7 km, dividido en 18 sectores. Su extensión representa aproximadamente el 32% de la IIRSA Sur.

En la actualidad tiene siete unidades de peaje operativas: Matarani, Uchumayo y Patahuasi en Arequipa; Santa Lucía y Caracoto en Puno y Pampa Cuéllar e Ilo en Moquegua.

En el 2012 se culminó la construcción del Peaje de Titire. Cabe precisar que dicha estación aún no se encuentra en operación.

En el 2013 se iniciaron las obras adicionales de Puente Bello y accesos, Tramo crítico San Camilo del Sector 1: Matarani – Empalme Panamericana Sur y la obra Adecuación de niveles de servicio del Sector 9.

La obra adicional de Puente Bello y accesos se inició en julio del 2013 y se presentó un avance de obra del 78% aproximadamente (a diciembre del 2013). Respecto a la obra adicional Tramo crítico San Camilo del Sector 1: Matarani – Empalme Panamericana Sur, se inició en octubre del 2013 y a diciembre del 2013 el avance acumulado de ejecución de obra fue del 5,26%. La obra adicional «Adecuación de niveles de servicio del Sector 9» empezó en noviembre del 2013 y el avance en la ejecución de obra fue del 6,06% (a diciembre del 2013).

Red Vial N° 6  
Puente Pucusana - Cerro  
Azul - Ica



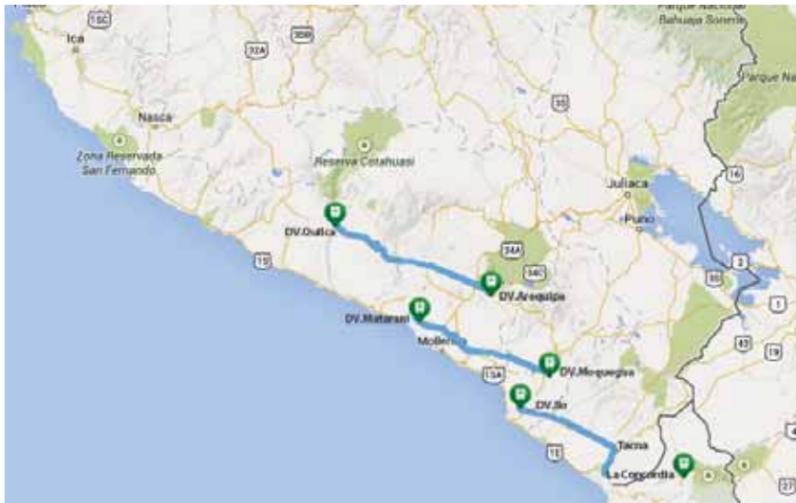
La Red Vial N° 6 comprende el tramo desde el Puente Pucusana en Lima (km 58 de la Panamericana Sur) hasta el distrito de Guadalupe (km 290) de la ciudad de Ica y está concesionada a la empresa COVIPERÚ S.A. quien opera la vía desde el año 2005 por un plazo de 30 años.

Esta concesión se encuentra en etapa de explotación. El concesionario brinda los siguientes servicios: central de emergencias a través de la Central de Atención de Emergencias y postes SOS distribuidos a lo largo de la carretera (funcionando las 24 horas de todos los días del año), servicios de auxilio mecánico y grúa para vehículos livianos y pesados que resulten averiados en la vía, servicios de auxilio médico y servicios higiénicos en las estaciones de peaje.

En febrero del 2013 concluyeron las obras del intercambio vial y puente peatonal de Asia. Estas obras buscan reducir los accidentes y el congestionamiento en dicho sector de la carretera.

Asimismo, en marzo del 2013 se concluyó la ejecución del mantenimiento periódico del subtramo N° 6, con una extensión de 56,5 km (km 236+400 al km 290+877).

## Tramo vial Quilca - Arequipa Matarani - Moquegua - Ilo - Tacna - La Concordia



El tramo vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna- La Concordia conectará a las regiones de Arequipa y Tacna con un total de 428 kilómetros concesionados.

Desde el 2013, el proyecto se encuentra a cargo de la empresa COVINCA S.A., quien se encargará de la ejecución de obras y explotación de la infraestructura vial de la concesión, ofreciendo adecuadas condiciones de transitabilidad y otros servicios a los usuarios de la ruta.

La carretera se encuentra dividida en los siguientes subtramos:

- Dv. Quilca – Dv Arequipa (Repartición) (121 549 km).
- Dv. Matarani – Dv. Moquegua (158 234 km).
- Dv. Ilo- Tacna (113 310 km).
- Tacna – La Concordia (35 520 km).

Actualmente COVINCA solo tiene a cargo la operación de cuatro estaciones de peaje (Camaná, El Fiscal, Montalvo, Tomasiri). En todas ellas brinda servicios higiénicos.

Asimismo, el concesionario viene instalando en la Estación de Peaje de Camaná una tercera caseta de cobro para atender el alto tráfico de la temporada de verano 2014.

A diciembre del 2013 se ha iniciado la ejecución de los estudios definitivos de ingeniería y de impacto ambiental de las obras e intervenciones a ejecutarse. Se estima que la fecha de inicio de las obras sea en abril del 2015 debido a las demoras presentadas en la definición del trazo de la vía (causadas por problemas relacionados a la disponibilidad de los terrenos).





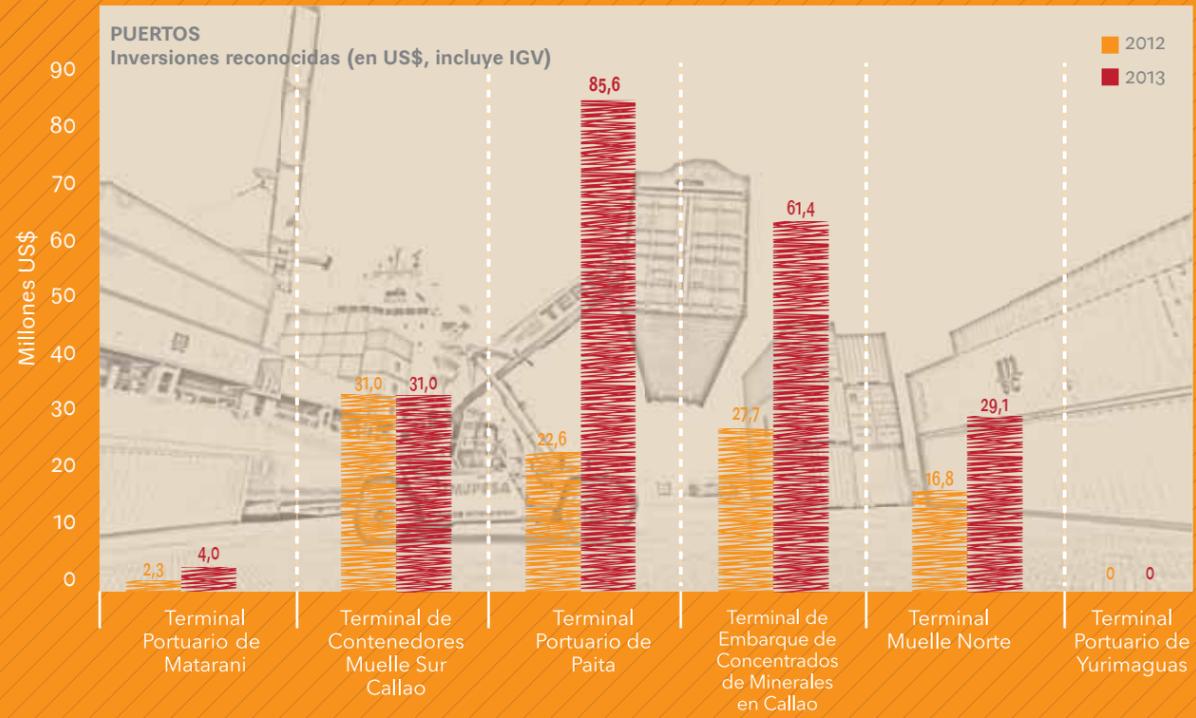
# Puertos Concesionados



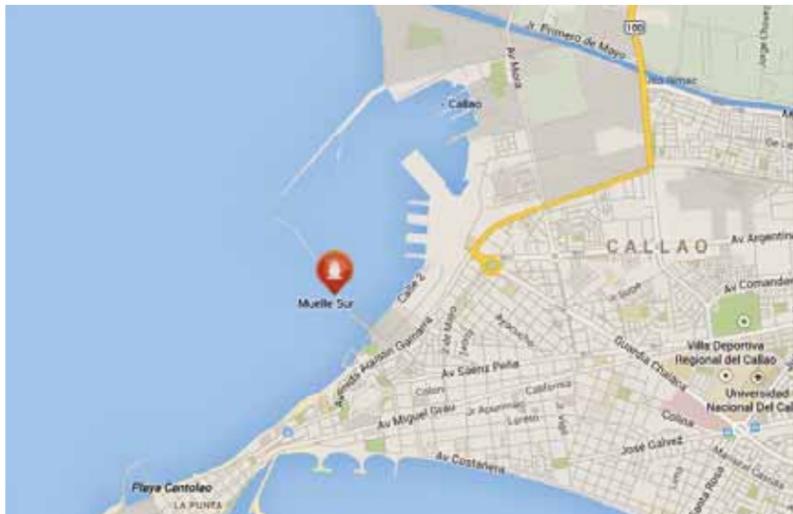
Durante el año 2013 se invirtieron más de US\$ 211 millones en los puertos concesionados. Con estas inversiones, OSITRAN ha reconocido desde el año 1999 cerca de US\$ 700 millones en infraestructura portuaria.

# Puertos

En el año 2013 el monto reconocido fue de US\$ 211 millones. Las mayores inversiones correspondieron al Terminal Portuario de Paita, con US\$ 85 millones, seguida del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Callao, con US\$ 61 millones.



## Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur



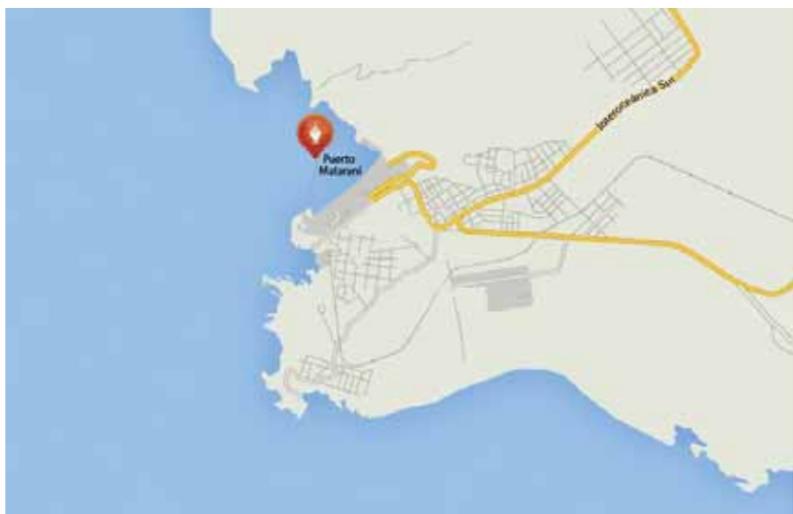
La infraestructura está preparada para recibir naves Postpanamax con calador de hasta -16 m, dicha profundidad también la tiene la poza de maniobras y el canal de acceso. En el 2010 la Autoridad Portuaria Nacional (APN) con fondos del ICA (Inversión Complementaria Adicional) efectuó obras de ampliación de la bocana, mejorando de manera importante la maniobrabilidad de las naves.

Actualmente, el Terminal Portuario del Callao - Muelle Sur viene operando con un movimiento estimado de 120 mil contenedores por mes. Las obras de la primera fase fueron concluidas en abril del 2011. Cuando se desarrolle la segunda fase se incorporará 310 m adicionales de muelle, siete hectáreas de patio, tres grúas pórtico de muelle STS (ship to shore) y nueve grúas pórtico de patio RTG (rubber tyred gantry), por lo que se podrá mover más de 1,5 millones de contenedores al año.

En el 2013, DP World Callao ha cumplido su compromiso de efectuar el depósito correspondiente a la ICA por un monto de US\$ 31 millones. Dicho dinero es administrado por la APN en una cuenta de fideicomiso y ha sido utilizado para efectuar obras comunes del puerto tales como la ampliación de la bocana, el dragado a -16 m de la poza de maniobras, la integración puerto-ciudad a través de las vías de acceso (ampliaciones de las avenidas Néstor Gambeta y Manco Cápac), entre otros. Además, APN ha previsto la implementación de otros proyectos tales como balizaje, seguridad portuaria, entre otras.

Foto: Cortesía DP World Callao (Año 2012)

## Terminal Portuario de Matarani



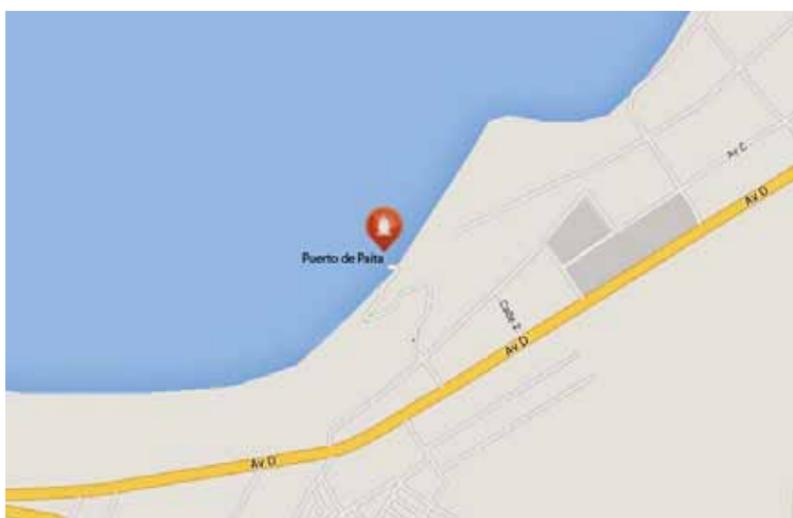
La empresa concesionaria TISUR ha cumplido con la ejecución de sus obras obligatorias al 100%, con una inversión de US\$ 7,31 millones. Adicionalmente, TISUR ha ejecutado mejoras voluntarias por un monto estimado de US\$ 26,33 millones, con lo cual hay un monto ejecutado total de US\$ 33,64 millones (al 31 de diciembre del 2013).

En el 2013 TISUR ha ejecutado mejoras voluntarias correspondientes a los proyectos denominados Sistema de recepción y almacenamiento de alcohol etílico y Acceso Puerta N° 4. Durante el año se ha ejecutado una inversión cercana a los US\$ 4,15 millones.

Asimismo, TISUR tiene previsto para el 2014 la ejecución de otras mejoras voluntarias como el proyecto Acondicionamiento de la Zona 11 (con una inversión cercana a los US\$ 3,48 millones) y la construcción del Sistema para recepción, traslado, almacenamiento y embarque de minerales en la Bahía Islay – Amarradero F, de Las Bambas – Xstrata (con una inversión estimada de US\$ 186 millones), para lo cual se ha trabajado en los estudios de ingeniería definitiva.



## Terminal Portuario de Paita



Las obras correspondientes a la primera etapa (obra principal) se iniciaron el 11 de junio del 2012, luego de que la empresa concesionaria Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) cumpliera con los requisitos señalados en el contrato. La inversión estimada para esta etapa es de US\$ 150,18 millones, superior a la ofrecida en el contrato de concesión.

Paralelamente, TPE viene ejecutando, como parte de su compromiso, inversiones adicionales de algunos proyectos aprobados por la APN: la adquisición e instalación de dos grúas móviles, el dragado del canal de acoderamiento del muelle espigón existente a -13 m, la reubicación de una tubería de etanol, la construcción de un abastecedor de combustible diésel de 10 800 gl, el reforzamiento de las defensas del muelle espigón existente, etc., por un monto estimado de US\$ 19,13 millones. TPE tiene como parte de ese compromiso, ejecutar inversiones adicionales por un monto total de US\$ 118 millones de dólares.

En cuanto a la obra principal, durante el año 2013 TPE ha culminado los trabajos de relleno en el mar en cerca de 12,64 hectáreas y la construcción del muelle marginal en una longitud de 300 m. Asimismo, ha ejecutado la construcción de la escollera y los pavimentos, el tendido de cables eléctricos, la construcción de edificios y del ingreso principal que incluye las balanzas, el inicio del montaje de una grúa STS (ship to shore) y dos grúas RTG (rubber tyred gantry) de patio, entre otras obras, con una inversión cercana a los US\$ 85, 44 millones, acumulando un monto de US\$ 108 millones al cierre del año.

## Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao

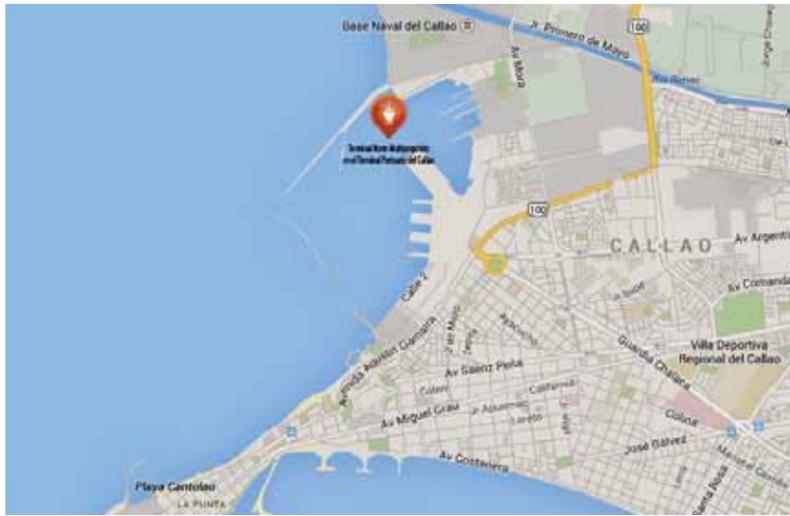


Las obras se iniciaron el 4 de abril del 2012. Al 31 de diciembre del 2013 se concluyeron prácticamente todas las obras civiles, tales como el puente de acceso y el muelle de 220 m de largo; solo resta efectuar algunos ajustes en el sistema eléctrico para culminar las obras electromecánicas (es decir lo que corresponde al montaje del shiploder, las subestaciones eléctricas, los edificios de tensado open access y el viaducto metálico elevado de 3,2 km de longitud por donde discurre la faja tubular). La inversión total ejecutada en el 2013 se aproxima a los US\$ 61,4 millones y la inversión acumulada es de US\$ 89,1 millones.

En el año 2013, Transportadora Callao realizó las pruebas en vacío (sin mineral) antes de llevar a cabo las pruebas con carga previstas para el primer trimestre del 2014. De este modo, estará en condiciones de iniciar las operaciones en el segundo trimestre del 2014.

La inversión total aprobada por la APN (obras civiles y equipamiento) es de US\$ 105,30 millones.

## Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao



El Terminal Norte está a cargo de la empresa concesionaria APM Terminals, que opera desde julio del 2011 con la infraestructura que dejó ENAPU.

El expediente técnico fue aprobado por la APN el 4 de abril del 2012 y se estableció que la primera y segunda etapa se ejecutará por un monto de inversión estimado por la APN de US\$ 346,03 millones.

Las obras fueron iniciadas el 26 de setiembre del 2012 con trabajos de demoliciones de antiguos edificios y desmontaje de estructuras metálicas en el Patio Guadalupe (anteriormente fueron instalaciones de ENAFER). A fines de diciembre del 2013 ejecutaron trabajos de pilotaje y pavimentos en el Muelle 5, extracción de pilotes antiguos en el Muelle 11, edificación de la subestación principal y las zanjas de ductos de energía para el Muelle 5, construcción de los edificios administrativos y de amenidades, edificación del taller de mantenimiento y lavado, remediación de pasivos ambientales, entre otros. Es importante precisar que se ha efectuado el montaje, protocolo de pruebas y puesta en operación de dos grúas móviles Liebherr 550, siete Reach Stacker y dos Empty Handler, que son parte del equipamiento portuario correspondiente a la primera y segunda etapa. Actualmente están por recibirse 20 tractocamiones.

La inversión ejecutada en el 2013 fue de US\$ 29,1 millones aproximadamente. La inversión acumulada al 31 de diciembre del 2013 es de 45,9 millones. Se han encontrado algunas dificultades relacionadas a la oportuna entrega de terrenos (por ejemplo, la calle Raygada) y a la presencia de nuevos pasivos ambientales en la zona de playa (se hallaron metales pesados e hidrocarburos).

Estas últimas circunstancias han generado que la empresa concesionaria haya presentado una solicitud de suspensión de obligaciones, por lo cual se estima que la fecha prevista para la culminación de la obra sea postergada.



## Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma



Está a cargo de la empresa concesionaria Consorcio Puerto Amazonas. A la fecha, la empresa ya cuenta con su expediente técnico, correspondiente a la primera etapa, debidamente aprobado por la APN.

La inversión total comprometida asciende a la suma de US\$ 43,7 millones y la primera etapa costaría US\$ 30,6 millones.

Luego de la culminación de los trabajos de la carretera de 9,54 km de longitud que une la ciudad de Yurimaguas con Nueva Reforma, el concedente ha comunicado que la culminación y explotación de la vía de acceso al Terminal Portuario de Yurimaguas será a partir del 16 de enero del 2014, por lo que cuenta con el plazo de 75 días desde esa fecha, para formalizar su cierre financiero. Dicho plazo se cumple el 2 de mayo del 2014.

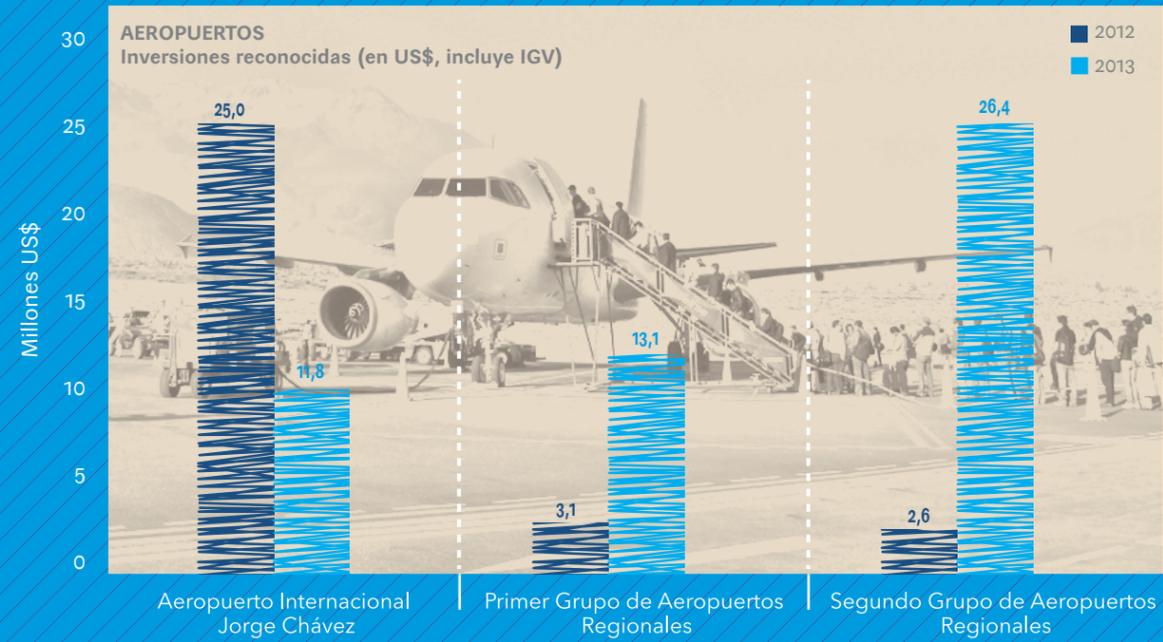
# Aeropuertos Concesionados



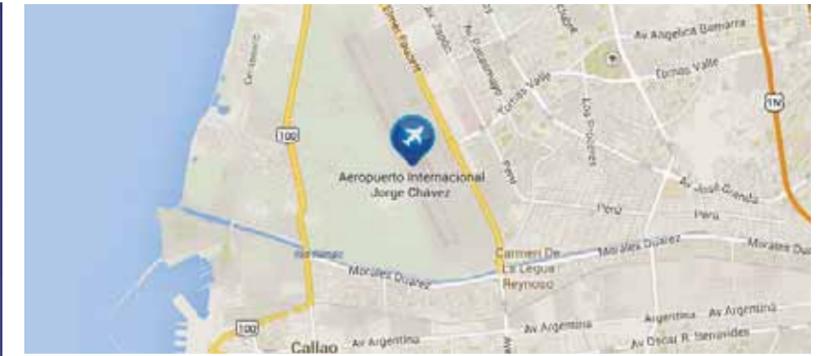
En el año 2013 se invirtió más de US\$ 51 millones para la ampliación y remodelación de la infraestructura aeroportuaria. Con estas inversiones se alcanzó un 32% del total de inversiones comprometidas para los aeropuertos concesionados en el país.

# Aeropuertos

En el año 2013 el monto reconocido fue de US\$ 51 millones. Las mayores inversiones correspondieron al Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales con US\$ 26 millones, seguida del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales con US\$ 13 millones.



## Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

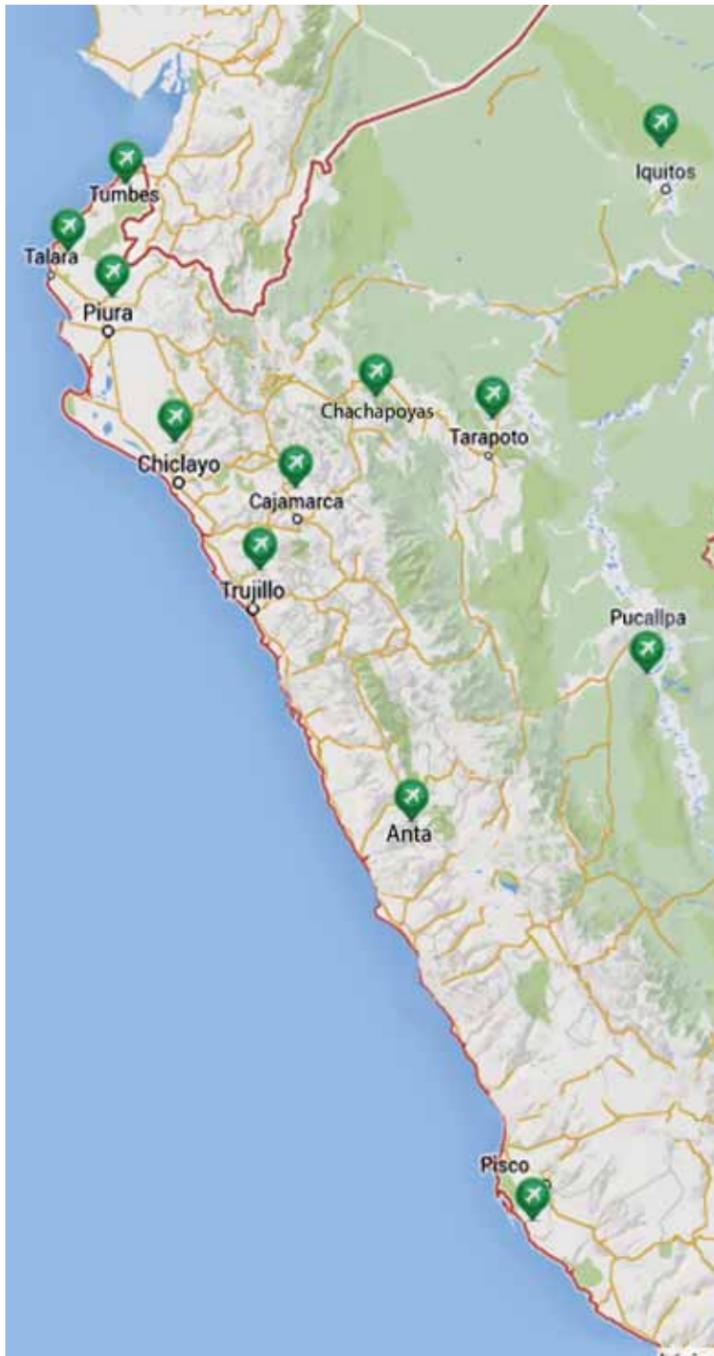


Entre las mejoras realizadas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez durante el año 2013 se encuentra la ampliación de las salas de embarque remotas cuyo objetivo es incrementar la capacidad de atención de los vuelos de salidas nacionales e internacionales. Esta mejora incluyó la ampliación de las salas remotas nacionales (600 m<sup>2</sup>) e internacionales (1 500 m<sup>2</sup>). De igual forma, se culminó la remodelación de los niveles 1 y 9 de la torre central del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Otras mejoras realizadas fueron la revisión integral de los sistemas de seguridad y evacuación, la habilitación de espacios para ATM en salidas nacionales y mezzanine, la ampliación de nueva red de agua en la zona sur, el mejoramiento del sistema de redundancia en baja y media tensión, la ampliación y mejoras del sistema de alarma y detección de incendios, las mejoras en la playa de estacionamiento, etc. Asimismo, se efectuó el diseño final del refuerzo estructural del edificio terminal.

Ese mismo año, también se dio inicio a la construcción del Cerco Perimétrico en los terrenos de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el cual consiste en realizar la ingeniería final, procura y construcción del cerco perimétrico y servicios complementarios en los nuevos terrenos incorporados a la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Al finalizar el año, el avance de estos trabajos fue del 85%.

## Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia



El 11 de diciembre del 2006 se celebró el contrato de concesión del primer grupo de aeropuertos de provincia del Perú. Este fue suscrito por la empresa Aeropuertos del Perú S.A. (AdP) y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En cumplimiento de este contrato, AdP tiene a diciembre del 2013 una inversión reconocida acumulada de US\$ 63 842 783. Su obra más resaltante en el 2013 es la modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco. Este proyecto contiene los siguientes subproyectos:

ITEM	SUB PROYECTOS	MONTO EN S/.
1	Demolición de edificaciones y otros trabajos preliminares - 1era etapa	234 203,52
2	Contrucción de bloque de servicios y oficinas	177 250,97
3	Reubicación CORPAC - obras civiles	524 467,88
4	Reubicación CORPAC - equipamiento	2 104 239,06
5	Adquisición de sistemas radio enlace y antena VHF	424 460,94
6	Adquisición de cable y conductores de balizaje 8 AWG	313 100,60
7	Adquisición de sub-estación de 200 kva	72 105,00
8	Adquisición de sub-estación de 40 kva	65 835,00
9	Demolición de edificaciones - segunda etapa	54 514,61
10	Construcción del terminal de carga	6 908 545,61
11	Sistema de utilización en 10 kva	567 962,30
12	Construcción del nuevo terminal de pasajeros y áreas complementarias	59 400 639,85
13	Pavimentos de plataforma y área zona de tránsito vehicular	16 961 690,47
14	Cerco perimetral	1 963 433,40
15	Vía perimetral	178 561,76
16	Construcción de nuevo SEI (Servicio de Extinción de Incendios)	1 427 724,07
17	Construcción de pórtico de ingreso	319 343,47
18	Plan de manejo ambiental	866 812,99
19	Equipamiento	15 397 166,08
20	Servicio de inspección y gerencia	8 335 093,76
TOTAL S/. (sin IGV)		116 297 151,34

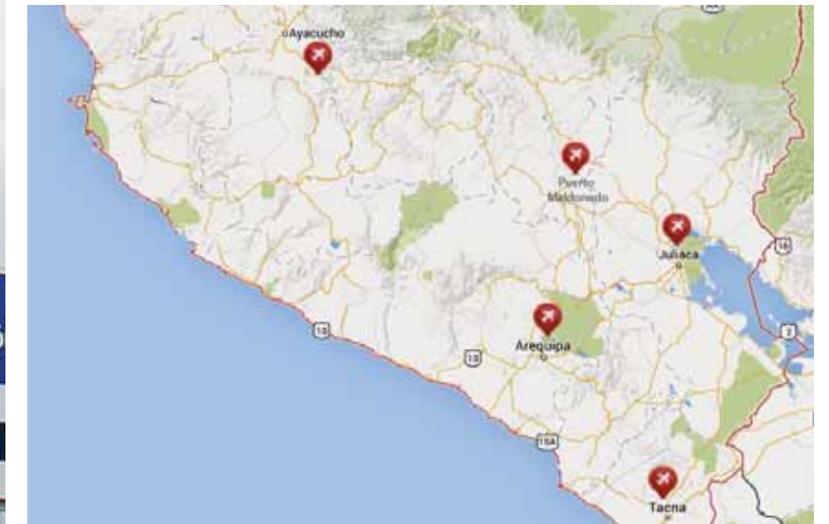
A diciembre del 2013 la inversión acumulada, con respecto al Programa de Ejecución de Obra del Proyecto Modernización del Aeropuerto de Pisco, es de S/. 49 011 200,27 (sin IGV), el cual representa un avance porcentual acumulado del 42,14%. La culminación de estas obras se tiene programada para el mes de mayo del 2015.

Los subproyectos en ejecución son:

- Construcción del nuevo terminal de pasajeros y áreas complementarias, con un porcentaje de avance del 23,09%.
- Plataforma de aeronaves.
- Terminal de carga.
- Nuevo SEI (Servicio de Extinción de Incendios)
- Cerco perimetral.
- Vía perimetral.



## Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia



En el año 2013 el concesionario inició los trabajos de mejoramiento de la parte aeronáutica del aeropuerto de Juliaca y la rehabilitación de los pavimentos en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Puerto Maldonado y Tacna. A fines de año culminó con la repavimentación de la pista de aterrizaje en el aeropuerto de Arequipa. Dichos trabajos incrementan la capacidad estructural de las pistas de aterrizaje, así como la seguridad de las operaciones aéreas, en cumplimiento de la normatividad vigente.

Se han ejecutado los cercos perimétricos en vías perimetrales de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca y Tacna. Estas obras brindarán mayor seguridad al perímetro del aeropuerto y evitarán las incursiones en el área de movimiento de aeronaves.

También iniciaron los trabajos de ampliación y remodelación del terminal de pasajeros en los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Tacna, así como la remodelación del terminal de pasajeros en los aeropuertos de Ayacucho y Puerto Maldonado. El objetivo de la obras de ampliación y remodelación de los terminales de pasajeros es que cumplan con un alto nivel de calidad para los usuarios y que estén acorde a la normatividad vigente en materia de facilitación. Específicamente en el aeropuerto de Arequipa se ha ejecutado la construcción y equipamiento de dos puentes de embarque que ya están operativos. Estos permiten un embarque y desembarque fluido, así como también el acceso rápido y cómodo aún en condiciones meteorológicas adversas.

Otras obras de seguridad que se efectuaron en los aeropuertos durante el 2013 son la independización de suministros, planta de combustible y disposición de residuos sólidos, las que garantizarán la continuidad y calidad de los servicios aeroportuarios brindados por el concesionario.

A diciembre del 2013, Aeropuertos Andinos del Perú ha ejecutado inversiones por US\$ 28 935 491, lo que representa el 45,2% del total de la inversión indicada en el Programa de Ejecución de Obras vigente.

# Vías Férreas Concesionadas



En infraestructura ferroviaria, OSITRAN ha reconocido desde el año 1999, cerca de US\$ 308 millones de inversión. De este monto, más del 65% corresponde a las inversiones realizadas en la Línea 1 del Metro de Lima.

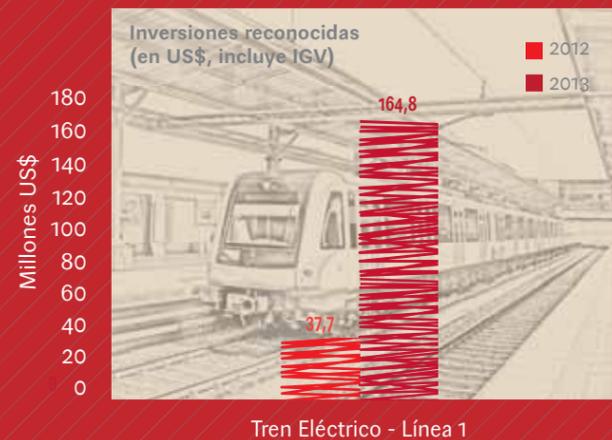
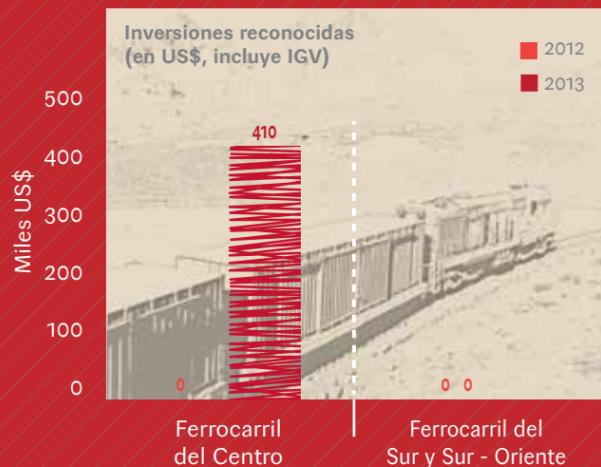
# Vías Férreas

Las inversiones reconocidas en el Ferrocarril del Centro fueron de US\$ 410 mil, que permitirán según la Adenda 7 al Contrato de Concesión, colocar la vía férrea en un estándar FRA Clase 3 desde el Callao hasta La Oroya, en un lapso de cuatro años a partir del 21 de setiembre del 2012.

En el caso del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente no se realizaron inversiones, dado que, según el contrato de concesión, el concesionario tiene la obligación de mantener los bienes de la concesión en buen estado de conservación y la vía férrea en un estándar FRA Clase 2.

Las inversiones ejecutadas en el Tren Eléctrico - Línea 1 fueron de US\$ 164 millones, que correspondieron a las inversiones obligatorias en la provisión del Material Rodante Adquirido y en la construcción del Taller de Mantenimiento Mayor del Material Rodante.

El Material Rodante se encuentra brindando la prestación del servicio en la Línea 1 del Metro de Lima desde el 26 de julio de 2013, así como, en el Taller se ejecutan las labores de mantenimiento programados del Material Rodante.



## Ferrocarril del Centro



La vía ferroviaria del centro, considerada la más alta de América, se encuentra ubicada en la zona centro del país y conecta el Callao con Huancayo, pasando por Cerro de Pasco, Jauja y la Oroya. Fue concesionada en el año 1999 a la empresa Ferrovías Central Andina S.A. por un período de 40 años para la rehabilitación, mantenimiento y explotación de la vía férrea.

Durante el año 2013 se ha venido ejecutando la modernización del Ferrocarril del Centro que implica el cambio de rieles de 115 lb/yd en lugar de las 80 lb/yd que actualmente usa. De este modo, se elevaría el nivel de la vía de FRA Clase 2 a una de FRA Clase 3. Contar con una vía férrea de FRA Clase 3 permitirá operar trenes con mayor seguridad y con velocidades máximas mayores:

CLASE	TRENES DE CARGA	TRENES DE PASAJEROS
	VELOCIDAD MÁXIMA	VELOCIDAD MÁXIMA
FRA 2	40 km/h	48 km/h
FRA 3	64 km/h	91 km/h

El concesionario cuenta con un plazo de cuatro años, que se cumple el 20 de setiembre del 2016, para alcanzar que la vía férrea desde el Callao hasta la Oroya cuente con un estándar FRA Clase 3.



El Ferrocarril del Sur y Sur Oriente fue concesionado en el año 1999 al Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A. por un periodo de 35 años para el mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los bienes de la concesión, así como la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria, para la prestación de servicios de transporte ferroviario y servicios complementarios.

Esta concesión se divide de la siguiente manera:

- Ferrocarril del Sur: (Trocha estandar - 1 435 mm)
- Matarani – Arequipa (172 km).
  - Arequipa – Juliaca (304 km).
  - Juliaca – Puno (48 km).
  - Juliaca – Cusco (338 km).

- Ferrocarril del Sur - Oriente: (Trocha angosta - 914 mm)
- Cusco – Hidroeléctrica (134 km).

Las vías férreas del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente cumplen con los estándares FRA Clase 2. En el año 2013, el concedente y concesionario suscribieron la adenda N° 5 al contrato de concesión, donde el concedente proporciona dos bodegas adicionales para que se incremente el servicio de carga en la ruta del Cusco - Hidroeléctrica.

## Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Línea 1



La Línea 1 del Metro de Lima es operada por la empresa concesionaria GyM Ferrovías S.A. y será administrada por un plazo de 30 años. Tiene una longitud total de 34 kilómetros y se interconecta con once de los distritos más poblados de la capital. En el año 2013 inició sus operaciones, en un primer tramo, desde el distrito de Villa El Salvador hasta la Av. Grau en el cercado de Lima.

El 12 de julio del 2013 el concedente recibió el Taller de Mantenimiento Mayor construido por el concesionario como parte de las inversiones obligatorias.

El 25 de julio del 2013 se firmó el Acta de Acuerdo Temporal entre el concedente y concesionario en el cual las partes acuerdan la puesta en servicio temporal de hasta cinco trenes marca Alstom correspondientes al material rodante adquirido.

El 4 de setiembre del 2013 se firmó la adenda del Acta de Acuerdo Temporal en la cual las partes acuerdan la puesta en servicio temporal del material rodante disponible,

programando hasta 12 trenes para la operación y alcanzando un intervalo de paso de los trenes de 6 minutos en «hora punta» y 10 minutos en «hora valle».

El 13 de noviembre del 2013 se firmó la Adenda N° 1 al contrato de concesión para cumplir con los requerimientos de los acreedores permitidos, obtener el endeudamiento garantizado permitido y, por ende, el cierre financiero del contrato de concesión.

El 16 de diciembre del 2013 el concedente y concesionario firmaron el Acta de Conformidad de la culminación de la puesta en operación comercial de los 19 trenes nuevos marca Alstom, Tramo 1 de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.

Para el año 2014, la Línea 1 del Metro de Lima completará su recorrido con la puesta en marcha de su segundo tramo, desde la Av. Grau hasta la Av. Bayóvar en San Juan de Lurigancho, contando para ello con un total de 26 estaciones de pasajeros.



# 3. Gestión Reguladora

## 1. FIJACIÓN Y REVISIÓN DE TARIFAS

En el ejercicio de su función reguladora, el OSITRAN puede fijar tarifas, establecer sistemas tarifarios por la utilización de la infraestructura y de los servicios que se encuentren bajo su competencia, así como determinar las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto.

Con la finalidad de contar con la opinión de los usuarios de la infraestructura concesionada durante el procedimiento de fijación tarifaria, en el año 2013, OSITRAN organizó cuatro Audiencias Públicas, en donde se recibieron importantes comentarios y referencias no vinculantes para el análisis y planteamiento de tarifas.



Durante el año 2013 se desarrollaron los procedimientos tarifarios que a continuación se detallan:

### Fijación de las Tarifas Máximas por la prestación de Servicios Especiales prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Callao

Mediante las Resoluciones de Consejo Directivo N° 011-2013-CD-OSITRAN del 25 de marzo del 2013 y N° 014-2013-CD-OSITRAN del 30 de abril del 2013, el OSITRAN estableció las tarifas máximas de los siguientes servicios especiales prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao: servicio de reestiba de carga rodante en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle), servicio de reestiba de carga fraccionada en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle) y servicio de descarga y embarque de carga de proyecto. Las tarifas máximas aprobadas se muestran en la siguiente tabla:

Servicio	Estructura tarifaria	Unidad de cobro	US\$
Reestiba carga rodante			
Vía nave	A la nave	t	2,93
Vía muelle	A la nave	t	5,13
Reestiba carga fraccionada			
Vía nave	A la nave	t	3,18
Vía muelle	A la nave	t	4,08
<b>Servicio especial por descarga y embarque de carga de proyecto</b>			
Con grúa móvil		t o m <sup>3</sup>	13,59
Sin grúa móvil		t o m <sup>3</sup>	12,80

En el caso de los servicios especiales de reestiba de carga rodante y carga fraccionada, en sus dos modalidades, deberán ser prestados cumpliendo los niveles de servicio y productividad para carga fraccionada y carga rodante establecidos en el Anexo 3 del contrato de concesión. Para la prestación del servicio especial de descarga y embarque de carga de proyecto no se establece un nivel mínimo de rendimiento a cumplir por parte del concesionario. La tarifa correspondiente al servicio especial de descarga y embarque de carga de proyecto será aplicable a toda carga que sea superior a 35 toneladas métricas (t) o los 50 m<sup>3</sup> de volumen por unidad. La unidad de cobro será la que resulte mayor entre el tonelaje (t) o la dimensión en m<sup>3</sup>.

Asimismo, las tarifas aprobadas, al tener carácter de tarifas máximas, serán reajustadas de forma anual mediante el mecanismo del RPI – X, cuyo factor de productividad X es revisado cada cinco años.

### Fijación Tarifaria del Servicio Especial denominado Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa en el Terminal Norte Multipropósito del Callao

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 060-2013-CD-OSITRAN del 17 de setiembre del 2013, el OSITRAN determinó la tarifa máxima del servicio especial denominado Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa en el Terminal Norte Multipropósito del Callao de acuerdo a la siguiente tabla:

Tarifa fijada para el servicio especial		
Tratamiento	Unidad de cobro	US\$
Carga fraccionada peligrosa directa con equipamiento y personal adicional	t	10,74
Carga fraccionada peligrosa indirecta con equipamiento y personal adicional	t	18,62

Es necesario precisar que la tarifa establecida incluye la tarifa por el servicio estándar, por lo tanto no podrá cobrarse de manera adicional a esta. Además, las tarifas fijadas, al ser tarifas máximas, serán reajustadas de forma anual mediante el mecanismo del RPI – X, cuyo factor X es revisado cada cinco años.

Por otro lado, en los casos en los que el concesionario no emplee equipo y personal adicional para embarcar o desembarcar la carga peligrosa, la tarifa a aplicarse será la tarifa para el servicio estándar de carga fraccionada.



### Fijación de la Tarifa Máxima por la prestación del Servicio Especial Uso de Barreras de Contención en el Terminal Norte Multipropósito del Callao

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 063-2013-CD-OSITRAN del 5 de noviembre del 2013, el OSITRAN determinó la tarifa máxima del servicio especial denominado Uso de barreras de contención en el Terminal Norte Multipropósito del Callao que asciende a US\$ 423,46 por día o fracción.

El servicio comprende el tendido y recojo de barreras de contención durante las operaciones de carga y descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas cuando se opere con hidrocarburos u otros líquidos a granel y antes del inicio de las operaciones de abastecimiento de combustible en el Terminal Norte Multipropósito, así como la posterior limpieza y secado de dichas barreras. Asimismo, la tarifa será cobrada al usuario (línea naviera o consignatario de la carga) que indique el contrato de transporte marítimo cuando se trate de operaciones de exportación, importación o cabotaje. En aquellos casos en que se trate de abastecimiento de combustible a la nave, el servicio será facturado a la línea naviera o a su representante.

De otro lado, la tarifa del servicio, al ser una tarifa máxima, será reajustada anualmente por el mecanismo del RPI – X, cuyo factor de productividad X es revisado cada cinco años.

### Revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para el período 2014 – 2018

El 17 de setiembre del 2013, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD/OSITRAN, se aprobó el factor de productividad de + 0,05% para el período comprendido entre el 1 de enero del 2014 hasta el 31 de diciembre del 2018.

De acuerdo al contrato de concesión y al Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, el factor de productividad se aplica mediante la regla RPI – 0,05%, el cual se denomina mecanismo de precio tope, donde RPI es la variación del índice de precios al consumidor de EE. UU., correspondiente a los últimos 12 meses, publicado por el U.S. Bureau of Labor Statistics.

Este mecanismo se aplica a las canastas reguladas formadas por los servicios de aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de embarque, uso de aeropuerto nacional e internacional y uso de instalaciones de carga, brindados por Lima Airport Partners en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Estos servicios a su vez se agrupan en las canastas de servicios a aeronaves, servicios a pasajeros y servicios a la carga, sobre las cuales se aplica el mecanismo de forma anual.



## 2. MANDATOS DE ACCESO

Dentro de las facultades que tiene el OSITRAN, se encuentra la facultad de emitir mandatos de acceso, mediante los cuales, a falta de acuerdo entre las partes, el OSITRAN determina el contenido íntegro o parcial de un contrato de acceso.

En el 2013, el OSITRAN emitió cuatro mandatos de acceso a solicitud de los usuarios intermedios para el acceso a facilidades esenciales en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, tal como se detalla a continuación:

- **Mandato de acceso a Lima Airport Partners por el servicio de alquiler de áreas de mostradores o check-in counters en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

El 10 de junio del 2013 el OSITRAN, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2013-CD-OSITRAN, dictó mandato de acceso a Lima Airport Partners en favor de las aerolíneas: Iberia, Star Perú, KLM, Air Europa, Sky Airlines, Aeroméxico, LAN, TAM Líneas Aéreas, TAME, Aerolíneas Argentinas, Atsa Aero Transporte, TACA, Lacs, United Airlines, Continental Airlines, American Airlines, Avianca, Aerogal y Delta Airlines (usuarios intermedios) para la utilización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (alquiler de mostradores de check-in) a cambio del pago de un cargo de acceso.

Este cargo de acceso asciende a US\$ 1,62 por hora o fracción (sin IGV), se encontrará vigente por un plazo de tres años y no cuenta con renovación automática.

- **Mandato de acceso a Lima Airport Partners por el servicio de alquiler de oficinas operativas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

El 10 de junio del 2013, mediante resolución de Consejo Directivo N° 029-2013-CD-OSITRAN, se ordenó mandato de acceso a Lima Airport Partners en favor de la Aerolínea LAN PERÚ S.A. para la utilización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que pueda prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (alquiler de oficinas operativas y área gris). Dentro de esta área, la aerolínea solo podrá realizar un conjunto de actividades relacionadas con el servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje. Estas se encuentran detalladas en el mandato de acceso.

Este mandato cuenta con una vigencia de tres años contados desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano y no cuenta con renovación automática. El cargo de acceso o alquiler asciende a US\$ 20,48/m<sup>2</sup> (sin IGV) al mes. El pago del cargo de acceso deberá ser abonado por adelantado, dentro de los siete primeros días calendario de cada mes.

● Mandato de acceso a Lima Airport Partners por el servicio de alquiler de oficinas operativas

El 10 de junio del 2013, mediante resolución de Consejo Directivo N° 032-2013-CD-OSITRAN, se ordenó mandato de acceso a Lima Airport Partners en favor de las aerolíneas Iberia, Star Perú, KLM, Air Europa, Sky Airlines, Aeroméxico, LAN, TAM Líneas Aéreas, TAME, Aerolíneas Argentinas, Atsa Aero Transporte, TACA, Continental Airlines, American Airlines, Avianca, Aerogal y Delta Airlines para la utilización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (alquiler de oficinas operativas). Dentro del área de oficinas operativas, la aerolínea solo podrá realizar un conjunto de actividades que se encuentran detalladas en el mandato de acceso y que se corresponden al servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje.

El mandato tendrá una vigencia de tres años a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano y no cuenta con renovación automática. El cargo de acceso o alquiler asciende a 32,41 US\$/m2 (sin IGV) y deberá abonarse por adelantado dentro de los siete primeros días calendario de cada mes.

● Mandato de acceso a Lima Airport Partners por el servicio de mantenimiento de aeronaves

El 10 de junio de 2013, mediante resolución de Consejo Directivo N° 030-2013-CD-OSITRAN, se dictó mandato de acceso a Lima Airport Partners en favor de las aerolíneas Iberia, KLM, Air Europa, Aeroméxico, LATAM, Avianca, Aerogal, American Airlines, Continental Airlines, United Airlines, TACA, Atsa Aero Transporte, Aerolíneas Argentinas, Centurión Cargo y Delta Airlines (usuarios intermedios) para la utilización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el servicio esencial de mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas. El mandato obliga a Lima Airport Partners a ceder en arrendamiento al usuario intermedio las áreas calificadas como facilidad esencial. Dichas áreas solo podrán ser utilizadas para las actividades correspondientes al servicio esencial de mantenimiento preventivo de aeronaves que se encuentran previstas en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú.

El mandato tiene una vigencia de tres años contados a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano y no cuenta con renovación automática. El cargo de acceso se paga de forma mensual por adelantado. El monto depende del tipo área arrendada:

- Almacén: US\$ 5,42 por m2 al mes.
- Oficinas: US\$ 9,04 por m2 al mes.
- Talleres: US\$ 5,66 por m2 al mes.

3 OPINIONES SOBRE PROYECTOS DE NUEVOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DURANTE EL 2013

Durante el año 2013 se emitió opinión respecto de las versiones finales de los Contratos de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N, y del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, remitidas por Proinversión, en cuanto a los aspectos de competencia del OsitrAn.



4 . OPINIONES SOBRE MODIFICACIONES O RENEGOCIACIONES DE CONTRATOS DE CONCESIÓN DURANTE EL 2013

A continuación, adjuntamos un cuadro en el cual se han sistematizado las opiniones emitidas durante el 2013, sobre modificaciones a los contratos de concesión de competencia del OsitrAn:

N°	Concesionario	Adenda N°	Informe	Acuerdo de CD
1	Lima Airport Partners S.R.L.	6	N° 011-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN	1537-446-13-CD-OSITRAN
2	Terminal Internacional del Sur S.A.	3	N° 026-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN	1579-459-13-CD-OSITRAN
3	Consortio Concesión Chancay – Acos S.A.	2	N° 009-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN	1538-447-13-CD-OSITRAN
4	GyM Ferrovías S.A.	1 (primera solicitud)	N° 013-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN	1540-448-13-CD-OSITRAN
		1 (segunda solicitud)	N° 022-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN	1565-456-13-CD-OSITRAN
5	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	2	N° 015-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN	1548-452-13-CD-OSITRAN
6	Ferrocarril Trasandino S.A.	5	N° 025-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN	1573-457-13-CD-OSITRAN
7	OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	1	N° 047-13-GRE-GS-GAJ-OSITRAN	1653-486-13-CD-OSITRAN
8	Ferrovías Central Andina S.A.	9	N° 050-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN	1660-488-13-CD-OSITRAN
9	Transportadora Callao S.A.	1	N° 051-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN	1661-488-13-CD-OSITRAN

## 4. Niveles de Servicio en la Infraestructura Concesionada



### Concesión del Tramo Vial Paita – Yurimaguas (IIRSA Norte)

- 1.1 La concesión presenta un nivel de servicio global del 98,91%, superior al rango de 95-90% definido en el contrato de concesión.
- 1.2. En cuanto a la evaluación de la rugosidad IRI (Índice de Rugosidad Internacional), se concluye que en la totalidad de los puntos evaluados se ha cumplido con los niveles de rugosidad exigibles en el contrato de concesión.
- 1.3 Respecto a la medición del tiempo de espera en cola en las estaciones de peaje de Paita, Chulucanas, Olmos, Pomahuaca, Utcubamba, Pedro Ruiz, Aguas Claras, Moyobamba y Caynarachi; los valores obtenidos son menores al mínimo admisible de tres minutos.

### Concesión del Tramo Vial Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque

- 1.1 La concesión presenta un nivel de servicio global del 98,62%, superior al 90% definido en el contrato de concesión.

- 1.2. En cuanto a la evaluación de la rugosidad IRI, se concluye que en la totalidad de los puntos evaluados se ha cumplido con los niveles de rugosidad exigibles en el contrato de concesión.

### Concesión del Tramo Vial Ancón – Huacho – Pativilca (Red Vial N° 5)

- 1.1 La concesión presenta un nivel de servicio global superior al 90% definido en el contrato de concesión.
- 1.2. En cuanto a la evaluación de la rugosidad IRI, se concluye que en la totalidad de los puntos evaluados se ha cumplido con los niveles de rugosidad exigibles en el contrato de concesión.
- 1.3 Respecto a la medición del tiempo de espera en cola, en las estaciones de peaje del Serpentín y la variante de Pasamayo y Paraíso, los valores obtenidos son menores al mínimo admisible de tres minutos.

## Niveles de Servicio en la Infraestructura Concesionada

### Concesión del Tramo Vial Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Emp. R01N (Red Vial N°4)

- 1.1 La nueva segunda calzada del subramo 2 Huarmey – Casma (70,43 km) presenta un nivel de servicio global de 97,03%, superior al 95% definido en el contrato de concesión.
- 1.2 Respecto a la medición del tiempo de espera en cola, en las estaciones de peaje de Fortaleza, Huarmey, Vesique y Virú, los valores obtenidos son menores al máximo admisible de tres minutos.

### Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – desvío Cerro de Pasco

- 1.1 La medición del tiempo de espera en cola en las estaciones de peaje de Corcona, Casaraca y Quiulla ha establecido valores menores al mínimo admisible de tres minutos.

En agosto del 2013 se suscribió el Contrato de Consultoría para la Medición y Evaluación de Niveles de Servicio, Rugosidad, Deflectometría y Tiempo de Espera en Cola en Carreteras Concesionadas en Operación (Concurso Público N° 001-2013-OSITRAN) que permite monitorear los niveles de servicio de la infraestructura vial y el servicio brindado por las empresas concesionarias (mediante las evaluaciones del personal in situ y las inspecciones realizadas por el personal de planta). Esto incide favorablemente en el nivel de confort y seguridad de los usuarios que transitan por las vías concesionadas.

### Tramo 1 de la Carretera IIRSA Sur: Marcona – Urcos

Respecto a la medición del tiempo de espera en cola, en las estaciones de peaje y pesaje, de acuerdo a la evaluación realizada, los valores obtenidos son menores al máximo admisible de tres minutos.

Según la última evaluación semestral de niveles de servicio globales que se realizó en el marco de la metodología establecida en el contrato de concesión vigente, se obtuvo un valor del 98,91%.

### Tramo 2 de la Carretera IIRSA Sur: Urcos – Inambari

Respecto a la medición del tiempo de espera en cola en las estaciones de peaje y pesaje, de acuerdo a la evaluación realizada, los valores obtenidos son menores al máximo admisible de tres minutos.

Según la última evaluación semestral de niveles de servicio globales que se realizó en el marco de la metodología establecida en el contrato de concesión vigente, se obtuvo un valor del 99,50%. Este es mayor al valor mínimo establecido (90%).



### Tramo 3 de la Carretera IIRSA Sur: Inambari – Iñapari

Respecto a la medición del tiempo de espera en cola en las estaciones de peaje y pesaje, de acuerdo a la evaluación realizada, los valores obtenidos son menores al máximo admisible de tres minutos.

Según la última evaluación semestral de niveles de servicio globales, realizada en el marco de la metodología establecida en el contrato de concesión vigente, se obtuvo un valor del 99,57%. Este es mayor al valor mínimo establecido (90%).

### Tramo 4 de la Carretera IIRSA Sur: Azángaro – Inambari

Respecto a la medición del tiempo de espera en cola en las estaciones de peaje y pesaje, de acuerdo a la evaluación realizada, los valores obtenidos son menores al máximo admisible de tres minutos.

Según la última evaluación semestral de niveles de servicio globales, realizada en el marco de la metodología establecida en el contrato de concesión vigente, se obtuvo un valor de 99,81%. Este es mayor al valor mínimo establecido (90%).

## Niveles de Servicio en la Infraestructura Concesionada

### Tramo 5 de la Carretera IIRSA Sur: Ilo – Matarani – Azángaro

Respecto a la medición del tiempo de espera en cola, en las estaciones de peaje y pesaje, de acuerdo a la evaluación realizada, los valores obtenidos son menores al máximo admisible de tres minutos.

De la última evaluación semestral de niveles de servicio globales, realizada en el marco de la metodología establecida en el contrato de concesión vigente, se obtuvo un valor de 98,81%.

### Red Vial N° 6 Pucusana – Cerro Azul – Ica

Respecto a la medición del tiempo de espera en cola en las estaciones de peaje y pesaje, de acuerdo a la evaluación realizada, los valores obtenidos son menores al máximo admisible de tres minutos, para los días y horas de la evaluación.

Según la última evaluación semestral de niveles de servicio globales, realizada en el marco de la metodología establecida en el contrato de concesión vigente, se obtuvo un valor de 98,24%. Este es mayor al valor mínimo establecido (95%).

### Tramo Vial Dv. Quilca - Dv. Arequipa (Repartición) - Dv. Matarani - Dv. Moquegua - Dv. Ilo - Tacna - La Concordia

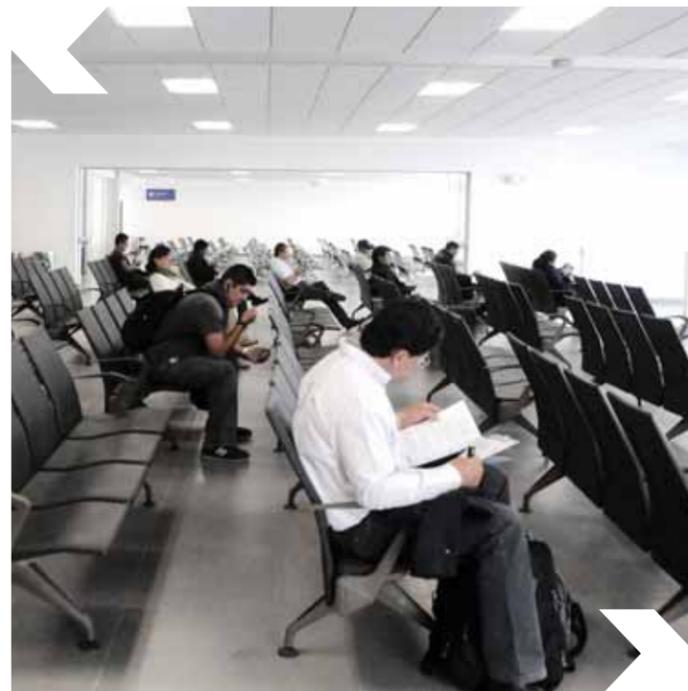
Respecto a la medición del tiempo de espera en cola en las estaciones de peaje, de acuerdo a la evaluación realizada, los valores obtenidos son menores al máximo admisible de tres minutos.

### Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

El 27 de noviembre del 2013 la empresa consultora Técnica y Proyectos S.A. Sucursal del Perú inició el servicio de consultoría para la medición del cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos de calidad y de los niveles de servicio de la IATA en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con un plazo de ejecución de 90 días calendario.

### Primer Grupo de Aeropuertos Regionales

El 5 de diciembre del 2013 la empresa consultora Técnica y Proyectos S.A. Sucursal del Perú inició el Servicio de medición de niveles de servicio para nueve aeropuertos de la concesión primer grupo de aeropuertos de provincia del Perú (Cajamarca, Chiclayo, Iquitos, Pucallpa, Piura, Pisco, Tarapoto, Trujillo y Tumbes) con un plazo de ejecución de 120 días calendario.



## Niveles de Servicio en la Infraestructura Concesionada

### Terminal de Contenedores Muelle Sur - Callao

La concesión del Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao presenta los siguientes indicadores con respecto a los Niveles de Servicio:

Niveles de Servicio y Productividad Período 2013 Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur - Callao DP WORLD CALLAO S.A.					
Indicadores	Requerimiento contractual	Medición promedio por trimestre de explotación			
		9º trimestre	10º trimestre	11º trimestre	12º trimestre
Tiempo para el Inicio de la Descarga.	No más de 20 minutos	7 minutos	9 minutos	9 minutos	9 minutos
Tiempo para el Zarpe de la Nave.	No más de 20 minutos	13 minutos	13 minutos	12 minutos	14 minutos
Rendimiento de la operación de embarque o descarga	No menor de 25 Cont/hr/grúa	31,39 Cont/hr/grúa	35,15 Cont/hr/grúa	35,61 Cont/hr/grúa	34,99 Cont/hr/grúa
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	No más de 20 minutos	33 minutos	28 minutos	25 minutos	22 minutos
Tiempo de atención al usuario para la recepción de su mercancía (Exportación)	No más de 30 minutos	Según contrato, este indicador solo se ha medido en el 3º y 4º trimestre de explotación, siendo el tiempo promedio de atención de 15 min 58 seg para el 3º trimestre y 16 min 53 seg para el 4º trimestre.			
Indicadores	Requerimiento contractual	Operaciones Individuales que No Cumplieron en el Trimestre			
		9º trimestre	10º trimestre	11º trimestre	12º trimestre
Tiempo para el Inicio de la Descarga.	No más de 30 minutos	2 Naves	0	2 Naves	1 Nave
Tiempo para el Zarpe de la Nave.	No más de 30 minutos	5 Naves	1 Nave	8 Naves	4 Naves
Rendimiento de la operación de embarque o descarga	No más de 20 minutos	4 Grúas	1 Grúas	1 Grúas	1 Grúas
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	No más de 30 minutos	36 855 atenciones	26 117 atenciones	18 597 atenciones	11 493 atenciones
Tiempo de atención al usuario para la recepción de su mercancía (Exportación)	No más de 45 minutos	Según contrato, este indicador solo se ha medido en el 3º y 4º trimestre de explotación, hallándose un total de 2301 atenciones en el 3º trimestre y 1924 atenciones en el 4º trimestre, respectivamente, que no cumplieron con los parámetros establecidos.			
Penalidades aplicadas por incumplimiento	Total trimestral	S/. 672 804,50	S/. 483 201,50	S/. 344 248,00	S/. 212 731,50

## Niveles de Servicio en la Infraestructura Concesionada

### Terminal Norte Multipropósito en el Callao

La concesión del Terminal Norte Multipropósito del Callao presenta los siguientes indicadores con respecto a los Niveles de Servicio:

Niveles de Servicio y Productividad Período 2013 Terminal Norte Multipropósito - Callao APM TERMINALS CALLAO S.A.				
Indicadores	Requerimiento contractual	Medición promedio por trimestre de explotación		
		5º trimestre	6º trimestre	7º trimestre
Tiempo para que la nave inicie la descarga	No más de 20 minutos	64 minutos	65 minutos	37 minutos
Tiempo para el zarpe de la nave	No más de 20 minutos	12 minutos	12 minutos	12 minutos
Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle existente	Grúa 1 No menor de 25 movimientos por hora	25,65 movimientos por hora	27,37 movimientos por hora	27,37 movimientos por hora
	Grúa 2 No menor de 25 movimientos por hora	25,40 movimientos por hora	26,26 movimientos por hora	26,88 movimientos por hora
Rendimiento para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle	No menor de 10 Cont/hr/grúa	12,66 Cont/hr/grúa	11,62 Cont/hr/grúa	10,71 Cont/hr/grúa
Rendimiento para carga rodante	No menor a 80 toneladas por hora	150,45 toneladas por hora	151,77 toneladas por hora	147,90 toneladas por hora
Rendimiento para carga fraccionada	No menor a 100 toneladas por hora	128,72 toneladas por hora	108,35 toneladas por hora	139,22 toneladas por hora
Rendimiento para carga sólida a granel en general	No menor a 400 toneladas por hora	423,61 toneladas por hora	417,07 toneladas por hora	239,36 toneladas por hora
Rendimiento para carga sólida a granel de fertilizante	No menor a 300 toneladas por hora	306,87 toneladas por hora	254,37 toneladas por hora	268,78 toneladas por hora
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	No más de 30 minutos	66 minutos	88 minutos	78 minutos
Indicadores	Requerimiento contractual	Operaciones Individuales que No Cumplieron en el Trimestre		
		5º trimestre	6º trimestre	7º trimestre
Tiempo para que la Nave Inicie la Descarga	No más de 30 minutos	157 Naves	189 Naves	238 Nave
Tiempo para el Zarpe de la Nave	No más de 30 minutos	19 Naves	32 Naves	177 Naves
Rendimiento para Operación de Contenedores - Con Grúas Pórtico de Muelle Existente	No menor de 18 Cont/hr/grúa	4 Grúas	2 Grúas	8 Grúas
Penalidades aplicadas por incumplimiento	Total trimestral	S/. 3 467,50	S/. 1 212 529,85	S/. 1 299 430,34

## Niveles de Servicio en la Infraestructura Concesionada

### Línea 1 del Metro de Lima

El contrato de concesión señala que los parámetros mínimos que debe de cumplirse durante la etapa de prestación del servicio son los siguientes indicadores:

- Disponibilidad del servicio (Ds): indica el porcentaje de tiempo de servicio efectivamente prestado respecto al tiempo de servicio. No debe ser menor al 95%.
- Regularidad (1-Rs): indica el porcentaje de puntualidad del servicio prestado respecto al programado. No debe ser menor al 85%.
- Limpieza (L): indica el nivel de limpieza ofrecido en estaciones y trenes. Los elementos sucios no deben ser mayores al 25%.
- Fraude (Fs): es la acción contra la Ley y normas aplicables que consiste en viajar en el servicio sin haber comprado el ticket correspondiente a la categoría de cada usuario. El nivel de fraude de referencia es del 8%.

Los niveles de servicio alcanzados por la Línea 1 del Metro de Lima durante el 2013 fueron:

Indicador	Disponibilidad	Regularidad	Limpieza (elementos sucios)	Nivel de fraude
Año 2013	99,62%	98,29%	8,51%	0,29%

### Ferrocarril del Centro

A diciembre de 2013, el concesionario Ferrovías Central Andina S.A. ha cumplido con mantener el nivel de la vía con el estándar FRA Clase 2. Según la adenda N° 7 al contrato de concesión, la empresa concesionaria tiene la obligación de elevar el nivel de la vía del estándar FRA Clase 2 al estándar FRA Clase 3, en el tramo comprendido desde el Callao hasta La Oroya en un plazo de 4 años, cuya fecha de inicio fue el 21 de setiembre de 2012.

### Ferrocarril del Sur y Sur Oriente

A diciembre de 2013, el concesionario Ferrocarril Transandino S.A. ha cumplido con mantener el nivel de la vía con el estándar FRA Clase 2, según lo establecido en el contrato de concesión.

Tanto Ferrovías Central Andina S.A. como Ferrocarril Transandino S.A. tienen la obligación contractual de cumplir con las Normas de Seguridad Ferroviaria y los Estándares Técnicos establecidos por U.S. Code of Federal Regulations, los cuales son:

- Para la línea férrea:
  - United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II.
  - 49 CFR 213 Track Safety Standards.
- Para el material rodante tractivo y el material rodante:
  - United States Federal Railroad Administration (FRA).
  - 49 CFR 229 Locomotive Safety Standards.
  - 49 CFR 216 Passenger Equipment Safety Standards.
  - 49 CFR 215 Freight Car Safety Standards.
  - 49 CFR 221 Rear and Marking Devices for Passenger, commuter and freight cars.



## 5. Gestión Orientada al Usuario



### MECANISMOS DE SOLUCIÓN DE RECLAMOS Y CONTROVERSIAS

El OSITRAN está facultado de acuerdo a su Reglamento General, modificado por Decreto Supremo N° 114-2013-PCM, para resolver, en la vía administrativa y en segunda instancia, las controversias y reclamos que, dentro del ámbito de su competencia, surjan entre entidades prestadoras y entre éstas y usuarios.

Las entidades prestadoras son competentes en primera instancia para la solución de reclamos que presente un usuario por los servicios prestados por esta, así como por los reclamos que presente un usuario intermedio, con relación al acceso a las facilidades esenciales, antes de la existencia de un contrato de acceso, de conformidad con el Reglamento

Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público.

Dentro de los mecanismos para la solución de reclamos y controversias existen los siguientes procedimientos:

1. Procedimiento de solución de reclamos de usuarios ante las entidades prestadoras.
2. Procedimiento de solución de controversias entre entidades prestadoras o entre estas y sus usuarios intermedios.
3. Procedimiento de apelación ante el Tribunal de Solución de Controversias (segunda instancia).

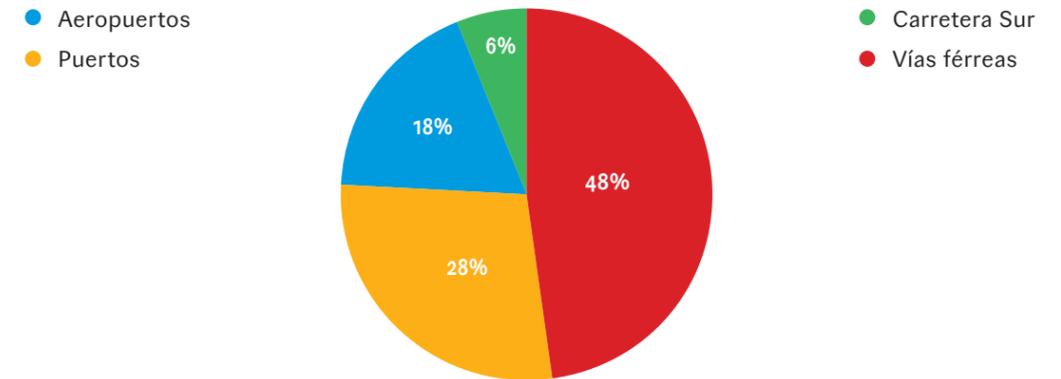
## Gestión Orientada al Usuario

### RECLAMOS DE USUARIOS EN PRIMERA INSTANCIA

Durante el 2013 se registraron un total de 4 082 reclamos en primera instancia, en las 27 concesiones de infraestructura de transporte de uso público supervisadas por el OSITRAN. De ese universo, el 48% (1 947 reclamos) fueron presentados en las concesiones de vías férreas (Incluye Línea 1 del Metro de Lima) y el 28% (1 147 reclamos) fueron

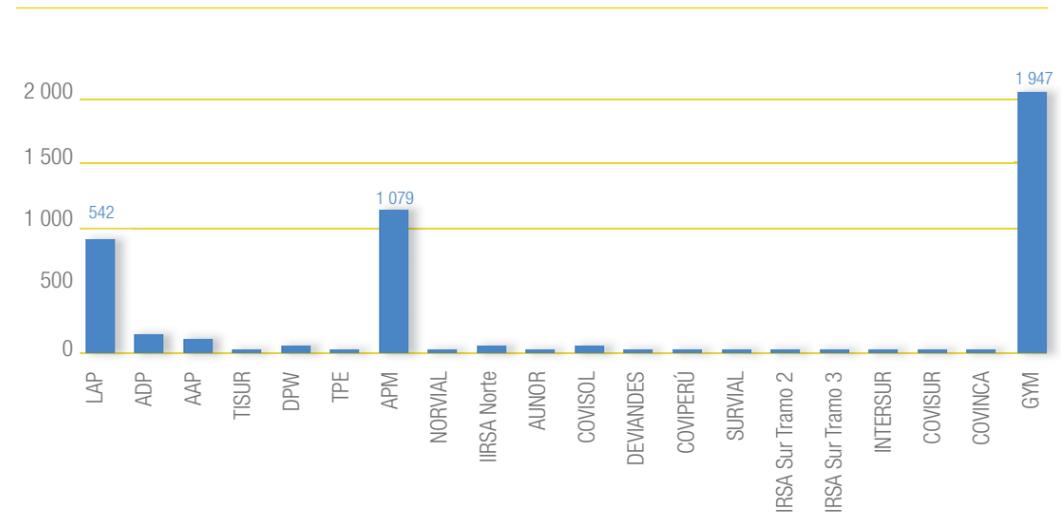
presentados en las concesiones de puertos. La infraestructura que menor número de reclamos tuvo fue la correspondiente a carreteras (225 reclamos en las carreteras del norte, centro y sur) equivalente al 6% del total. Dentro de estas se precisa que el grupo de carreteras del sur tuvo solo 74 reclamos registrados durante el año.

#### Reclamos por infraestructura (2013)



La concesión que registró el mayor número de reclamos fue la de la Línea 1 del Metro de Lima (1 947 reclamos). La segunda concesión con mayor número de reclamos fue la del Terminal Norte Multipropósito en el Callao (1 079 reclamos). Mientras que la tercera fue la del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (542 reclamos).

#### Número de reclamos por concesión



**Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN**

El Tribunal de Solución de Controversias (TSC) del OSITRAN es un órgano independiente que tiene la función de solucionar, en segunda instancia, los reclamos y controversias, de conformidad a los procedimientos establecidos en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN. Lo resuelto por este órgano constituye precedente vinculante en materia administrativa.

**Funciones**

El TSC constituye la segunda y última instancia administrativa que se pronuncia sobre reclamos de los usuarios respecto de cuestiones vinculadas o derivadas de los servicios que son brindados por las entidades prestadoras en virtud de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público (puertos, aeropuertos, carreteras, vías férreas y el Metro de Lima). En ese sentido, se pueden interponer reclamos sobre facturación y cobro de servicios, calidad y oportunidad del servicio, responsabilidad por los daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, defectos de información proporcionada a los usuarios, respecto de temas relacionados con el procedimiento de acceso según el Reglamento Marco de Acceso, sobre información incompleta, incorrecta o defectuosa. La primera instancia en el procedimiento de reclamos la constituye la entidad prestadora.

Asimismo, se pronuncia en segunda y última instancia sobre las controversias que se presenten entre entidades prestadoras sobre materias que tengan que ver con libre acceso a los servicios, pagos o retribuciones, aspectos técnicos y materia ambiental. También es competente para conocer las controversias entre entidades prestadoras y sus usuarios intermedios, respecto de la interpretación o aplicación del mandato o contrato de acceso. Las controversias son tramitadas en primera instancia ante el Cuerpo Colegiado.

El Tribunal sesiona con la asistencia mínima de 3 de sus miembros y adopta decisiones con el voto aprobatorio de la mayoría de los asistentes. En caso de empate en una votación, el Presidente o quien haga sus veces tiene el voto dirimente.

**Conformación**

De acuerdo con lo prescrito en el Artículo 9 de la Ley N° 27332, el TSC está conformado por 5 miembros designados por Resolución Suprema refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros, por el Ministro de Economía y Finanzas y por el Ministro de Transportes y Comunicaciones (ministro del sector al que pertenece la actividad económica regulada), de la siguiente manera:

- Dos miembros a propuesta de la Presidencia del Consejo de Ministros, uno de los cuales será el representante de la sociedad civil. Uno de los miembros propuestos por la Presidencia del Consejo de Ministros preside el Tribunal y tiene voto dirimente.
- Un miembro a propuesta del Ministerio de Economía y Finanzas;
- Un miembro a propuesta del sector al que pertenece la actividad económica regulada; y,
- Un miembro a propuesta del Instituto de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual.

Durante el 2013, el TSC ejerció funciones con los siguientes miembros designados:

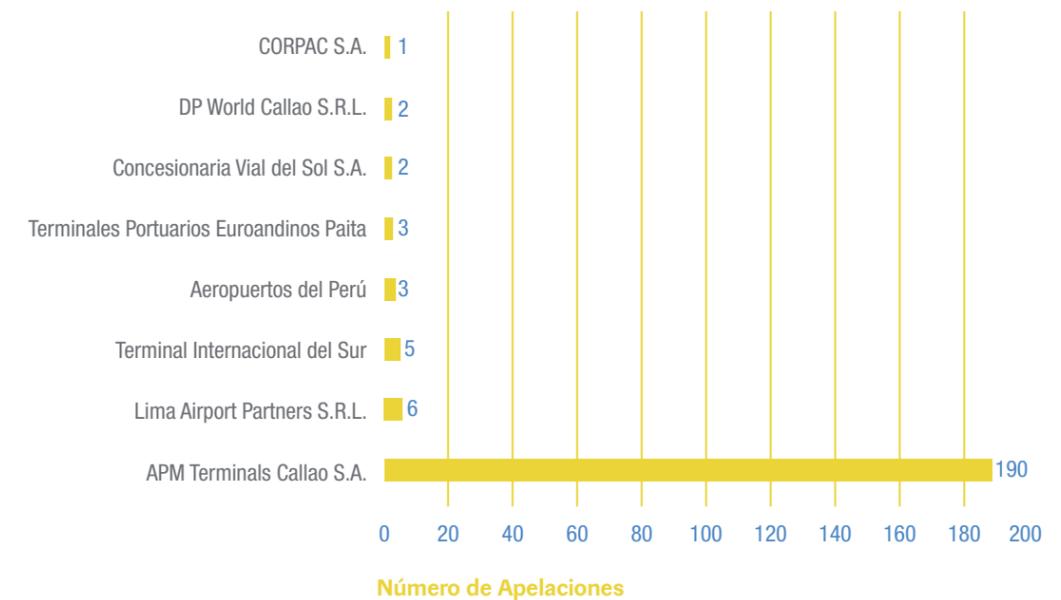
- Dr. Juan Alejandro Espinoza Espinoza, designado mediante la Resolución Suprema N° 204-2008-PCM a propuesta de la Presidencia del Consejo de Ministros. Ejerció funciones hasta el 8 de noviembre de 2013.
- Dr. Héctor Ferrer Tafur, designado mediante la Resolución Suprema N° 205-2008-PCM a propuesta de la Presidencia del Consejo de Ministros en representación de la Sociedad Civil. Ejerció funciones hasta el 8 de noviembre de 2013.
- Dr. Rodolfo Ernesto Castellanos Salazar, designado mediante Resolución Suprema 021-2008-PCM, su designación fue ampliada mediante Resolución Suprema N° 281-2013-PCM, a propuesta del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección del Consumidor.
- Dra. Ana María Granda Becerra, designada mediante Resolución Suprema N° 105-2011-PCM, a propuesta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Después del 8 noviembre de 2013, el Tribunal de Solución de Controversias se quedó sin el quórum mínimo permitido para sesionar, por contar únicamente con dos miembros designados.

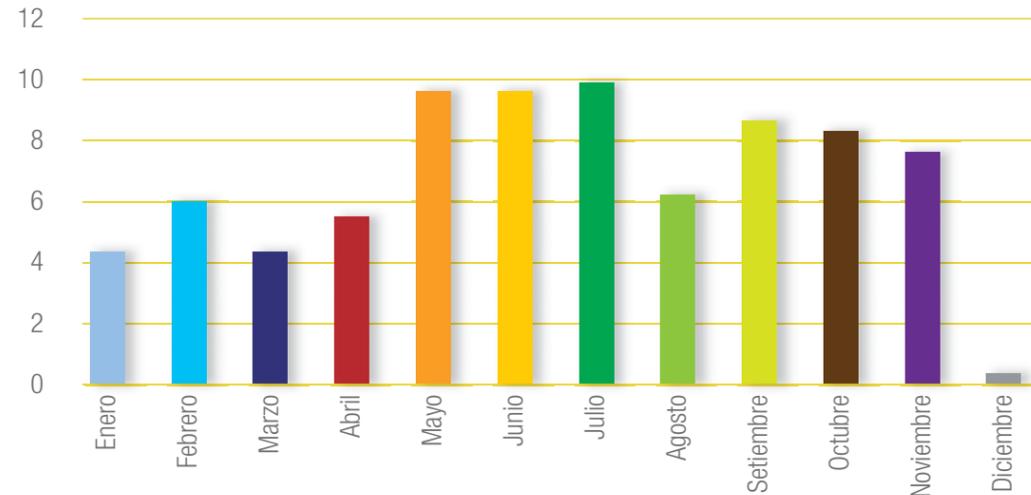


**RECLAMOS DE USUARIOS EN SEGUNDA INSTANCIA**

Durante el año 2013 en los procedimientos de reclamos, los usuarios presentaron 212 apelaciones, de las cuales cerca del 90% correspondieron a decisiones adoptadas por APM Terminals Callao S.A., administrador del Terminal Norte del Puerto del Callao.



Expedientes resueltos por el TSC



**CASOS EMBLEMÁTICOS**

● **Expediente N° 012-2013-TSC-OSITRAN**

Este expediente versó sobre el recurso de apelación interpuesto por el Sr. Jorge Luis Aguilar Lizárraga quien cuestionó que no se le haya permitido el ingreso a la sala VIP en el Aeropuerto de Iquitos, pese a contar con la tarjeta Premium Pass que le permitía hacer uso de dicho servicio. El Sr. Aguilar agregó que las supuestas restricciones por medidas de seguridad invocadas por AdP a fin de justificar la negativa al acceso a dicha área, nunca fueron debidamente comunicadas al momento de ofrecer el servicio.

Por su parte, AdP sostuvo que el usuario no pudo tener acceso a la sala VIP debido a que en ese momento la sala de embarque era ocupada por un vuelo internacional y que según su Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, no está permitido el cruce de pasajeros de vuelos nacionales e internacionales.

En este caso, el TSC confirmó la resolución de la entidad prestadora teniendo en cuenta que se trata de un criterio de seguridad fijado internacionalmente: no se deben mezclar los pasajeros que hayan pasado por determinados controles o inspecciones de seguridad, con personas y/o pasajeros que aún no han sido inspeccionados o no han sido objeto del mismo grado de control.

● **Expediente N° 020-2013-TSC-OSITRAN**

Este expediente versó sobre el recurso presentado por ADM Andina Perú S.R.L. para solicitar que APM se haga responsable por los daños ocasionados debido a la demora en la entrega de su carga a granel que originó la sobreestadía del buque en el puerto, generándole un perjuicio económico. A ello agregó que la entidad prestadora no habría cumplido con los estándares de calidad de servicio establecidos en el contrato de concesión.

Por su parte, APM señaló que la demora en la entrega de la carga de ADM fue producto de la falta de unidades de transporte que impidió que se prestara de manera adecuada el servicio de descarga.

En el proceso quedó acreditado que hubo demora por parte de APM en el cumplimiento de sus operaciones portuarias. Esto evidenció una prestación defectuosa que tuvo como consecuencia que el usuario incurra en gastos ajenos a la relación contractual que mantiene con el administrador portuario. Asimismo, la entidad prestadora no pudo acreditar el incumplimiento de las obligaciones por parte del usuario.

En consecuencia, el TSC revocó la resolución de primera instancia emitida por APM y declaró a esta entidad prestadora responsable por los daños ocasionados a ADM. Estableció que debería pagar a este usuario una indemnización determinada por consenso entre las partes o por la vía arbitral o judicial.



● **CUERPO COLEGIADO DE OSITRAN:**

El Cuerpo Colegiado del OSITRAN (CCO) es un órgano con independencia funcional, y de conformidad con el Artículo 8 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, constituye la primera instancia administrativa en los procedimientos de solución de controversias entre entidades prestadoras y entre estas y sus usuarios intermedios.

Una controversia podrá referirse a cualquier asunto vinculado con el contrato o mandato de acceso, su aplicación o interpretación; la prestación del servicio esencial; la forma de uso de la facilidad esencial y los efectos que se deriven de dicha prestación o forma de uso; entre otros.

El Cuerpo Colegiado del OSITRAN es competente para conocer controversias que versen sobre:

- El libre acceso a los servicios que conforman las actividades de explotación de infraestructura, en los casos en que exista más de una entidad prestadora operando en un tipo de infraestructura.
- Tarifas, tasas, cargos, honorarios y cualquier pago o retribución derivado de los acuerdos entre entidades prestadoras, en tanto se afecte el mercado regulado.
- El aspecto técnico de los servicios públicos materia de competencia del OSITRAN.
- Cualquier desacuerdo relativo al contrato o al mandato de acceso, incluidas su aplicación e interpretación (que no hubiese podido ser resuelta por las partes).

- El cumplimiento de disposiciones legales relativas a obligaciones ambientales, de salud, seguridad u otras vinculadas a la prestación de servicios esenciales o al funcionamiento del mercado de infraestructura bajo la supervisión del OsitrAn.
- Otras que a juicio del órgano resolutorio correspondan ser vistas bajo este procedimiento.

La norma que regula el procedimiento administrativo de controversias es el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, aprobado mediante Resolución N° 019-2011-CD-OSITRAN.

Las controversias son tramitadas en primera instancia ante el Cuerpo Colegiado y en segunda instancia ante el Tribunal de Solución de Controversias.

El día 6 de marzo del 2013 se instaló oficialmente el Cuerpo Colegiado Permanente del OSITRAN. Este se encuentra conformado por los siguientes miembros:

**Presidente:**  
Alfredo Dammert Lira, designado mediante Acuerdo N° 1530-442-13-CD-OSITRAN.

**Miembro:**  
Ena Garland Hilbck, designada mediante Acuerdo N° 1530-442-13-CD-OSITRAN.

**Miembro:**  
Hebert Tassano Velaochaga, designado mediante Acuerdo N° 1535-444-13-CD-OSITRAN.

● CONSEJOS DE USUARIOS

Con el objetivo de contar con un mecanismo de participación efectiva de los usuarios, el OSITRAN fue el primer organismo regulador en conformar los consejos de usuarios, que en el caso de OSITRAN se trata de Consejos de Usuarios de Infraestructura de Transporte de Uso Público. Estos órganos consultivos se han convertido en una importante herramienta de apoyo para el OSITRAN, ya que contribuyen de manera efectiva con información relevante sobre la calidad de los servicios que brindan las entidades prestadoras.



En los últimos cinco años, el OSITRAN ha venido consolidando su relación con los usuarios, es así que ahora se cuenta con siete consejos de usuarios:

- Tres consejos nacionales, presididos por la Presidencia Ejecutiva del OSITRAN (Consejo de Usuarios de Red Vial, Consejo de Usuarios de Puertos y Consejo de Usuarios Aeropuertos).
- Cuatro consejos regionales, presididos por la Gerencia General del OSITRAN (Consejo Regional de Usuarios de Arequipa, Consejo Regional de Usuarios del Cusco, Consejo Regional de Usuarios de Piura y Consejo Regional de Usuarios de Loreto – San Martín).

Durante el año 2013, el OSITRAN ha realizado 15 sesiones ordinarias en las diferentes ciudades sedes de los Consejos de Usuarios. En ellas se abordaron diversos temas de interés y se canalizaron gestiones para el beneficio de los usuarios.



III Encuentro de los Consejos de Usuarios de OSITRAN

Con el fin de continuar capacitando a los miembros de los Consejos de Usuarios y puedan conocer con mayor profundidad las funciones de regulación y supervisión del OSITRAN, en el año 2013 se realizaron visitas guiadas a diferentes infraestructuras de transporte, como el Ferrocarril del Sur y Suroriente (Tramo Cusco–Machu Picchu), la Línea 1 del Metro de Lima, el Muelle Norte del Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Rodríguez Ballón de Arequipa.

En el mes de noviembre, se organizó el III Encuentro de Usuarios de la Infraestructura de Transporte en la ciudad de Lima. En este evento, que sirvió tanto para el intercambio de experiencias a nivel nacional como para la difusión del marco regulatorio del OSITRAN, participaron los miembros de los Consejos de Usuarios de las ciudades de Lima, Arequipa, Cusco, Piura, Loreto y San Martín.



● CURSO DE EXTENSIÓN UNIVERSITARIA 2013

El Organismo Regulador de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público realizó el X Curso de Extensión Universitaria en Regulación de Infraestructura de Transporte de Uso Público que contó con la participación de universitarios de todo el país.

Los 26 estudiantes becados de las carreras de Economía, Derecho e Ingeniería procedentes de Lima y de diversas ciudades del interior del país (como Ica, Huancayo, Trujillo, Puno, Arequipa y Chiclayo) aprobaron un riguroso proceso de admisión. Posteriormente, cumplieron un total de 125 horas de estudio durante los dos primeros meses del 2013. Las materias fueron desarrolladas por expertos profesionales del OSITRAN, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de la Autoridad Portuaria Nacional; y por catedráticos de la especialidad de Regulación de la Universidad del Pacífico, entre otros.

Finalizado el curso, los alumnos que obtuvieron los primeros puestos accedieron a la oportunidad de realizar

sus prácticas laborales en el OSITRAN o entidades y empresas del sector.

La ceremonia de clausura contó con la presencia de la Presidente de nuestra institución y los gerentes de línea. Los universitarios se mostraron satisfechos al recibir sus certificados de estudio e invocaron a que más jóvenes se interesen por el curso para complementar sus estudios universitarios y obtener más posibilidades de empleo.

*“El CEU 2013 me permitió profundizar mis conocimientos en el campo de la regulación económica. De la mano de profesionales de primer nivel, he podido comprender muchos aspectos de la regulación que no siempre son observables en modelos teóricos sino que dependen en gran medida de la experiencia que se va adquiriendo en la práctica. El CEU fue para mí un hito importante dentro de mi formación profesional”, manifestó Manuel Martín Morillo, egresado del CEU, quien actualmente viene realizando sus prácticas pre profesionales en la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.*

### ● ACTIVIDADES DE DIFUSIÓN Y POSICIONAMIENTO

#### Gestión comunicativa y relaciones públicas

En el 2013 la gestión de comunicación y relaciones públicas fue muy dinámica, fomentando la relación con los diversos grupos de interés del OSITRAN.

#### Organización de eventos

El 29 de enero se organizó la ceremonia por el 15º aniversario de la institución que congregó a representantes de diversas instituciones del Estado y del sector privado. Allí la presidente del Consejo Directivo informó sobre sus proyectos de gestión en el marco de la transparencia y eficiencia técnica.



Asimismo, en el marco de las estrategias de comunicación utilizadas para reforzar la imagen de la institución, el OSITRAN ha desarrollado diversos eventos académicos tales como seminarios, talleres, cursos y charlas con el fin de difundir la cultura regulatoria.

Se suma también la realización de eventos de difusión como cursos gratuitos en diversos departamentos del país, en especial en las ciudades donde existen Consejos de Usuarios de OSITRAN, que fueron organizados con el apoyo de las universidades y los colegios profesionales.

#### Seminarios internacionales y encuentros

En setiembre se apoyó la organización del Seminario "Los estudios RAMS en la gestión y supervisión de infraestructura ferroviaria - Normas UNE-EN 50126-50128-50129". Este evento contó con el auspicio del Banco de Desarrollo de América Latina

y tuvo como objetivo capacitar a los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, PROINVERSIÓN, Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, entre otros.

En noviembre se organizó el III Encuentro de Consejos de Usuarios de la Infraestructura de Transporte que comprendió un día de charlas de capacitación (donde los usuarios pudieron resolver casos prácticos de solución de reclamos y denuncias) y otro día de visitas guiadas a dos concesiones (Muelle Norte y Línea 1 del Metro de Lima) con el fin de conocer el trabajo de supervisión y regulación *in situ* que realiza en OSITRAN.

#### Difusión de la Cultura Regulatoria:

En el mes de agosto se organizó el curso gratuito de Regulación y Supervisión de la Infraestructura de Transporte Concesionada de Uso Público en Piura.

En el mes de octubre se organizó del curso gratuito de Regulación y Supervisión de la Infraestructura de Transporte Concesionada de Uso Público en Arequipa.

En noviembre se organizó el curso gratuito de Regulación y Supervisión de la Infraestructura de Transporte Concesionada de Uso Público en Iquitos. En todos estos cursos se difundió también el proceso de postulación a la XI Edición del Curso de Extensión Universitaria.

En diciembre, se realizó el Conversatorio "Evaluación de las causales de caso fortuito o fuerza mayor en los contratos de concesión supervisados por OSITRAN", organizado por la Gerencia de Asesoría Jurídica y dirigido al personal de OSITRAN.



### Acercamiento al usuario

El OSITRAN ha planteado dentro de su Plan Estratégico Institucional 2011- 2015 el objetivo de mejorar las relaciones con el usuario. En el 2013 se continuó con las acciones de acercamiento directo e indirecto al usuario final que utiliza las infraestructuras concesionadas que culminaron la etapa de construcción.

### Usuarios mejor informados

En el 2013 se ejecutaron diversas acciones de comunicación para orientar al usuario final sobre sus deberes y derechos en el uso de la infraestructura de transporte concesionada.

Se crearon piezas comunicativas como guías para los usuarios del Metro de Lima, aeropuertos y puertos; flyers plegables sobre el OSITRAN; informativos sobre las redes viales N° 5, N° 6, IIRSA Norte y Tramo 1 de la IIRSA Sur, entre otros.

Asimismo, se elaboró la cartilla de seguridad para el Metro de Lima y los trípticos informativos sobre el Cuerpo Colegiado del OSITRAN.

Entre las publicaciones institucionales más importantes destaca la elaboración de la Memoria Anual 2012, el Manual del Reglamento de los Consejos de Usuarios del OSITRAN y los Boletines Informativos Virtuales.



### Participación en ferias de orientación al usuario

Asimismo, se atendieron invitaciones para participar en eventos organizados por diversas entidades públicas y privadas:

- Participación en la feria de orientación «El patio del consumidor II» organizada por la Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios (Aspec) en las instalaciones del centro comercial Mega Plaza de Los Olivos, Lima, en el mes de marzo.
- Participación en la feria «La esquina del consumidor», organizada por el Consejo Nacional de Asociaciones de Consumidores y Usuarios del Perú (Conacup) en el mes de marzo. En dicha feria se realizaron charlas para alumnos del tercer grado de primaria de los principales colegios de los distritos de San Luis y San Borja, de Lima.
- Participación en la «Feria de los derechos del consumidor», organizada por el Congreso de la República en el mes de marzo. Allí se brindó información al público en general sobre sus derechos al utilizar la infraestructura de transporte concesionada.
- Participación en feria de orientación «Informando al usuario», organizada en el mes de mayo por la Municipalidad Distrital de Ate-Vitarte.
- Participación en la acción cívica «La mejor defensa es el desarrollo» que fue organizada por el Ministerio de Defensa en el mes de octubre. La feria convocó a diversos organismos del Estado que orientaron a más de mil pobladores de la localidad de Manchay, Lima.



Durante el 2013 se ha continuado con la difusión de spots y piezas gráficas de la campaña educativa «OSITRAN va contigo», dirigida a los usuarios finales, con el objetivo de orientarlos acerca de sus derechos y deberes al hacer uso de una infraestructura de transportes. La campaña se centró en tres tipos de infraestructura: carreteras, aeropuertos y el Metro de Lima.

También se han elaborado tótems informativos ubicados en los aeropuertos concesionados en todo el país (dos tótems en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y 16 tótems en aeropuertos de provincias) que contienen información sobre el procedimiento de reclamos en primera y segunda instancia.



En el 2013 se ha continuado con la atención de sugerencias y reclamos a través de los Módulos virtuales de Orientación al Usuario ubicados en cinco estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima (estaciones Grau, La Cultura, Angamos, Cabitos y Villa El Salvador) y en tres terminales aeroportuarios de provincia (aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Tacna).

Se han colocado vallas de publicidad exterior con información para los usuarios de redes viales en la estación de peaje Variante de Pasamayo en el distrito de Ancón y en la estación de peaje Jahuay en la ciudad de Chíncha, correspondientes a las concesiones viales Red Vial N° 5 y N° 6, respectivamente.



#### Redes sociales

Durante el 2013 se manejaron las principales cuentas de la institución en redes sociales: el perfil y el fan page de Facebook, la cuenta en Twitter y el canal en YouTube. Para cada plataforma se crearon publicaciones sobre las funciones del OSITRAN, los deberes y derechos de los usuarios cuando hacen uso de la infraestructura de transporte bajo la competencia de OSITRAN, las notas de prensa publicadas por la Oficina de Relaciones Institucionales, las actividades de orientación realizadas en ferias informativas, la promoción de eventos realizados (cursos, audiencias públicas, seminarios y encuentros) y la difusión del contenido de la página web, las noticias del sector, los rebotes en medios de la institución y algunos saludos para los seguidores en fechas importantes.

#### Convenios interinstitucionales

Durante el año 2013 el OSITRAN ha suscrito dos convenios de cooperación interinstitucional con otras entidades públicas:

- Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional entre el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOP) y los organismos reguladores de servicios públicos: OSIPTEL, OSINERGMIN, OSITRAN y SUNASS.
- Convenio de colaboración interinstitucional de certificación digital en el marco del Decreto Supremo N° 070-2011-PCM y Decreto Supremo N° 106-2012-PCM.

El objetivo general de los convenios es acordar la colaboración mutua con diferentes instituciones para permitir, en la mayoría de casos, la movilización e intercambio de recursos humanos, técnicos y materiales, así como de experiencias y tecnologías.

## 6. Información Financiera

CUADRO 1. Aporte por regulación y seguimiento y control (en miles de nuevos soles)

EMPRESAS CONCESIONARIAS	AÑO		CRECIMIENTO Var % 2012-2013
	2012	2013	
<b>REGULACIÓN</b>			
LAP	6 023	6 882	14%
ENAPU S.A.	496	542	9%
APM TERMINALS	2 422	2 984	23%
CORPAC S.A.	2 294	2 640	15%
TISUR	789	1 035	31%
FCA	316	323	2%
FTA	480	484	1%
GYM FERROVIAS S.A.	462	475	3%
NORVIAL	854	926	8%
COVIPERU	1 000	1 069	7%
CONCESIONARIA INTEROCEANICA TRAMO 2	15 054	2 284	-85%
CONCESIONARIA INTEROCEANICA TRAMO 3	12 925	3 123	-76%
DEVIANDES	399	442	11%
INTERSUR	3 856	3 336	-13%
CINSA	9 650	2 619	-73%
COVISOL	768	997	30%
CANCHAQUE	204	321	57%
TPE – PAITA	624	697	12%
AUTOPISTA DEL NORTE	849	1 018	20%
ADP	776	824	6%
AAP	195	422	117%
DP WORLD	3 339	3 512	5%
COVISUR	1 117	1 174	5%
SURVIAL	810	834	3%
CHANCAY ACOS	336	139	-59%
OBRAINSA	272	83	-69%
COVINCA		149	100%
<b>SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LA SUPERVISIÓN</b>			
COVIPERU			0%
CINSA			0%
CONCESIONARIA INTEROCEANICA TRAMO 2	5 579	233	-95,81%
CONCESIONARIA INTEROCEANICA TRAMO 3	3 518	3 518	-68,70%
INTERSUR	2 828	2 828	-4,05%
<b>TOTAL</b>	<b>78 235</b>	<b>43 382</b>	<b>-45%</b>

Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas

**CUADRO 2.** Retribución al Estado de entidades prestadoras en Dólares

EMPRESAS CONCESIONARIAS	AÑO		CRECIMIENTO Var % 2012-2013
	2012	2013	
LAP (Aeropuerto Jorge Chávez)	89 643 745	101 394 955	13%
TISUR (Puerto Matarani)	1 490 676	1 923 126	29%
<b>TOTAL EN US\$</b>	<b>91 134 421</b>	<b>103 318 081</b>	<b>13%</b>

Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas / Elaboración: Propia.

**CUADRO 3.** Retribución al Estado de entidades prestadoras en Nuevos Soles

EMPRESAS CONCESIONARIAS	AÑO		CRECIMIENTO Var % 2012-2013
	2012	2013	
NORVIAL (Ancón – Pativilca)	4 690 950	5 009 449	7%
FVCA (Ferrocarril Central)	7 422 008	7 856 766,22	6%
FTA (Ferrocarril del Sur)	17 430 645	18 104 096	4%
COVIPERÚ (Red Vial N° 6)	18 555 267	20 125 676	8%
TPE (Terminal Portuario Paita)	1 248 676	1 394 565	12%
APM TERMINALS (Muelle Norte Callao)	7 267 451	8 957 621	23%
DP WORLD (Muelle Sur - Callao)	9 986 788	10 507 406	5%
<b>TOTAL EN S/.</b>	<b>66 601 785</b>	<b>71 955 579</b>	<b>8%</b>

Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas / Elaboración: Propia.

**CUADRO 4.** Detalle de la transferencia de la retribución en Dólares

ENTIDADES	AÑO		CRECIMIENTO Var % 2012-2013
	2012	2013	
MTC	87 850 804	99 366 988	13%
PROINVERSIÓN	1 822 616	2 066 273	13%
FONAFE	713 807	921 021	29%
GOBIERNO REGIONAL DE AREQUIPA	148 710	191 879	29%
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ISLAY	298 135	384 625	29%
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE ISLAY	149 068	192 313	29%
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE MEJÍA	37 267	48 078	29%
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE COCACHACRAS	37 178	47 970	29%
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PUNTA DE BOMBÓN	37 178	47 970	29%
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE DEÁN VALDIVIA	37 178	47 970	29%
<b>TOTAL EN US\$</b>	<b>91 131 939</b>	<b>103 315 088</b>	<b>13%</b>

Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas / Elaboración: Propia.

**CUADRO 5.** Detalle de la transferencia de la retribución en Nuevos Soles

ENTIDADES	AÑO		CRECIMIENTO Var % 2012-2013
	2012	2013	
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	16 332 715	32,677 864	100%
PROINVERSIÓN	237 591	603 208	154%
AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL	18 507 540	20 858 735	13%
<b>TOTAL EN S/.</b>	<b>35 077 847</b>	<b>54 139 806</b>	<b>54%</b>

Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas / Elaboración: Propia.

**1. RATIOS DE LOS ESTADOS FINANCIEROS DE OSITRAN (AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013)**

Los ratios financieros son coeficientes o razones de medida y comparación a través de las cuales la relación (por división) entre sí de dos datos financieros directos, permiten analizar el estado actual o pasado de una organización en función a los niveles óptimos definidos para ella.

En relación a la comparación de los datos, esta debe cumplir ciertas condiciones:

- Los datos financieros que se relacionan deben corresponder a un mismo momento o período en el tiempo.
- Debe existir relación económica, financiera y administrativa entre las cantidades a comparar.
- Las unidades de medida en las cuales están expresadas las cantidades de ambos datos a relacionar deben ser consistentes una con otra.

Los ratios proveen información que permite tomar decisiones acertadas a quienes son responsables de la entidad, al Ministerio de Economía y Finanzas, a la Cuenta General de la República y a la ciudadanía en general.

Debido a las múltiples diferencias existentes en las organizaciones, el uso actual de estos ratios no puede o debe ser estandarizado, ya que cada empresa o entidad posee óptimos que la identifican en función de la actividad que desarrolla y los plazos que utiliza.

A continuación, presentamos los principales ratios de los estados financieros del OSITRAN al 31 de diciembre del 2013.

**• Ratios de liquidez**

Miden la capacidad de pago que tiene la empresa para hacer frente a sus deudas de corto plazo. Es decir, se refiere al dinero en efectivo que dispone para cancelar las deudas. Expresan no solamente el manejo de las finanzas totales de la empresa sino la habilidad gerencial para convertir en efectivo determinados activos y pasivos corrientes.

$$\text{LIQUIDEZ GENERAL} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE}}{\text{PASIVO CORRIENTE}} = \frac{\text{S/. 85 851 863,63}}{\text{S/. 5 038 137,72}} = 17,04$$

El ratio de liquidez general lo obtenemos dividiendo el activo corriente entre el pasivo corriente. El activo corriente incluye básicamente las cuentas de efectivo y equivalente de efectivo, cuentas por cobrar, otras cuentas por cobrar, existencias y gastos pagados por anticipado. Este ratio es la principal medida de liquidez y muestra la proporción de deudas de corto plazo que son cubiertas por elementos del activo, cuya conversión en dinero corresponde aproximadamente al vencimiento de las deudas.

Para el ejercicio 2013 tenemos que por cada Nuevo Sol de deuda, nuestra entidad tiene S/. 17,04 para la atención de su deuda en el corto plazo.

$$\frac{\text{PRUEBA ÁCIDA}}{\text{PASIVO CORRIENTE}} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE} - \text{INVENTARIOS}}{\text{PASIVO CORRIENTE}} = \frac{\text{S/. 85 405 074,22}}{\text{S/. 5 038 137,72}} = 16,95$$

La prueba ácida es aquel indicador que al descartar del activo corriente se queda con cuentas que no son fácilmente realizables, proporciona una medida más exigente de la capacidad de pago de la entidad en el corto plazo. Es algo más severa que la anterior y es calculada restando el inventario del activo corriente y dividiendo esta diferencia entre el pasivo corriente.

En este ratio demostramos que para el ejercicio 2013, el OsitrAn tiene la suficiente liquidez para atender las deudas a corto plazo. Por cada sol de deuda se tiene S/. 16,95 para su atención en el corto plazo.

● **Ratios de solvencia**

Estos ratios muestran la cantidad de recursos que son obtenidos de terceros para la entidad, el respaldo que posee frente a sus deudas totales. Dan una idea de la autonomía financiera de la entidad. Combinan las deudas de corto y largo plazo. Permiten conocer qué tan estable o consolidada es la empresa en términos de la composición de los pasivos y su peso relativo con el capital y el patrimonio.

$$\frac{\text{ESTRUCTURA DEL CAPITAL}}{\text{PATRIMONIO}} = \frac{\text{PASIVO TOTAL}}{\text{PATRIMONIO}} = \frac{\text{S/. 8 486 587,30}}{\text{S/. 80 967 594,83}} = 10\%$$

Este ratio es el cociente que muestra el grado de endeudamiento de la entidad con relación al patrimonio. En nuestro caso podemos apreciar que el pasivo total al 31 de diciembre del 2013 es equivalente al 10% de nuestro patrimonio.

$$\frac{\text{RAZON DE ENDEUDAMIENTO}}{\text{ACTIVO TOTAL}} = \frac{\text{PASIVO TOTAL}}{\text{ACTIVO TOTAL}} = \frac{\text{S/. 8 486 587,30}}{\text{S/. 89 454 182,13}} = 9\%$$

Representa el porcentaje de fondos de participación de los acreedores en los activos, ya sea en el corto o largo plazo. En este caso, el objetivo es medir el nivel global de endeudamiento (cuentas por pagar a proveedores y personal). En el OSITRAN la participación de terceros en nuestro activo total es del 9%.

● **Ratios de rentabilidad**

Miden la capacidad de la generación de utilidad por parte de la entidad. Tienen por objetivo apreciar el resultado neto obtenido a partir de ciertas decisiones y políticas en la administración de los fondos de la empresa. Expresan el rendimiento de la entidad en relación con su recaudación, activos o capital. Es importante conocer estas cifras puesto que la entidad necesita producir utilidad para poder existir.

$$\frac{\text{RENDIMIENTO SOBRE EL PATRIMONIO}}{\text{CAPITAL O PATRIMONIO}} = \frac{\text{UTILIDAD NETA}}{\text{CAPITAL O PATRIMONIO}} = \frac{\text{S/. 11 373 463,12}}{\text{S/. 80 967 594,83}} = 14\%$$

Mide la rentabilidad de las utilidades acumuladas en el patrimonio del OSITRAN. Para el ejercicio 2013, esta es del 14%.

$$\frac{\text{RENDIMIENTO SOBRE LA INVERSIÓN}}{\text{ACTIVO TOTAL}} = \frac{\text{UTILIDAD NETA}}{\text{ACTIVO TOTAL}} = \frac{\text{S/. 11 373 463,12}}{\text{S/. 89 454 182,13}} = 13\%$$

Establece la efectividad total de la administración y su capacidad de producir utilidades sobre los activos totales disponibles. Para el ejercicio 2013 esta es del 13%.

● **Ratios de gestión**

$$\frac{\text{MARGEN NETO DE UTILIDAD}}{\text{VENTAS NETAS}} = \frac{\text{UTILIDAD NETA}}{\text{VENTAS NETAS}} = \frac{\text{S/. 11 373 463,12}}{\text{S/. 44 111 125,17}} = 26\%$$

Razón que relaciona la utilidad líquida del período con el nivel de las ventas netas (en nuestro caso, la recaudación del ejercicio). Para el 2013 el OSITRAN ha obtenido un 26% (que significa el porcentaje de utilidad que ha generado la recaudación).

**2. ANÁLISIS VERTICAL Y HORIZONTAL DE LOS ESTADOS FINANCIEROS DEL OSITRAN AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013**

● **Análisis vertical del Estado de Situación Financiera**

El análisis vertical del estado de situación financiera consiste en la comparación de una partida del activo con la suma total del estado y/o con la suma de las partidas del pasivo o del patrimonio total del estado, y/o con la suma de un mismo grupo del pasivo y del patrimonio. El propósito de este análisis es evaluar la estructura de los medios de la entidad y sus fuentes de financiamiento.

Analizando los activos de la entidad, al 31 de diciembre del 2013, el efectivo y equivalente de efectivo significa el 85% del total del activo, de los cuales el 71% se encuentra colocado a plazo fijo en entidades financieras privadas a tasas que fluctúan entre 3,85% y 4,05% de TEA a 90 días.

El otro rubro significativo dentro del activo son las otras cuentas por cobrar que significan el 10% del activo. Este está conformado por S/. 5 703 000 (deuda del Ministerio de Transportes y Comunicaciones por mandato de laudos arbitrales del 2012) y S/. 3 408 000 (por la proyección del aporte por regulación generado en el mes de diciembre y que se recaudará en enero del 2014).

El activo fijo solamente representa un 3% del total del activo del OSITRAN.

Con relación al pasivo y patrimonio, el componente más importante de este rubro son los resultados acumulados que representan el 63% de este componente, cifras donde se van acumulando los superávits de los distintos ejercicios; asimismo, la Hacienda Nacional representa el 28%, importe conformado por los resultados acumulados de períodos anteriores que por dinámica contable son capitalizados.

Un porcentaje bastante disminuido representan las cuentas por pagar (5%), saldo en su mayoría de compromisos devengados al 31 de diciembre del 2013, y que serán canceladas durante enero del 2014.

El rubro de provisiones significa el 4% del pasivo y patrimonio, importe conformado por las provisiones por contingencias, básicamente un laudo arbitral por S/. 2 017 000 y un proceso judicial en lo administrativo por S/. 1 112 000.

**ANÁLISIS VERTICAL DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA - En Nuevos Soles AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013**

CUENTAS	Al 31 de diciembre del 2013	VARIACIÓN PORCENTUAL	Al 31 de diciembre del 2012	VARIACIÓN PORCENTUAL
<b>ACTIVO</b>				
Efectivo y equivalente de efectivo	76 317 809,90	85%	62 892 404,52	81%
Cuentas por cobrar (neto)	29 220,12	0%	150 373,20	0%
Otras cuentas por cobrar (neto)	8 979 964,46	10%	11 324 021,96	15%
Existencias (neto)	446 789,41	0%	140 476,79	0%
Gastos pagados por anticipado	78 079,74	0%	20 331,63	0%
Otras cuentas por cobrar a largo plazo	0	0%	0	0%
Edificios, estructuras y activos no producidos (neto)	0	0%	0	0%
Vehículos, maquinarias y otros (neto)	2 782 370,27	3%	2 623 511,98	3%
Otras cuentas del activo (neto)	819 948,23	1%	782 407,19	1%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>89 454 182,13</b>	<b>100%</b>	<b>77 933 527,27</b>	<b>100%</b>
<b>PASIVO Y PATRIMONIO</b>				
Obligaciones Tesoro Público	0		0	
Cuentas por pagar	4 313 929,14	5%	1 841 942,07	2%
Otras cuentas del pasivo	724 208,58	1%	315 707,50	0%
Beneficios sociales y obligaciones previsionales	214 173,60	0%	131 991,98	0%
Otras cuentas del pasivo	0	0%	0	0%
Provisiones	3 234 275,98	4%	153 740,58	0%
Hacienda nacional	24 623 638,44	28%	24 623 638,44	32%
Hacienda nacional adicional	0	0%	0	0%
Resultados acumulados	56 343 956,39	63%	50 866 506,70	65%
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>89 454 182,13</b>	<b>100%</b>	<b>77 933 527,27</b>	<b>100%</b>

● **Análisis horizontal del Estado de Situación Financiera**

El análisis horizontal del estado de situación financiera estudia las relaciones entre los elementos financieros para dos juegos de estados, es decir para los estados de fechas o períodos sucesivos. Por consiguiente, representa una comparación dinámica en el tiempo.

Para el OSITRAN, durante el ejercicio 2013, el rubro efectivo y equivalente de efectivo se ha incrementado con relación al saldo del 2012 en un 21% (debido a la mayor captación en el presente ejercicio) Las cuentas por cobrar han disminuido en un 81%, debido a que la colocación de los fondos a plazo fijo se ha realizado recién en diciembre a 90 días; asimismo, las otras cuentas por cobrar también han disminuido en un 21% con relación a los saldos del 2012, referido básicamente al pago efectuado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (concerniente al laudo arbitral que adeuda al OSITRAN).

Las existencias y los gastos pagados por anticipado se han incrementado en más del 200%. El primer rubro responde a una programación ordenada de adquisiciones de útiles de oficina para que la operatividad de las oficinas del OSITRAN no tengan inconvenientes con la falta de útiles, mientras que los gastos pagados por anticipado responden principalmente a la compra de seguros patrimoniales y SOAT, en favor del patrimonio de la entidad.

El rubro de vehículos, maquinarias y otros; así como las otras cuentas del activo se han incrementado en un 6% y 5%, respectivamente, fundamentalmente por la adquisición de equipos, muebles y software requerido por la Oficina de Informática.

Con relación al pasivo y patrimonio, el rubro que ha sufrido un incremento bastante significativo es el rubro de las provisiones. Esto se debe a las provisiones por contingencias, básicamente a laudos arbitrales por S/. 2 017 000, un proceso judicial en lo administrativo por S/. 1 112 000 y dos procesos laborales por S/. 106 000.

Las cuentas por pagar y las otras cuentas del pasivo se han incrementado con relación al 2012 en más del 100% por compromisos contraídos y devengados al 31 de diciembre del 2013 pendientes de pago y cuya cancelación será realizada en enero del 2014.

El incremento de la provisión de beneficios sociales y obligaciones previsionales corresponde a los beneficios sociales de los trabajadores al 31 de diciembre del 2013.

Asimismo, los resultados acumulados, se han incrementado en un 11%, correspondiente al resultado del ejercicio del 2013 que es un superávit de S/. 11 373 000.

ANÁLISIS HORIZONTAL DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA - En Nuevos Soles  
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013

CUENTAS	AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013	AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2012	VARIACIÓN PORCENTUAL
<b>ACTIVO</b>			
Efectivo y equivalente de efectivo	76 317 809,90	62 892 404,52	21%
Cuentas por cobrar (neto)	29 220,12	150 373,20	-81%
Otras cuentas por cobrar (neto)	8 979 964,46	11 324 021,96	-21%
Existencias (neto)	446 789,41	140 476,79	218%
Gastos pagados por anticipado	78 079,74	20 331,63	284%
Otras cuentas por cobrar a largo plazo	0	0	0%
Edificios, estructuras y activos no producidos (neto)	0	0	0%
Vehículos, maquinarias y otros (neto)	2 782 370,27	2 623 511,98	6%
Otras cuentas del activo (neto)	819 948,23	782 407,19	5%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>89 454 182,13</b>	<b>77 933 527,27</b>	<b>15%</b>
<b>PASIVO Y PATRIMONIO</b>			
Obligaciones Tesoro Público	0	0	
Cuentas por pagar	4 313 929,14	1 841 942,07	134%
Otras cuentas del pasivo	724 208,58	315 707,50	129%
Beneficios sociales y obligaciones previsionales	214 173,60	131 991,98	62%
Otras cuentas del pasivo	0	0	
Provisiones	3 234 275,98	153 740,58	2004%
Hacienda nacional	24 623 638,44	24 623 638,44	0%
Hacienda nacional adicional	0	0	
Resultados acumulados	56 343 956,39	50 866 506,70	11%
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>89 454 182,13</b>	<b>77 933 527,27</b>	<b>15%</b>

● **Análisis vertical del Estado de Gestión**

El análisis vertical del estado de gestión estudia la relación de cada partida con el total de las mercancías vendidas o con el total de las producciones vendidas. En nuestro caso, corresponde al total de la recaudación del período. El importe obtenido por los ingresos por recaudación en el período constituye la base para el cálculo de los índices del estado de gestión. Por tanto, en el análisis vertical la base (100%) es el importe que corresponde a los ingresos no tributarios.

Teniendo como base el total de los ingresos, podemos ver que los gastos corrientes significan más del 70% en su conjunto, el rubro gastos por bienes y servicios significan el 37% de lo recaudado en el período y los gastos de personal (incluyendo los gastos por prestación y asistencia social) representan el 36% de lo recaudado.

El concepto de estimaciones y provisiones del ejercicio es un 9% de lo recaudado en el año. Pero a diferencia de los conceptos del párrafo anterior, este rubro no significa egresos efectivos sino provisiones contables que se realizan por depreciación de los bienes del activo fijo, la amortización de los bienes intangibles y lo más relevante: la provisión por sentencias judiciales, laudos arbitrales y otros.

El grupo de otros ingresos y gastos en su conjunto están significando un incremento del 8%, sobreesaliendo los rubros de otros ingresos e ingresos financieros, que están conformados por el pago del laudo arbitral del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los intereses por los depósitos a plazo que dependen de la liquidez de los bancos, respectivamente.

● **Análisis horizontal del Estado de Gestión**

El análisis horizontal estudia las relaciones entre los estados de fechas o períodos sucesivos. Por consiguiente, representa una comparación dinámica en el tiempo. Este análisis es principalmente útil para revelar tendencias de los estados financieros y sus relaciones.

Analizando horizontalmente el estado de gestión, se puede apreciar que en el ejercicio 2013 se ha recaudado un 34% menos que el año anterior, a diferencia de los costos y gastos que se han incrementado (en comparación con el año anterior).

De lo anteriormente señalado podemos apreciar que los gastos de personal se han incrementado en un 11% y el rubro de gastos por prestaciones y asistencia social han aumentado en un 14% debido a la modificación de la escala remunerativa del personal del OSITRAN efectuada en julio.

Los gastos en bienes y servicios han sufrido un incremento moderado del 6% con relación al 2012.

El grupo de otros ingresos y gastos en su conjunto ha disminuido en un 80% con relación al 2012, principalmente por la disminución en el rubro de otros ingresos.

ANÁLISIS VERTICAL DEL ESTADO DE GESTIÓN - En Nuevos Soles  
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013

CUENTAS	AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013	VARIACIÓN PORCENTUAL	AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2012	VARIACIÓN PORCENTUAL
<b>INGRESOS</b>				
Ingresos no tributarios	44 111 125,17	100%	66 599 484,67	100%
Trasposos y remesas recibidas	0	0%	0	0%
Donaciones y transferencias recibidas	0	0%	0	0%
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>44 111 125,17</b>	<b>100%</b>	<b>66 599 484,67</b>	<b>100%</b>
<b>COSTOS Y GASTOS</b>				
Gastos de bienes y servicios	-16 470 445,70	-37%	-15 590,695,70	-23%
Gasto de personal	-15 458 085,91	-35%	-13 929 049,55	-21%
Gastos por pensiones, prestaciones y asistencia social	-271 699,67	-1%	-238 227,03	0%
Donaciones y transferencias otorgadas	0	0%	0	0%
Estimaciones y provisiones del ejercicio	-4 177 912,21	-9%	-1 613 447,37	-2%
<b>TOTAL COSTOS Y GASTOS</b>	<b>-36 378 143,49</b>	<b>-82%</b>	<b>-31 371 419,65</b>	<b>-47%</b>
<b>RESULTADO DE OPERACIÓN</b>	<b>7 732 981,68</b>	<b>18%</b>	<b>35 228 065,02</b>	<b>53%</b>
<b>OTROS INGRESOS Y GASTOS</b>				
Ingresos financieros	1 713 311,37	4%	689 729,07	1%
Gastos financieros	-189 327,73	0%	-365 960,37	-1%
Otros ingresos	2 761 542,32	6%	18 907 456,94	28%
Otros gastos	-645 044,52	-1%	-575 866,69	-1%
<b>TOTAL OTROS INGRESOS Y GASTOS</b>	<b>3 640 481,44</b>	<b>8%</b>	<b>18 655 358,95</b>	<b>28%</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>11 373 463,12</b>	<b>26%</b>	<b>53 883 423,97</b>	<b>81%</b>

ANÁLISIS HORIZONTAL DEL ESTADO DE GESTIÓN - En Nuevos Soles  
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013

CUENTAS	AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013	AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2012	VARIACIÓN PORCENTUAL
<b>INGRESOS</b>			
Ingresos no tributarios	44 111 125,17	66 599 484,67	-34%
Trasposos y remesas recibidas	0	0	0%
Donaciones y transferencias recibidas	0	0	0%
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>44 111 125,17</b>	<b>66 599 484,67</b>	<b>-34%</b>
<b>COSTOS Y GASTOS</b>			
Gastos de bienes y servicios	-16 470 445,70	-15 590 695,70	6%
Gasto del personal	-15 458 085,91	-13 929 049,55	11%
Gastos por pensiones, prestaciones y asistencia social	-271 699,67	-238 227,03	14%
Donaciones y transferencias otorgadas	0	0	0%
Estimaciones y provisiones del ejercicio	-4 177 912,21	-1 613 447,37	159%
<b>TOTAL COSTOS Y GASTOS</b>	<b>-36 378 143,49</b>	<b>-31 371 419,65</b>	<b>16%</b>
<b>RESULTADO DE OPERACIÓN</b>	<b>7 732 981,68</b>	<b>35 228 065,02</b>	<b>-78%</b>
<b>OTROS INGRESOS Y GASTOS</b>			
Ingresos financieros	1 713 311,37	689 729,07	148%
Gastos financieros	-189 327,73	-365 960,37	-48%
Otros ingresos	2 761 542,32	18 907 456,94	-85%
Otros gastos	-645 044,52	-575 866,69	12%
<b>TOTAL OTROS INGRESOS Y GASTOS</b>	<b>3 640 481,44</b>	<b>18 655 358,95</b>	<b>-80%</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>11 373 463,12</b>	<b>53 883 423,97</b>	<b>-79%</b>