



40

AÑOS

SUPERVISANDO LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO



20 AÑOS SUPERVISANDO LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Verónica Zambrano Copello
Presidenta del Consejo Directivo
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público - Ositrán
www.ositran.gob.pe

Edición:
Oficina de Comunicación Corporativa - Ositrán
Calle Los Negocios 182, piso 5. Surquillo
Lima - Perú

Fotografías:
Archivo Ositrán
Empresas concesionarias

Octubre 2018
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2018-09689

Impreso en J&O Editores Impresores S.A.C.
Av. Argentina 887, Urb. Lima Industrial. Lima





OSITRAN

20
AÑOS

**SUPERVISANDO LA INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO**

7

Presentación

70

**Hitos: 20 años
acortando distancias**

113

**Reporte de
desempeño**

11

Nosotros

73

**Evolución de la
infraestructura**

121

Cultura regulatoria

15

**Nuestra
historia**

77

Inversiones

127

**Ositrán y
la OCDE**

27

**Conectando
el país**

89

Manos a la obra

133

**La familia
Ositrán**

95

Antes y ahora

65

**Mejorando
nuestras vidas**

103

**Más cerca de los
ciudadanos**

139

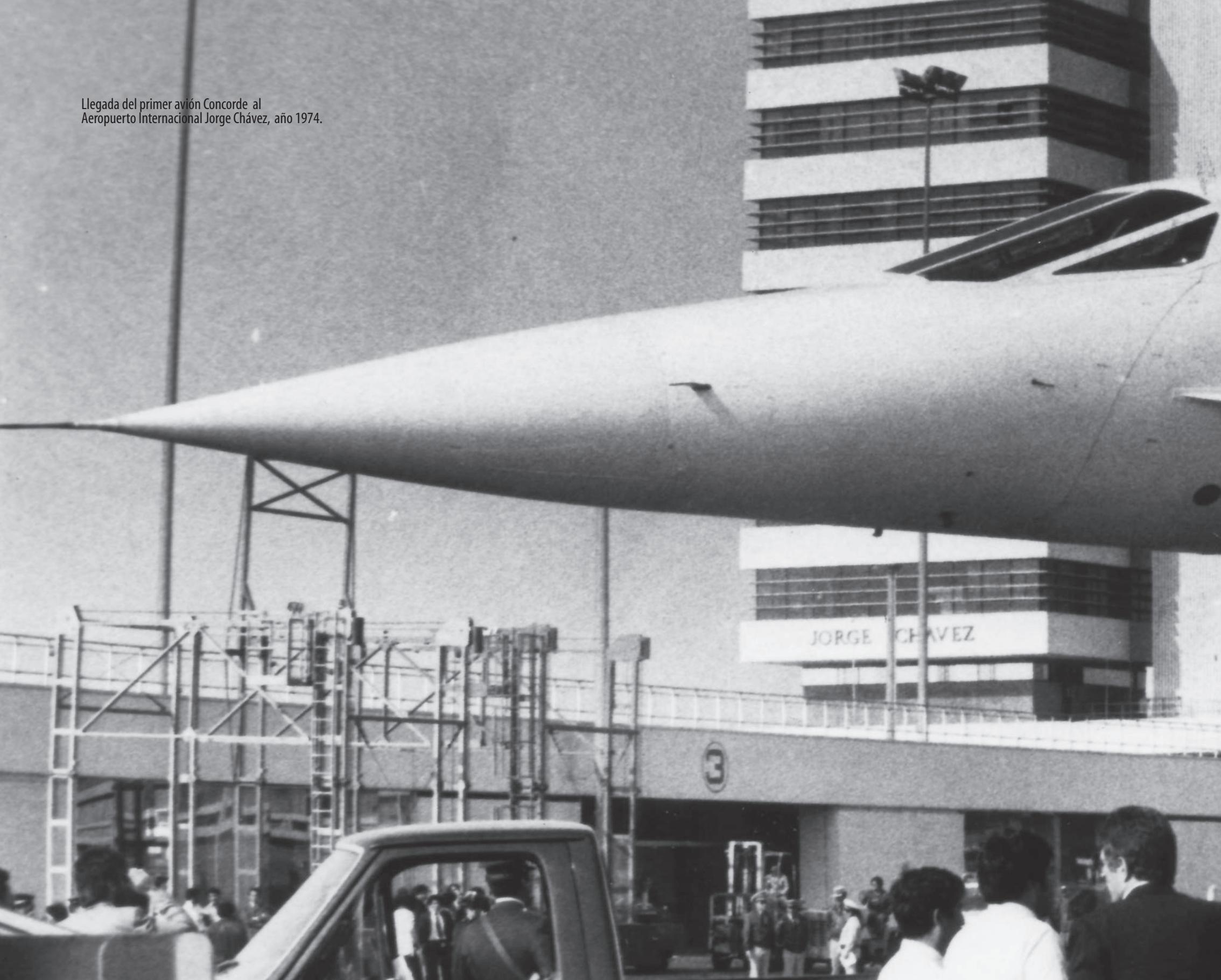
**Nuestro compromiso
hacia el
Bicentenario**



DISMINUIR VELOCIDAD
CURVA PELIGROSA

ÍNDICE

Llegada del primer avión Concorde al
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, año 1974.





Concorde

El usuario es
nuestra razón de ser.

PRESENTACIÓN



Verónica Zambrano Copello
Presidenta del Consejo Directivo del Ositrán

20 años conectando al país

Mediante la Ley n° 26917, en enero de 1998, se crea Ositrán como el Organismo Supervisor de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo que transcurridos veinte años de vida institucional, quiero compartir con ustedes la importancia del regulador en el país.

Primero, remontarnos a nuestro origen, que se da en un escenario en el que ya existían otros organismos reguladores, creados ante la necesidad de dotar al sistema de características que permitieran atraer inversión privada. Dentro de este nuevo planteamiento, se requería de entes distintos a los ministerios que, con la debida autonomía, pudieran interpretar los contratos de concesión y velar por su cumplimiento, supervisando adecuadamente las inversiones provenientes del sector privado. Es así que nuestro origen evidencia que nuestra razón de ser es la autonomía, sin dejar de ser parte del Estado y trabajando conjuntamente para conseguir los objetivos perseguidos como país.

Los organismos reguladores, como parte del aparato del Estado, resaltan por una serie de cualidades que deberían ser comunes y deseables en toda administración pública. Nacen de la mano con el concepto de transparencia, una práctica que antes en el Estado no se entendía bien, ni era común, porque implícitamente se consideraba que la información debía quedarse dentro de sus instituciones. Los organismos reguladores desde su creación demuestran que ello no es cierto y que la información existente en sus diferentes estamentos es de los ciudadanos, salvo las excepciones taxativas previstas en la ley.

Los organismos reguladores también nacen creyendo en la participación ciudadana, por ello difunden sus proyectos de normas de alcance general en el diario oficial El Peruano y a través de audiencias públicas, donde se consulta y recibe opiniones de los ciudadanos en proyectos de normas que se publican antes de ser aprobadas, con una serie de exigencias que nos acercan a los ciudadanos. Además, los organismos reguladores se comprometen en la práctica de rendición de cuentas.

Mención aparte merece el nivel de profesionales captados desde el origen de los organismos reguladores, con determinadas características que hace 20 años no eran comunes en la administración pública, salvo casos aislados como el Banco Central de Reserva.

Estas llamadas “islas de modernidad” que son los organismos reguladores no se han mantenido estáticas en el tiempo. No en vano, la OCDE está mirando a las cuatro instituciones reguladoras del Perú, como aquellas que deben liderar en el Estado el objetivo de pertenecer a este importante grupo internacional.

Sin embargo, los Reguladores, a fin de cumplir con su misión deben evitar ser capturados. La captura puede presentarse con distintos rostros y ya no la clásica captura del regulador por la empresa regulada. La forma puede resultar cada vez más sofisticada, desde la influencia de grupos de poder, hasta nuevas situaciones que pueden pretender afectar su autonomía, presiones mediáticas, populismo o política. Los reguladores deben permanecer vigilantes ante este tipo de pretensiones y rechazarlas con respuestas técnicas y autónomas, a fin de brindar confianza a dos sectores importantes de nuestro interés, usuarios e inversionistas.

Acudimos a los inversionistas porque el Estado no cuenta con los recursos necesarios para hacer frente a los altos costos que representa llevar adelante las obras de infraestructura que se requiere. Recordemos que la brecha en el déficit de infraestructura es de 150 mil millones de dólares aproximadamente y específicamente, en infraestructura de transporte cerca de 50 mil. Por eso, necesitamos contar con que el inversionista privado apueste por invertir en este sector a fin de mejorar el nivel de conectividad en el transporte, contando con más carreteras, más puertos, más aeropuertos, más ferrocarriles y más vías navegables.

¿Y por qué perseguimos este objetivo? Para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, impulsando el desarrollo de los negocios, el comercio, el turismo, la importación, la exportación y todas aquellas actividades que aportan al crecimiento de nuestro país. El transporte por sí mismo no tiene un valor agregado, pero sí agrega un valor muy importante a todas estas actividades y define en última instancia si éstas pueden o no ser competitivas; adicionalmente contribuye a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, no sólo por el tiempo que estos emplean en trasladarse de un lugar a otro,

sino también porque lo hacen en mejores estándares de confort y seguridad.

Hoy supervisamos 32 contratos de concesión que representan 15,2 mil millones de dólares de inversión comprometida. La misma que creció del 3,1% en el 2006 al 14,9% en el 2017. En este tiempo se han ejecutado 7310 millones de dólares y continuaremos supervisando 8200 millones en infraestructuras, como la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, la Hidrovía Amazónica, el Puerto General San Martín de Pisco y la adquisición del material rodante para la Línea 1 del Metro de Lima.

Veinte años después tenemos más peruanos comunicados en nuestro país y el mundo, con la creación y mejora de infraestructuras de transporte que generan bienestar, y a su vez promueven el desarrollo sostenible del Perú. Pero aún no es suficiente, debemos continuar trabajando a través de nuestra supervisión para que se logre mejorar y mantener las infraestructuras ya existentes y se desplieguen nuevas infraestructuras que consideramos básicas para el desarrollo del país. A veinte años de su creación, el Ositrán puede compartir una serie de logros; sin embargo, aún queda una larga tarea pendiente a fin de alcanzar los objetivos que el Perú persigue como país. Es por ello que renovamos el compromiso de supervisar, regular, fiscalizar, normar y solucionar reclamos con compromiso, imparcialidad, excelencia y ética.

En este vigésimo aniversario es de singular relevancia expresar, de manera especial, nuestro reconocimiento a los funcionarios y colaboradores del Ositrán, a los que fundaron nuestra institución, a los que partieron y a los que llegaron y que hoy conforman el gran equipo de profesionales altamente capacitados con los que cuenta el Ositrán y que con su valioso concurso contribuyen a alcanzar el objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y contribuir al impulso de la competitividad en el país. Estamos comprometidos con la excelencia de nuestra gestión encaminada a garantizar a los peruanos el cumplimiento de la misión que nos ha sido encomendada y ser parte del grupo de reguladores que responden a los principios de calidad regulatoria de la OCDE.

Esta edición especial es una invitación a conocer el trabajo del Organismo Supervisor de la Infraestructura de Transporte de Uso Público durante dos décadas de gestión, pensando hoy por hoy en el servicio al usuario, razón última de ser de las infraestructuras de transporte.

Puente Continental: sobre el río Madre de Dios en la Carretera Interoceánica Sur.





Garantizamos que los ciudadanos
accedan a una infraestructura de
transporte de calidad.

NOSOTROS



OSITRAN es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público creado en enero de 1998. Somos una institución pública, descentralizada, adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros, con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera.

Tenemos como funciones supervisar, regular, normar, fiscalizar, sancionar, solucionar controversias y atender reclamos, sobre las actividades o servicios que involucran la explotación de la infraestructura de transporte de uso público y su mercado, incluida la prestación de servicios de pasajeros del metro de Lima y Callao.

Nuestra misión

Regular y supervisar la infraestructura de transporte de uso público, garantizando su funcionamiento eficiente en beneficio de los usuarios, el Estado y las entidades prestadoras, en forma técnica, imparcial y transparente.

Nuestras Funciones

Supervisora

Supervisamos el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades prestadoras y demás empresas o personas que realizan actividades sujetas a nuestra competencia, procurando que éstas brinden servicios adecuados a los usuarios. OSITRAN también verifica el cumplimiento de cualquier mandato o resolución que emita o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de dichas entidades o que son propias de las actividades supervisadas.

Reguladora

Regulamos, fijamos, revisamos o desregulamos 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, establecemos las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de tarifas, así como las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto.

Impacto

- Velamos por el libre acceso de los usuarios finales a una adecuada infraestructura.
- Garantizamos la calidad y continuidad en los servicios de infraestructura de transporte.
- Supervisamos el cumplimiento de los contratos de concesión.
- Facilitamos el desarrollo, modernización y eficiente uso de la infraestructura de transporte.
- Promovemos la competencia en la oferta de servicios.



Normativa

Dictamos dentro de nuestro ámbito de competencia, reglamentos autónomos, normas que regulan los procedimientos a cargo y otras normas de carácter general aplicables a todos los administrados que se encuentren en las mismas condiciones. Estas normas y reglamentos pueden definir las actividades supervisadas, así como los derechos y obligaciones de las entidades prestadoras o de los usuarios.

Fiscalizadora y sancionadora

Fiscalizamos e imponemos sanciones y medidas correctivas a las entidades prestadoras por el incumplimiento de las normas, disposiciones y/o regulaciones que establecemos como Organismo Regulador y de las obligaciones contenidas en los contratos de concesión respectivos.

Solución de controversias y de atención de reclamos

Estamos facultados para resolver en la vía administrativa las controversias y reclamos que, dentro del ámbito de nuestra competencia, surjan entre entidades prestadoras y entre estas y los usuarios. Quedan excluidas de las funciones de solución de controversias y reclamos, aquellas que son de competencia del Indecopi. Las funciones de solución de controversias y de atención de reclamos comprenden la conciliación de intereses. De llegarse a una conciliación y de ser aprobada por el Ositrán, se da por terminada la controversia correspondiente.



Nuestros valores



Excelencia

Orientamos 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 la creatividad en la mejora continua de los procesos.



Imparcialidad

Tomamos decisiones en beneficio de la sociedad en su conjunto, respetando los intereses de cada una de las partes.



Compromiso

Actuamos identificados con el Ositrán, sus principios, funciones y objetivos de manera proactiva.



Ética

Actuamos respetando los principios y las opiniones o iniciativas tanto internas como externas. Actuamos con honestidad, en tanto nuestras funciones exigen un proceso de toma de decisiones justo, objetivo, ponderado y socialmente responsable.

Vista panorámica del Terminal de Contenedores del Muelle Sur en el puerto del Callao.





Los organismos
reguladores nacen
con el criterio de la
transparencia.

NUESTRA HISTORIA



Ositrán inicia su misión en el 1998, luego de que el Estado peruano promulgara la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público. A partir de ahí, la evolución de este sector comienza por los ferrocarriles y puertos. Hacia el 2001, nuestro trabajo de supervisión alcanza los aeropuertos y, en el 2003, se expande a las carreteras de alcance nacional.

Más adelante, en el 2011, Ositrán tiene a cargo una tarea diferente: la de supervisar el servicio a los usuarios del primer metro de Lima. En el 2017, por primera vez, asumimos el reto de supervisar la Hidrovía Amazónica.

Hoy supervisamos 32 contratos de concesión que contribuyen a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Las primeras concesiones

Carretera Arequipa-Matarani

El contrato de concesión se suscribió el 19 de setiembre de 1994 entre el Estado Peruano y CONCAR S.A. con la finalidad de conectar las localidades arequipeñas de La Joya, San José, El Pedregal, Mollendo, Arizona, Mejía, La Curva, La Punta de Bombón y Cono Norte.

La inversión inicial fue de 14,4 millones de soles en obras de rehabilitación y, posteriormente, fue ampliada a 17,8 millones.

Ferrocarril del Centro

Considerada la vía ferroviaria más alta de América, se encuentra ubicada en la zona centro del país que 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 periodo de 40 años para su rehabilitación, mantenimiento y explotación.

Es una vía de 477 km, que se divide en dos tramos: Callao-Huancayo (346 km), y La Oroya-Cerro de Pasco (131 km). Su infraestructura, construida en una geografía tan compleja, lo convierte en una obra de ingeniería sorprendente.

El Ferrocarril del Centro es el principal medio de transporte de productos mineros de la región central del país hacia Lima, desde donde son llevados a los distintos mercados de comercialización en el exterior. Los principales puntos de embarque se encuentran en la estación de Cerro de Pasco (con destino La Oroya y Patio Central-Callao) y La Oroya (con destino Patio Central - Callao).





Ferrocarril del Sur y Sur Oriente

También en el año 1999, el Ferrocarril del Sur y Sur Oriente fue concesionado al Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A. por un periodo de 30 años, y ampliado a 35 años con la suscripción de la adenda 3. El contrato contempla el mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los bienes de la concesión.

Este ferrocarril recorre 988 km por las regiones Arequipa, Puno y Cusco, dividido en 2 tramos:

- **Ferrocarril del Sur**
Matarani – Arequipa (165 km)
Arequipa – Juliaca (304 km)
Juliaca – Puno (47 km)
Juliaca – Cusco (338 km)
- **Ferrocarril del Sur – Oriente**
Cusco – Hidroeléctrica de Machu Picchu (134 km)

Su importancia en la región sur es creciente, tanto así, que en el año 2000 el tráfico anual de pasajeros era de 0,76 millones y en 2017 de 2,69 millones de viajeros en ambos tramos. El transporte de carga en el 2005 era de 341 mil toneladas y en el año 2017 superó las 3263 toneladas.







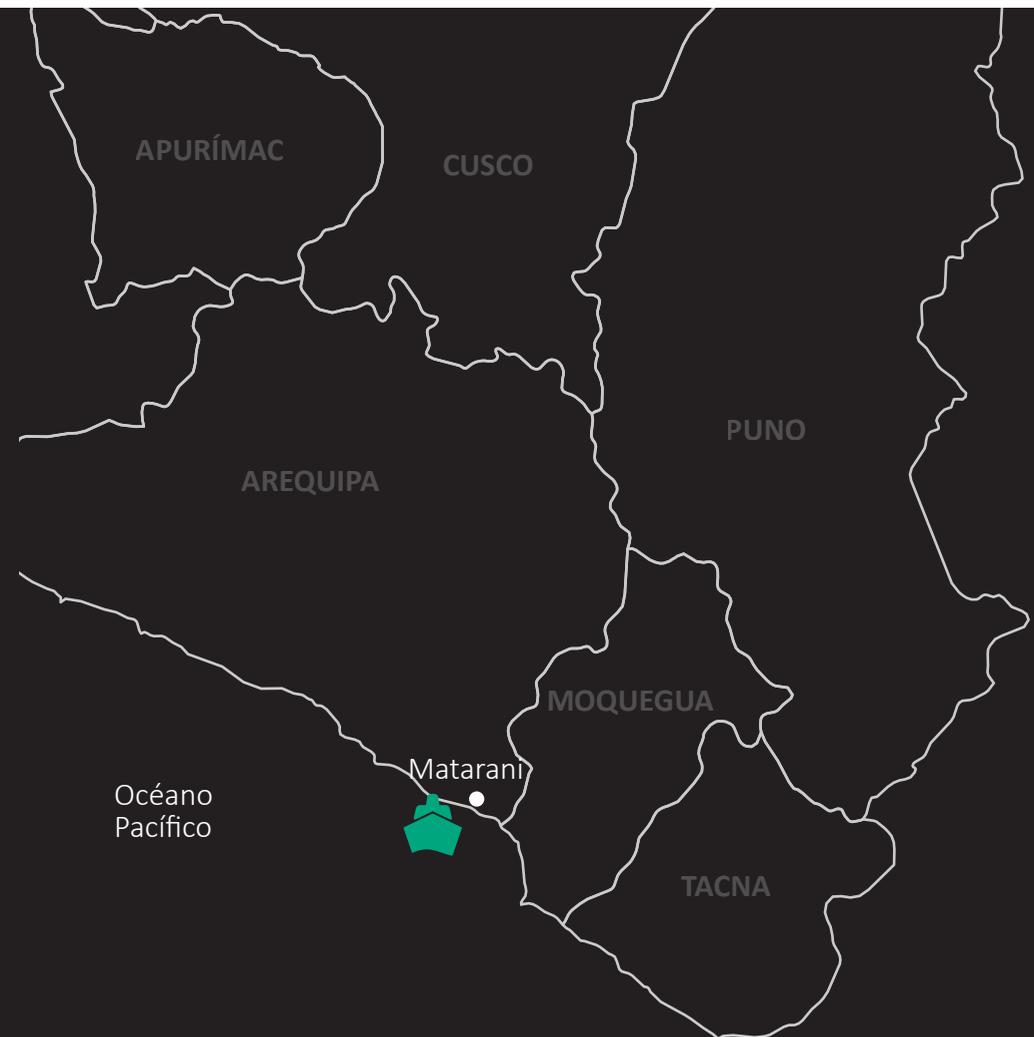
Terminal Portuario de Matarani

Considerando la importancia de los puertos y la tendencia mundial del diseño y utilización de naves de mayores dimensiones, el Estado Peruano, a partir del año 1999 inició el proceso de modernización de la infraestructura portuaria con la concesión del Terminal Portuario de Matarani.

El puerto arequipeño ubicado en la provincia de Mollendo, distrito de Islay, se proyectó con la necesidad de promover el desarrollo económico en la región sur a través de su actividad. Bajo esa premisa se le encargó a la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR), su construcción, conservación y explotación por 30 años.

A la fecha, TISUR ha invertido más de 280 millones de dólares en la modernización del puerto. Cuenta con cuatro muelles: muelles A y B para la carga de contenedores, graneles, fertilizantes, carga fraccionada y líquidos; muelle C para el embarque de minerales, *clinker*, carbón y fertilizantes; y muelle F para la atención exclusiva de minerales de las minas Cerro Verde, Antapaccay y Las Bambas.

A las localidades de Mollendo, Matarani, Dean Valdivia, La Punta de Bombón y Cocachacra, se les destina un porcentaje de los ingresos brutos de la concesión.





La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo - UNCTAD estimó que en el año 2015 el tráfico marítimo mundial fue responsable de más del 80% del total del comercio mundial de mercancías.



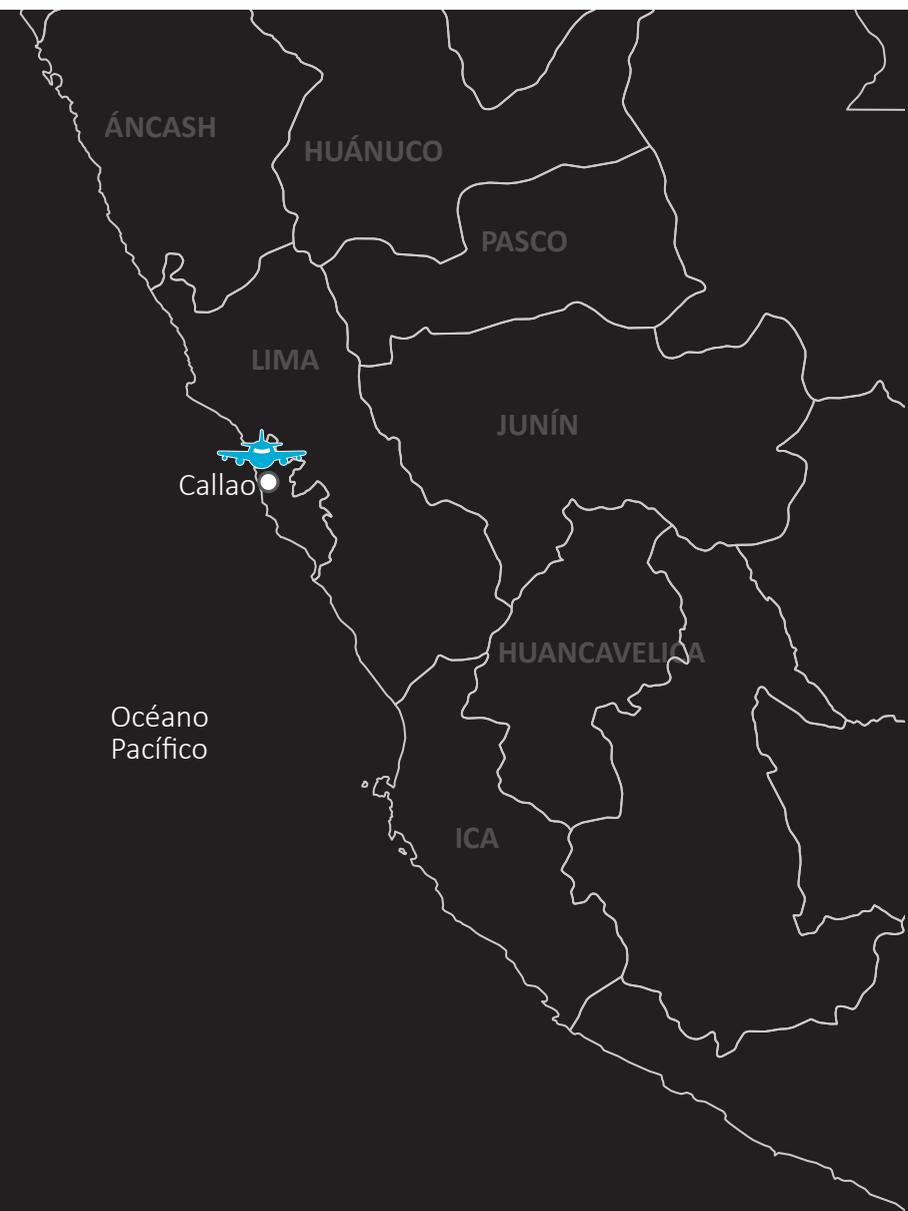
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

En el año 2001 se marcó un hito en la historia de la infraestructura aeroportuaria del Perú. Fue el año en que se otorgó la concesión para la operación y modernización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ubicado en la provincia constitucional del Callao, a Lima Airport Partners (LAP).

A la fecha, las inversiones realizadas por el concesionario y reconocidas por el Ositrán son de 347,6 millones de dólares, que equivalen al 32,7% de la inversión comprometida. Esto fue destinado a la ampliación del área del terminal que pasó de 39,467 m² a 86,700 m², al incremento de posiciones de estacionamiento de 18 -cuando se dio en concesión-, a 54 en el 2017, a la instalación de 19 puentes de abordaje y 6 fajas de recojo de equipaje, entre otras.

Para atender la demanda existente y proyectada se tiene previsto el inicio de la Fase III del proyecto de modernización de este aeropuerto, que contempla la construcción de la segunda pista, nuevo terminal de pasajeros, nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves, sistemas de calles de rodaje y otros elementos conexos, con un monto de inversión estimado de 1200 millones de dólares.

En paralelo, el Ositrán supervisa las obras de transición que el concesionario realiza, como la ampliación del Sistema de Manejo de Equipaje y del Área de Equipaje Nacional, la integración de la plataforma de la Fuerza Aérea del Perú al aeropuerto y nuevas salas de Embarque Nacional.





El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez recibía 4 millones de pasajeros en el 2001; ahora atiende más de 20 millones al año, aún cuando la proyección para el 2020 era de 13,9 millones de viajeros.



Red Vial 5 Ancón-Huacho-Pativilca

Se convirtió en la primera carretera supervisada por el Ositrán. Es administrada desde 2003 por la empresa concesionaria NORVIAL S.A., que se encarga de la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura vial entre Ancón, Huacho y Pativilca, durante un periodo de 25 años. La red comprende 182,66 km concesionados, además de los 22 km del Serpentín de Pasamayo.

La concesión que forma parte de la Panamericana Norte, inicia en el km 44 de la carretera y finaliza en el km 204.

Permite conectar a Lima Metropolitana con los atractivos turísticos del norte de esta última como: las Lomas de Lachay, Caral, el Castillo de Chancay, entre otros.





Vista aérea de uno de los pozos de ventilación de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao.





Veinte años después, tenemos
más peruanos comunicados
con nuestro país y el mundo.

CONECTANDO EL PAÍS



Ositrán supervisa 32 contratos de concesión de infraestructura de transporte: 16 carreteras, 3 aeropuertos, 8 puertos, 2 vías férreas, 2 líneas de metro y 1 hidrovía amazónica.

En estos 20 años, el Ositrán ha supervisado 7310 millones de dólares de inversión comprometida, contribuyendo a mejorar la competitividad del país y la calidad de vida de los ciudadanos.

Carreteras

Supervisamos 16 contratos de concesión con 6800 km de carreteras a nivel nacional que conectan a las poblaciones más alejadas del país y permiten el intercambio comercial con las grandes ciudades.

A la fecha, se ha avanzado en la construcción, rehabilitación y mejoramiento de 5350 km con una inversión de 3870 millones de dólares.

El Ositrán supervisa la ejecución de las obras en los plazos establecidos y el correcto mantenimiento y señalización de la infraestructura. Asimismo, verifica que se brinde un óptimo servicio, la atención oportuna de los reclamos y denuncias de los usuarios, y que las tarifas en las estaciones de peaje se ajusten a lo pactado contractualmente.

Red Vial 5: Ancón-Huacho-Pativilca

Esta vía conecta Lima Metropolitana y el Callao con el norte del Perú a través de 182,66 km de autopista y 22 km del Serpentin de Pasamayo.

Suscripción del contrato: 15 de enero de 2003.
 Empresa Concesionaria: Norvial S.A.
 Plazo de concesión: 25 años.
 Modalidad: Autosostenible.
 Compromiso de inversión: US\$ 140 776 748 .



Eje Multimodal Amazonas IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas

Con una longitud de 1041 km, une el puerto marítimo de Paita con la ciudad de Yurimaguas, atravesando las regiones de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto. Posibilita así, la interconexión fluvial del norte peruano con Brasil.

Suscripción del contrato: 17 de junio de 2005.

Empresa Concesionaria: Concesionaria IIRSA Norte S.A.

Plazo de concesión: 25 años.

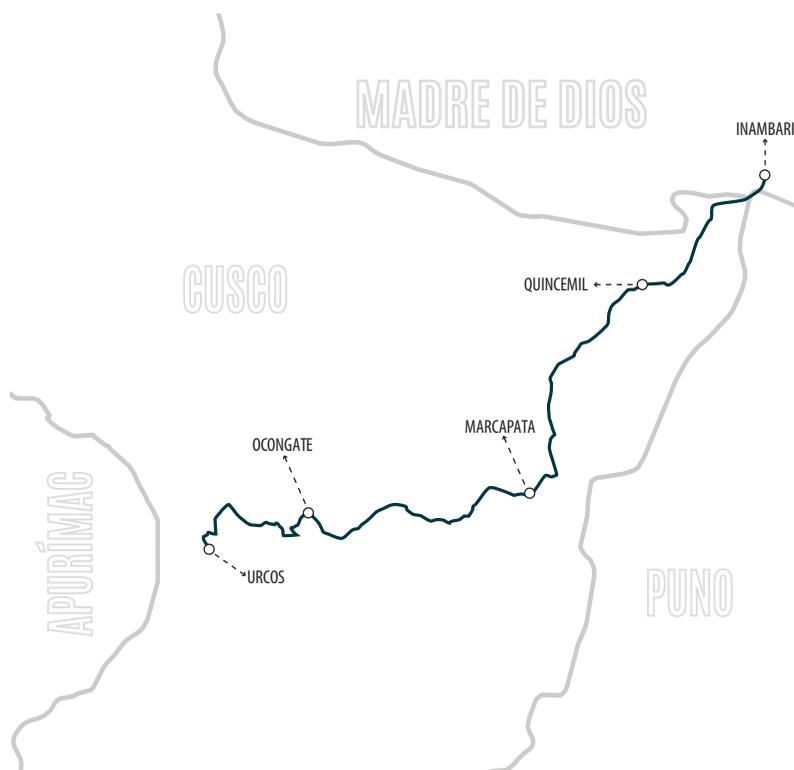
Modalidad: Cofinanciada.

Subtramos:

- Yurimaguas - Tarapoto (127,2 km)
- Tarapoto - Rioja (133 km)
- Rioja - Corral Quemado - Olmos (274km)
- Corral Quemado – Olmos (196,2 km)
- Olmos - Piura (168,9 km)
- Piura - Paita (55,8 km)
- Olmos - Lambayeque (86,4 km)

Compromiso de inversión: US\$ 631 484 261.





IIRSA Sur, tramo 2: Urcos – Inambari

Comprende una longitud de 300 km, que va desde Urcos en Cusco (a una altura aproximada de 4700 msnm), hasta el Puente Inambari, ubicado en la selva de Madre de Dios (370 msnm). Este tramo forma parte del Corredor Vial Interoceánico Sur, que conecta a Perú con Brasil y ha permitido expandir el turismo en la zona, al aumentar el tráfico en 500% y reducir el tiempo de viaje a menos de la mitad: de 16 a 7 horas; además de dar trabajo a 1400 pobladores de las localidades que atraviesa.

Suscripción del contrato: 4 de agosto de 2005.

Empresa Concesionaria: Concesionaria Interoceánica Sur-Tramo 2 S.A.

Plazo de concesión: 25 años.

Modalidad: Cofinanciada.

Subtramos:

- Urcos – Ocongate (73,5 km)
- Ocongate – Marcapata (97 km)
- Marcapata – Quincemil (72,45 km)
- Quincemil – Inambari (57,05 km)
- Longitud Final construida 246 km (se hicieron modificaciones al trazo inicial).

Compromiso de inversión: US\$ 688 445 558.



IIRSA Sur, tramo 3: Inambari – Iñapari

Este tramo de 407 km del Corredor Vial Interoceánico, va desde el Puente Inambari hasta Iñapari en Madre de Dios. Es una carretera que ha permitido reducir los tiempos de viaje de 17 a 8 horas y ha generado más de 2000 puestos de trabajo de mano de obra no calificada para los pobladores de la zona. Desde su construcción, el tráfico ha aumentado en 350%.

Suscripción del contrato: 4 de agosto de 2005.

Empresa Concesionaria: Concesionaria Interoceánica Sur-Tramo 3 S.A.

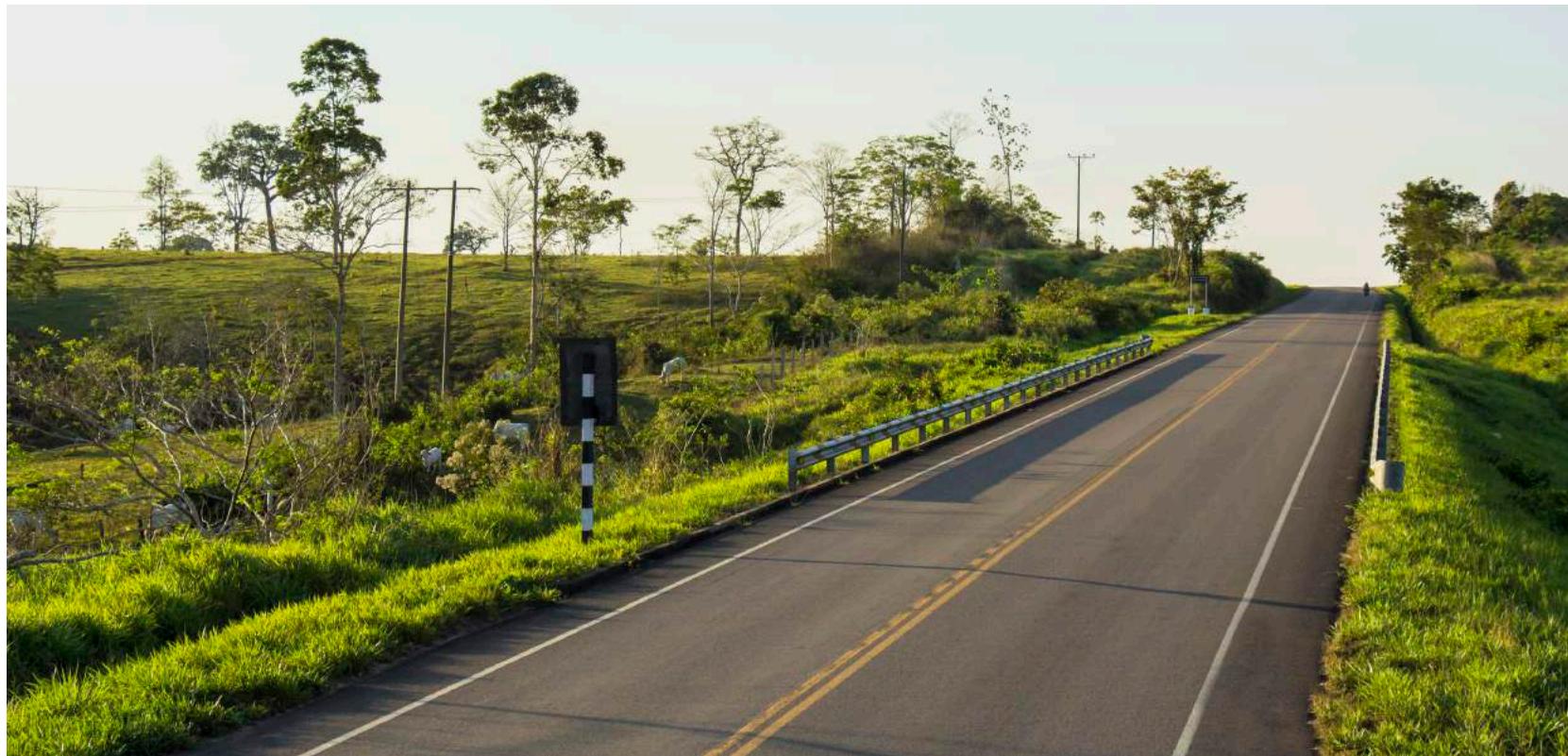
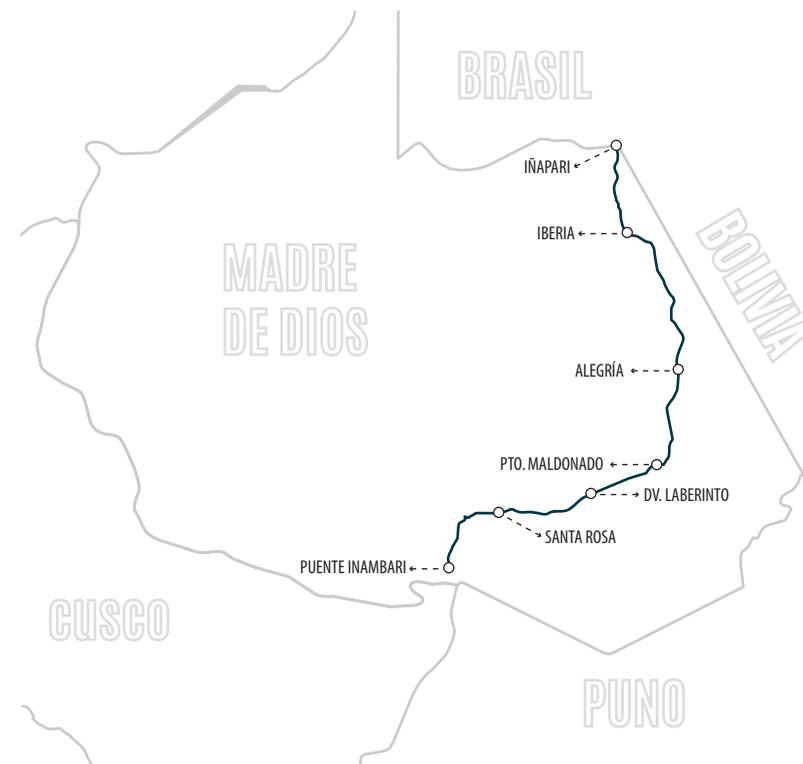
Plazo de concesión: 25 años.

Modalidad: Cofinanciada.

Sub tramos:

- Puente Inambari - Santa Rosa (42,5 km)
- Santa Rosa - Desvío Laberinto (92,5 km)
- Desvío Laberinto - Puerto Maldonado (44 km)
- Puerto Maldonado - Alegría (67,7 km)
- Alegría - Iberia (104,3 km)
- Iberia - Iñapari (56,2 km)

Compromiso de inversión: US\$ 687 373 872.





IIRSA Sur, tramo 4: Inambari - Azángaro

Ubicada en la región Puno, atraviesa las provincias de Azángaro y Carabaya. La vía de 308 km se inicia en el altiplano sobre los 3900 msnm, pasa por la Cordillera Sur Oriental a 4875 msnm, para luego descender a la selva baja hasta los 370 msnm. La obra ha generado 1500 puestos de trabajo entre los pobladores aledaños y ha permitido el aumento del tráfico en 169%. También ha reducido el tiempo de viaje de 11 a 7 horas.

Suscripción del contrato: 4 de agosto de 2005.
 Empresa Concesionaria: Intersur Concesiones S.A.
 Plazo de concesión: 25 años.
 Modalidad: Cofinanciada.
 Sub tramos:

- Puente Inambari - San Gabán (64,90 km)
- San Gabán - Ollachea (13,50 km)
- Ollachea - Macusani (96 km)
- Macusani - Progreso (96 km)
- Progreso - Desvío Asillo (13,26 km)
- Desvío Asillo - Azángaro (24,24 km)

Compromiso de inversión: US\$ 663 661 414.





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

Comprende desde el Puente Pucusana en el km 58 de la carretera Panamericana Sur, hasta la ciudad de Ica en el km 290.

Suscripción del contrato: 20 de setiembre de 2005.
 Empresa Concesionaria: Concesionaria Vial del Perú S.A. – Coviperú S.A.
 Plazo de concesión: 30 años.
 Modalidad: Autosostenible.
 Subtramos:

- Puente Pucusana -Ingreso Cerro Azul (72,7 km)
- Ingreso Cerro Azul - Cerro Calavera (1,6 km)
- Cerro Calavera - Pampa Clarita (18,7 km)
- Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta (33,1 km)
- Intercambio Chincha Alta-Empalme San Andrés (41,1 km)
- Empalme San Andrés - Guadalupe (54,5 km)

Compromiso de inversión: US\$ 293 919 969.



Empalme 1B - Buenos Aires – Canchaque

Esta carretera tiene 78 kilómetros concesionados para la construcción, conservación de los bienes y explotación del servicio, que atraviesan parte de las provincias piuranas de Morropón y Huancabamba.

Suscripción del contrato: 9 de enero de 2007.

Empresa Concesionaria: Concesión Canchaque S.A.

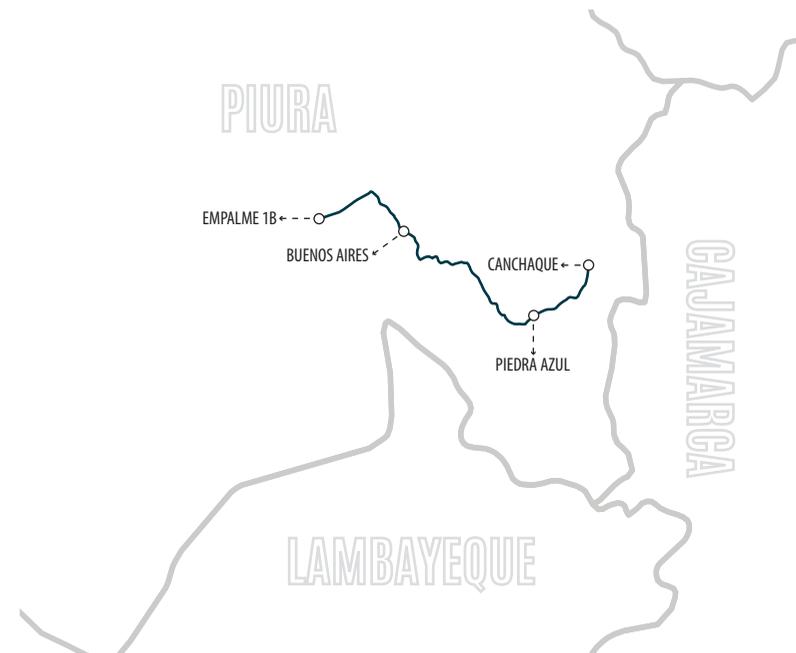
Plazo de concesión: 15 años.

Modalidad: Cofinanciada.

Sub tramos:

- Empalme 1B - Buenos Aires (22 km).
- Buenos Aires - Canchaque (56 km).

Compromiso de inversión: US\$ 36 746 461.





IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona – Urcos

Con 758 km de longitud, conecta las regiones de Ica, Ayacucho, Apurímac y Cusco, lo que contribuye a promover el intercambio comercial entre estas regiones.

Suscripción del contrato: 23 de octubre de 2007.

Empresa Concesionaria: Survial S.A.

Plazo de concesión: 25 años.

Modalidad: Cofinanciada.

Subtramos:

- San Juan – Empalme Panamericana (39,7 km)
- Empalme Panamericana – Nasca (38,3 km)
- Nasca – División Pampa Chiri (245,8 km)
- División Pampachiri – Chalhuanca (95,2 km)
- Chalhuanca – Empalme R03S (102,7 km)
- Empalme R03S – Abancay (15,3 km)
- Abancay – Puente Cunyac (96,7 km)
- Puente Cunyac – Cusco (92,7 km)
- Cusco – Urcos (31,2 km)

Compromiso de inversión: US\$ 145 418 497.



IIRSA Sur: Tramo 5: Matarani - Azángaro - Ilo

Son más de 800 km que conectan las regiones Arequipa, Moquegua y Puno, permitiendo que estas se integren con países como Brasil y Bolivia. La concesión implica trabajos de construcción, rehabilitación y puesta a punto, de acuerdo a las necesidades de la vía.

Suscripción del contrato: 24 de octubre de 2007.
Empresa Concesionaria: Concesionaria Vial del Sur S.A. - COVISUR
Plazo de concesión: 25 años.
Modalidad: Cofinanciada.
Subtramos:
• 5-A: Matarani - Arequipa - Juliaca (369,24 km)
• 5-B: Ilo - Moquegua - Puno - Juliaca - Azángaro (457,87 km)
Compromiso de inversión: US\$ 301 920 300.





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

Este tramo de la Carretera Panamericana Norte tiene una longitud de 356 km que conecta las regiones de Lima, desde Pativilca, cruzando Áncash, hasta Trujillo en La Libertad.

Suscripción del contrato: 18 de febrero del 2009.

Empresa Concesionaria: Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.

Plazo de concesión: 25 años.

Modalidad: Autosostenible.

Subtramos:

- Pativilca –Huarney (85,5 km)
- Huarney – Casma (89,62 km)
- Casma – Chimbote (34,28 km)
- Chimbote – Santa (32,54 km)
- Santa – Chao (64,19 km)
- Chao – Virú (15,42 km)
- Virú – Puerto Salaverry (28,76 km)
- Puerto Salaverry – Empalme R01N (5,9 km)

Compromiso de inversión: US\$ 286 165 961.



Tramo Vial Óvalo Chancay / Desvío Variante Pasamayo - Huaral - Acos

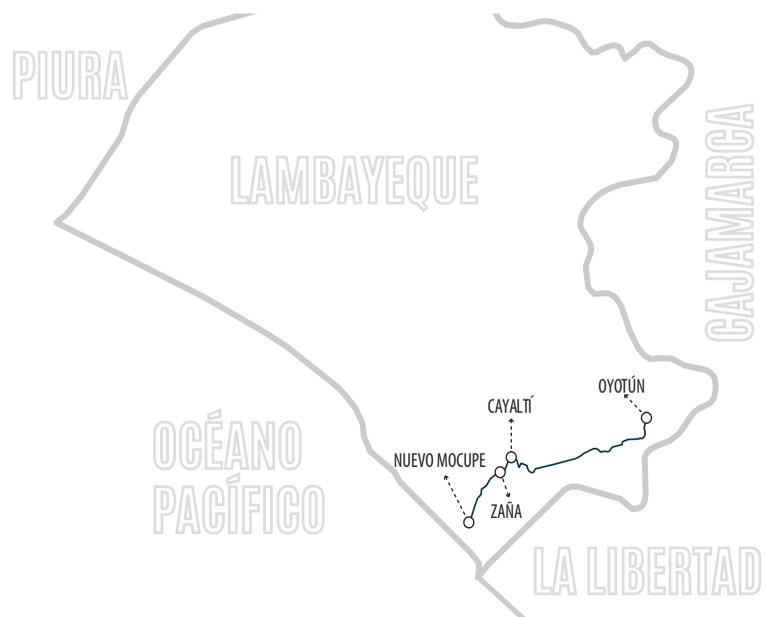
Comprende un total de 76,5 km divididos en 3 tramos, que beneficia directamente a los pobladores de la ciudad de Huaral. La concesión involucra la construcción y conservación de los bienes y su explotación.

Suscripción del contrato: 20 de febrero de 2009.
Empresa Concesionaria: Concesión Chancay-Acos S.A.
Plazo de concesión: 15 años.
Modalidad: Cofinanciada.
Subtramos:

- Óvalo Chancay – Huaral (9,35 km)
- Huaral – Acos (55,65 km)
- Dv. Variante Pasamayo – Huaral (11,5 km)

Compromiso de inversión: US\$ 41 571 735.





Tramo Vial: Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Esta vía que beneficia la conexión de diversos distritos y provincias de la región Lambayeque, tiene un total de 47 km concesionados.

Suscripción del contrato: 30 de abril de 2009

Empresa Concesionaria: OBRAINSA - Concesión Valle del Zaña S.A.

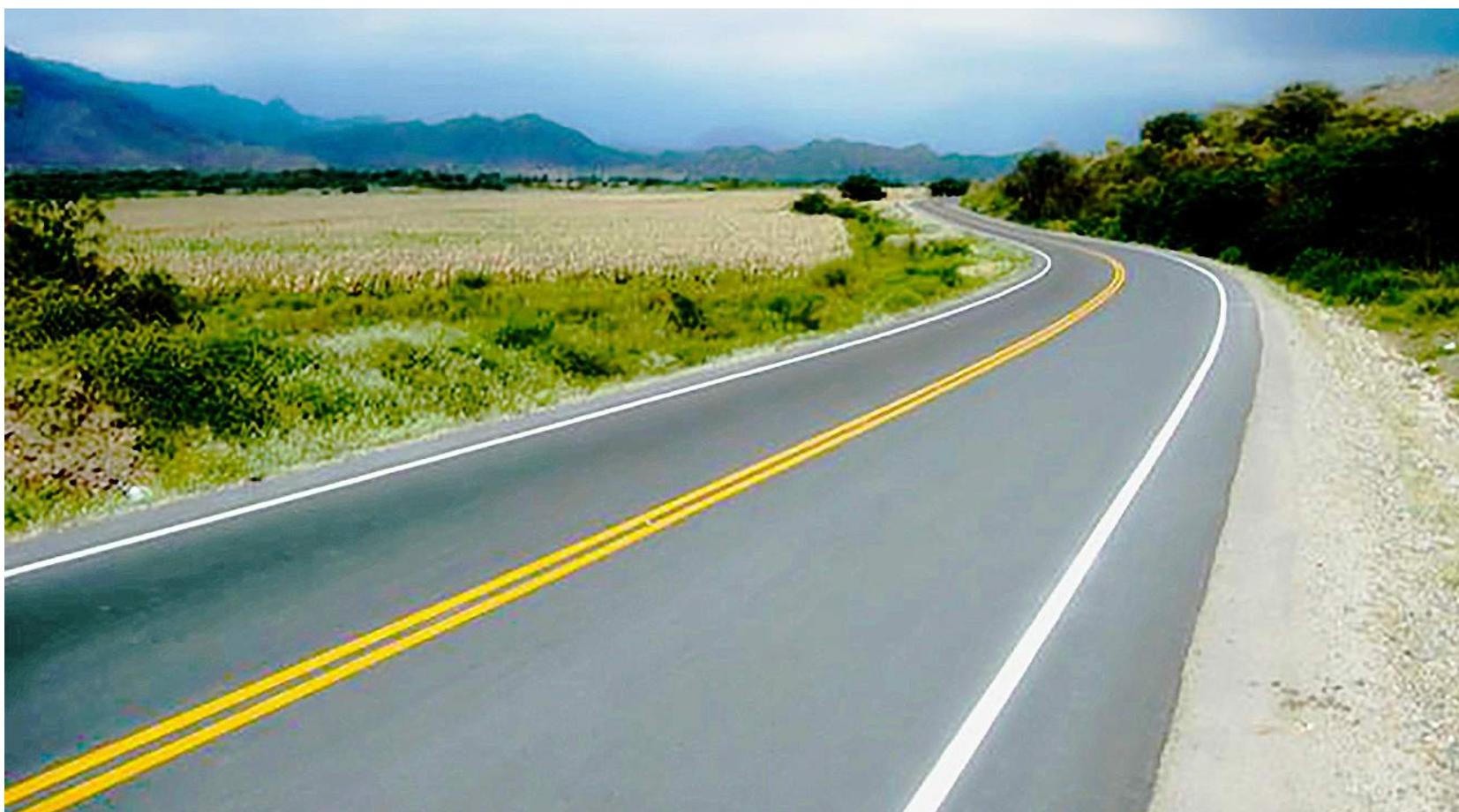
Plazo de concesión: 15 años

Modalidad: Cofinanciada

Subtramos:

- Nuevo Mocupe - Zaña (10,7 km)
- Zaña - Cayaltí (3,45 km)
- Cayaltí – Oyotún (32,647 km)

Compromiso de inversión: US\$ 24 850 923



Autopista del Sol - Trujillo - Sullana

Integra las regiones de La Libertad, Lambayeque y Piura con 475 km de recorrido. Esta vía fortalecerá el desarrollo del norte peruano y se proyecta a ser un eje de integración binacional, impulsando el crecimiento comercial y económico del país.

Suscripción del contrato: 25 de agosto de 2009.

Suscripción del contrato: Concesionaria Vial del Sol S.A. - Covisol.

Plazo de concesión: 25 años.

Modalidad: Autosostenible.

Subtramos:

- Trujillo - Chiclayo (242,61 km)
- Chiclayo - Piura (204,58 km)
- Piura - Sullana (27,8 km)

Compromiso de inversión: US\$ 398 027 178.





IIRSA Centro, Tramo 2: Puente Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Desvío Cerro de Pasco

Forma parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Se trata de una red vial de 377 km que conecta Lima con Junín y Pasco.

Suscripción del contrato: 27 de setiembre de 2010.
 Empresa Concesionaria: Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. - Deviandes.
 Plazo de concesión: 25 años.
 Modalidad: Autosostenible.
 Subtramos:

- Puente Ricardo Palma - La Oroya: 135,35 km
- La Oroya - Huancayo: 119,45 km
- La Oroya - Desvío Cerro de Pasco: 122,57 km

Compromiso de inversión: US\$ 153 684 025.



Tramo Vial Desvío Quilca – Desvío Arequipa (Repartición) - Desvío Matarani - Desvío Moquegua - Desvío Ilo - Tacna - La Concordia

Es una carretera que une las regiones Arequipa y Tacna, atravesando Moquegua con un total de 429 km concesionados.

Suscripción del contrato: 30 de enero de 2013.

Empresa Concesionaria: Sociedad Concesionaria Peruana de Vías - Covinca S.A.

Plazo de concesión: 25 años.

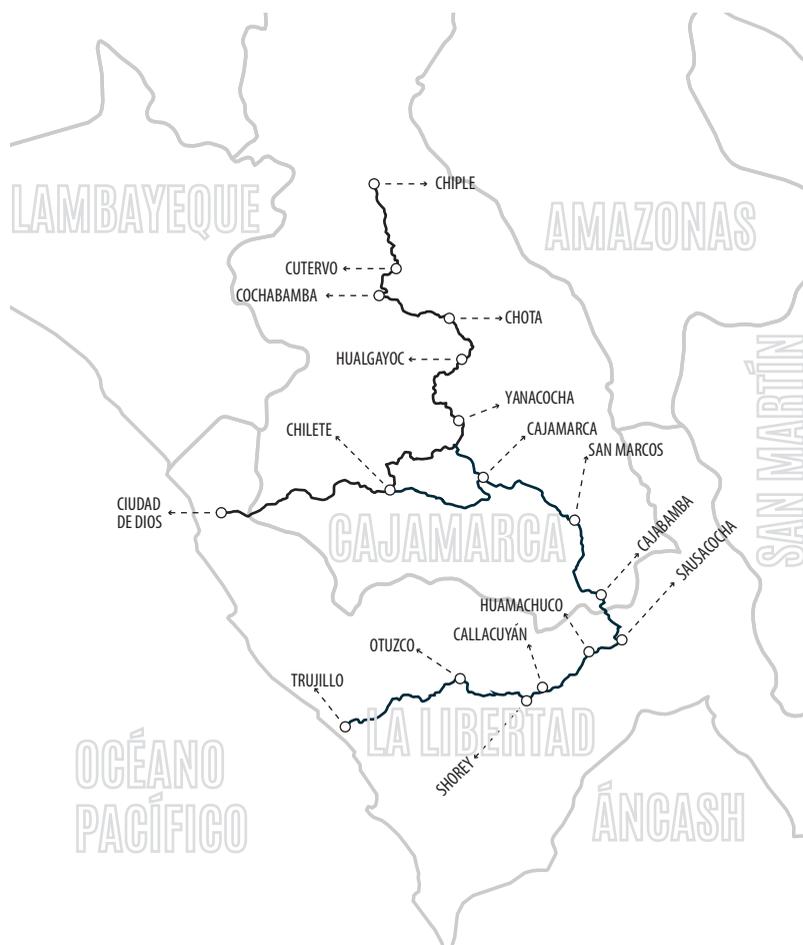
Modalidad: Autosostenible.

Subtramos:

- Desvío Quilca – Desvío Arequipa (Repartición) (121,549 km)
- Desvío Matarani – Desvío Moquegua (158,234 km)
- Desvío Ilo- Tacna (113,31 km)
- Tacna – La Concordia (35,52 km)

Compromiso de inversión: US\$ 134 260 465.





Carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chiple, Cajamarca - Trujillo y Desvío Chilete - Empalme PE-3N

Este proyecto vial integra las regiones La Libertad y Cajamarca con una longitud aproximada de 875 km.

Suscripción del contrato: 28 de mayo del 2014.

Empresa Concesionaria: Concesionaria Vial Sierra Norte S.A - Convil.

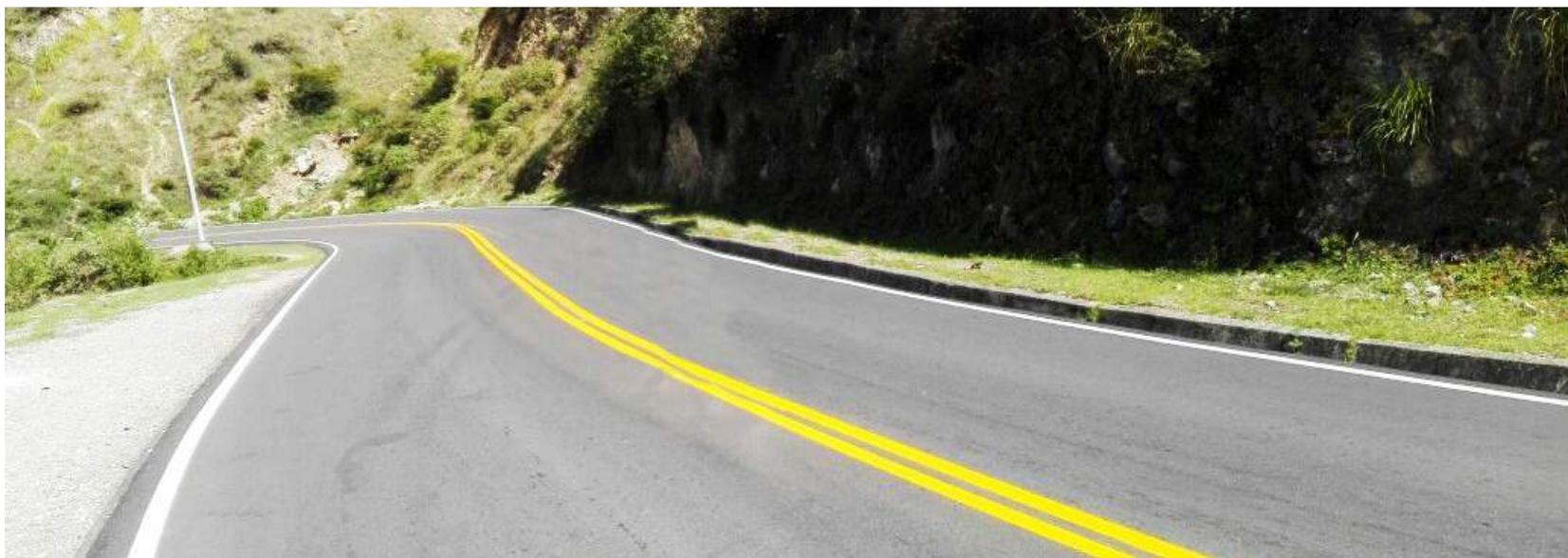
Plazo de concesión: 25 años.

Modalidad: Cofinanciado.

Sub tramos:

- Chiple – Cutervo (60,697 km)
- Cutervo – Cochabamba (29,393 km)
- Cochabamba – Chota (34,14 km)
- Chota – Hualgayoc (60,018 km)
- Hualgayoc – Desvío Yanacochocha (51,012 km)
- Desvío Yanacochocha – Cajamarca (38,384 km)
- Cajamarca – Km 1269+00 (3,702 km)
- Km 1269+00 – San Marcos (58,301 km)
- San Marcos – Cajabamba (59,129 km)
- Cajabamba – Sausacochocha (41,43 km)
- Sausacochocha – Huamachuco (11,287 km)
- Huamachuco – Desvío Callacuyán (44,331 km)
- Desvío Callacuyán – Shorey (15,762 km)
- Shorey – Desvío Otuzco (51,682 km)
- Desvío Otuzco – Trujillo (70,44 km)
- Ciudad de Dios – Desvío Chilete (91,489 km)
- Desvío Chilete – Cajamarca (85,941 km)
- Desvío Chilete – Empalme PE-3N (67,971 km)

Compromiso de inversión: US\$ 270 989 991.



La inversión comprometida en aeropuertos es de 1500 millones de dólares, de los que se han ejecutado 517 millones de dólares en obras de construcción y mejoramiento.

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez cuenta con 19 mangas para el embarque y desembarque de pasajeros.

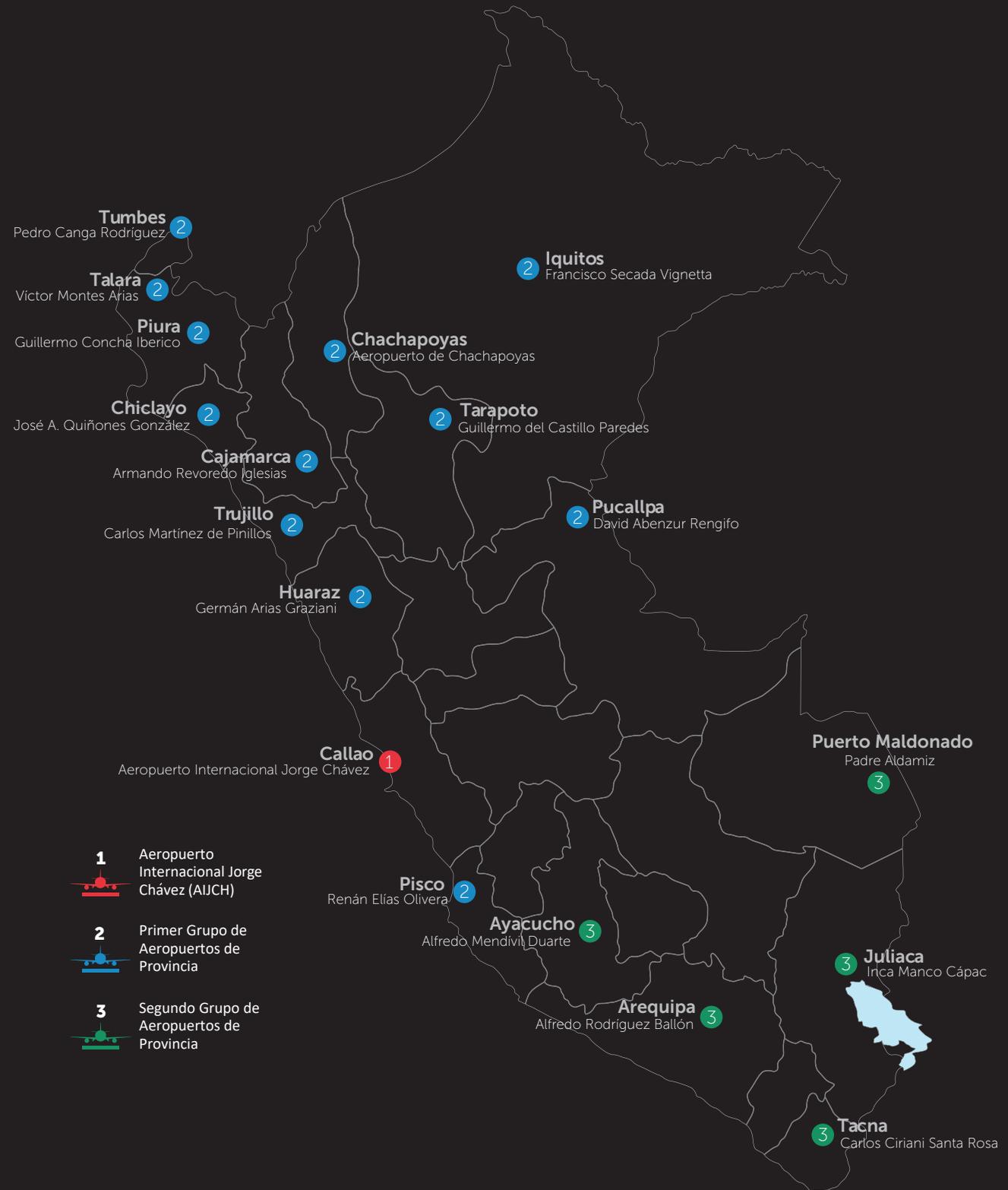
Aeropuertos

El Ositrán supervisa, fiscaliza y regula 18 aeropuertos concesionados en distintas ciudades del territorio peruano.

En el 2001 se otorgó por 40 años, la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. En el 2006 se concesionó el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, y en el 2010, el Segundo Grupo, con la idea de tener mayor interconexión en todo el territorio.

Además, supervisamos y regulamos las tarifas y la política comercial que aplica la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC, en los aeropuertos administrados por el Estado.

El Ositrán, periódicamente, verifica el cumplimiento de los estándares de calidad de los servicios brindados en las infraestructuras aeroportuarias y los niveles de servicio estipulados por IATA, lo que permite determinar si existe una brecha entre la demanda y la oferta de éstas, a fin de poder programar de manera oportuna los nuevos requerimientos.



Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

El primer terminal aéreo del Perú fue entregado en concesión para su construcción, conservación y explotación, con el compromiso de modernizar la infraestructura y mejorar la calidad de los servicios para los usuarios. Hoy recibe 20,6 millones de pasajeros al año.

Suscripción del contrato: 14 de febrero de 2001.
Empresa concesionaria: Lima Airport Partners – LAP.
Plazo de concesión: 40 años.
Modalidad: Autosostenible.
Compromiso de inversión: US\$ 1061 520 000.



Aeropuerto Internacional
Jorge Chávez, Callao.

Aeropuerto Internacional de Chinchero

El contrato de concesión fue suscrito en julio del 2014 con la idea de impulsar el desarrollo de la región Cusco. En enero del 2018, el Estado decidió esolver el contrato.

Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

Opera 12 aeropuertos: Tumbes, Talara, Piura, Cajamarca, Chiclayo, Chachapoyas, Tarapoto, Trujillo, Huaraz, Iquitos, Pucallpa y Pisco. Atienden en total 5,3 millones de pasajeros al año. El compromiso de inversión es de 207 millones de dólares.

Inicio de la concesión: 11 de diciembre de 2006.
Empresa concesionaria: Aeropuertos del Perú S.A.
Plazo de concesión: 25 años.
Modalidad: Cofinanciada.
Compromiso de inversión: US\$ 207 685 182.



Aeropuerto
Renán Elías Olivera, Pisco.



Aeropuerto
Pedro Canga Rodríguez, Tumbes.



Aeropuerto
Guillermo Concha Iberico, Piura.



Aeropuerto
Victor Montes Arias, Talara.



Aeropuerto
Armando Revoredo Iglesias,
Cajamarca.

20
AÑOS
OSITRAN



Aeropuerto José A. Quiñones Gonzáles, Chiclayo



Aeropuerto Guillermo Del Castillo Paredes, Tarapoto



Aeropuerto Carlos Martínez de Pinillos, Trujillo.



Aerpuerto
Germán Arias Graziani, Huaraz.



Aerpuerto
Francisco Secada Vignetta, Iquitos.



Aerpuerto
David Abenzur Rengifo, Pucallpa

Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias

Administra 5 aeropuertos del sur del país, ubicados en las ciudades de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. En el 2017 este grupo registró 3,1 millones de pasajeros; 3.54% más que en 2016.

Inicio de la concesión: 5 de enero de 2011.
Empresa concesionaria: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Plazo de concesión: 25 años.
Modalidad: Cofinanciada.
Compromiso de inversión: US\$ 79 249 190.



Aeropuerto
Alfredo Rodríguez Ballón,
Arequipa.



Aeropuerto
Alfredo Mendivil Duarte, Ayacucho.



Aeropuerto
Inca Manco Cápac, Juliaca.



Aeropuerto
Padre Aldamiz, Puerto Maldonado.



Aeropuerto
Carlos Ciriani Santa Rosa, Tacna.



Las infraestructuras portuarias han permitido que el Perú se posicione como uno de los más importantes puntos comerciales marítimos de la región.



Puertos

La modernización portuaria nacional comenzó con la concesión del Terminal Portuario de Matarani en 1999. Continuó con el Puerto del Callao a través de las concesiones del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur en 2006, el Terminal Norte Multipropósito en 2011, el Terminal de Embarque de Minerales el mismo año, y seguirá con el proyecto de Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry.

Hoy supervisamos y regulamos 8 terminales portuarios ubicados en diversas regiones del país, que brindan servicios a exportadores e importadores, permitiendo el intercambio de productos peruanos a nivel internacional.

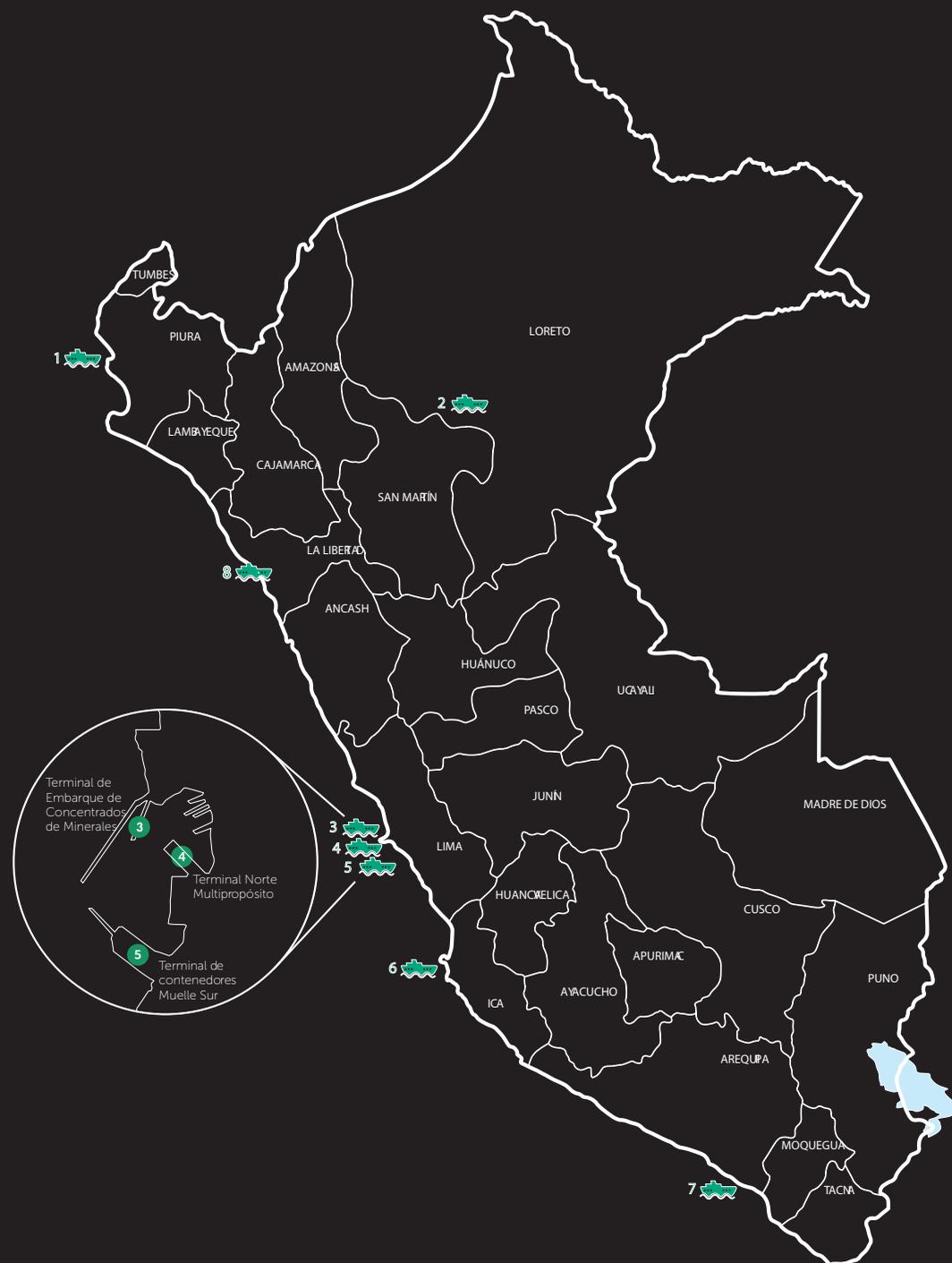
El Terminal Portuario del Callao concentró más del 60% (3036 naves) del número total de naves que fueron atendidas durante el periodo 2015-2017, por lo que se confirma su relevancia en el Perú. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL, en 2016 el puerto del Callao ocupó el sexto lugar en movimiento de carga de contenedores en Latinoamérica.

El Puerto de Paita (Piura), concesionado en el 2009, ha hecho posible la modernización de este terminal y el impulso del intercambio comercial. En 2011, la concesión del Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas - Nueva Reforma, ubicado en el río Huallaga, se convirtió en complemento del dinamismo económico entre el Pacífico y la Amazonía a través del transporte multimodal de mercancías.

Continuando con el desarrollo de los puertos, en 2014 fue concesionado el Terminal Portuario General San Martín que se encuentra en la etapa de cierre financiero.

Además, el Ositrán supervisa y regula las tarifas y la política comercial que aplica la Empresa Nacional de Puertos S.A. - ENAPU, en los terminales portuarios del Estado.

En estos contratos de concesión se ha previsto ejecutar inversiones por 2138,65 millones de dólares.



Terminal Portuario de Matarani

Marca el inicio de las concesiones portuarias para impulsar el intercambio comercial del Perú con el mundo. Ubicado estratégicamente en el sur peruano, está dedicado a la carga fraccionada de contenedores, minerales y graneles. La inversión hasta el momento es de 280,63 millones de dólares (inc. IGV) en la modernización de infraestructura y equipamiento portuario.

Suscripción del contrato: 17 de agosto de 1999.
Empresa concesionaria: Terminal Internacional del Sur S.A. - TISUR.
Plazo de concesión: 30 años.
Modalidad: Autosostenible.
Compromiso de inversión: US\$ 282 004 894.

Terminal de Contenedores Muelle Sur

Está ubicado en la costa centro-oeste del país (Callao) y en la parte central del pacífico sudamericano. Sus actividades han modernizado la actividad portuaria con la atención de buques de gran calado, en beneficio de las empresas vinculadas al comercio exterior. Hasta el año 2017, el concesionario DPWorld ha invertido 364,61 millones de dólares (inc. IGV) en la modernización de la infraestructura y equipamiento portuario.

Suscripción del contrato: 24 de julio de 2006.
Empresa concesionaria: DP World Callao S.R.L.
Plazo de concesión: 30 años.
Modalidad: Autosostenible.
Compromiso de inversión: US\$ 627 408 542.

“La principal participación de Perú en el sector es en el tráfico portuario porque gran parte de su comercio internacional va por vía marítima. El promedio mundial del índice de conectividad está bajando en los últimos 12 o 14 años y Perú se ha mantenido”.
Jan Hoffmann, jefe de la Subdivisión de Logística Comercial de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo – UNCTAD.



Terminal Portuario de Paita

Localizado en la provincia de Paita a 56 km de la ciudad de Piura, se ha consolidado como el segundo puerto más importante del país, con capacidad para recibir las mismas naves y ejecutar trabajos similares a los que se realizan en el puerto del Callao. La inversión a 2017 es de 206,47 millones de dólares (inc. IGV), en la modernización de la infraestructura y equipamiento portuario. Facilita las agroexportaciones de la zona de influencia del puerto en beneficio de la región norte y nororiente del país.

Suscripción del contrato: 9 de setiembre de 2009.
Empresa concesionaria: Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.
Modalidad: 30 años.
Modalidad: Autosostenible.
Compromiso de inversión: US\$ 311 635 963.



Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales

El proyecto se inauguró en mayo de 2014 apuntando a evitar la contaminación ocasionada por la circulación de camiones con carga de concentrados de minerales en los alrededores del Puerto del Callao, a través de una infraestructura con sistema encapsulado. Ha traído beneficios ambientales y sociales, contribuyendo con el desarrollo del sector minero peruano. A diciembre de 2017, la inversión ha sido de 113,21 millones de dólares (inc. IGV) en infraestructura y equipamiento.

Suscripción del contrato: 28 de enero de 2011.
Empresa concesionaria: Callao Transportadora Callao S.A. - TICSA.
Plazo de concesión: 20 años.
Modalidad: Autosostenible.
Compromiso de inversión: US\$ 113 205 196.



Terminal Multipropósito Muelle Norte

Ubicado a 15 km de Lima, el puerto norte del Callao es considerado el más grande del país y uno de los más importantes de la costa del pacífico sudamericano. Está diseñado para el manejo de carga contenedorizada y carga general, como metales, granos, fertilizantes y químicos, carbón, vegetales, aceite de pescado, maquinarias, entre otros. Hasta el 2017, la inversión ha sido de 404,34 millones de dólares (inc. IGV), en la modernización de infraestructura y equipamiento portuario.

Suscripción del contrato: 11 de mayo de 2011.
Empresa concesionaria: APM Terminals Callao S.A.
Plazo de concesión: 30 años.
Modalidad: Autosostenible.
Compromiso de inversión: US\$ 883 482 448.



Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma

Esta obra, localizada en la margen izquierda del río Huallaga, consolidará el enlace comercial con Brasil y será el centro logístico de la región Loreto y de la amazonía peruana, favoreciendo el eje intermodal de la IIRSA Norte, que comprende desde el puerto de Paita hasta Yurimaguas. En este terminal portuario se ha invertido en el año 2017, 36,09 millones de dólares (inc. IGV) en infraestructura y equipamiento.

Suscripción del contrato: 31 de mayo del 2011.
Empresa concesionaria: Concesionaria Puerto Amazonas S.A. - COPAM.
Plazo de concesión: 30 años.
Modalidad: Cofinanciada.
Compromiso de inversión: US\$ 54 626 624.



Terminal Portuario General San Martín

Se ubica en la Bahía de Paracas en el departamento de Ica, entre la denominada Punta Blanca y Punta Pejerrey, se conecta a la ciudad de Pisco a través de una vía terrestre de aproximadamente 35 km. Su modernización está orientada a la movilización de contenedores y carga general, contribuyendo al desarrollo socioeconómico de las regiones Ica, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac y Arequipa. Al año 2017, se han invertido 4,54 millones de dólares (inc. IGV) en equipamiento portuario.

Suscripción del contrato: 21 de julio de 2014.
Empresa concesionaria: Consorcio Paracas S.A.
Plazo de concesión: 30 años.
Modalidad: Autosostenible.
Compromiso de inversión: US\$ 249 120 955.

Terminal Portuario de Salaverry

El 2 de octubre del 2018 se firmó el contrato de concesión del proyecto Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, que ayudará a dinamizar la economía del norte peruano. Se encuentra ubicado en el departamento de La Libertad a pocos kilómetros de Trujillo.

Suscripción del contrato: 2 de octubre de 2018.
Empresa concesionaria: Consorcio Transportadora Salaverry.
Plazo de concesión: 30 años.
Modalidad: Autosostenible.
Compromiso de inversión: US\$ 228 971 802.42 (sin IGV)



Muelle Sur del Callao en operaciones.

Ferrocarril del Centro cruzando el puente
Chaupichaca PK 115, Huarochirí. Lima





Vías férreas

El transporte ferroviario ofrece grandes ventajas, como la gran capacidad de carga por eje, la menor tasa de accidentabilidad, el ahorro de combustible, la menor cantidad de emisiones contaminantes y la descongestión de las carreteras.

El Ositrán supervisa más de 1300 km de vías férreas de alcance nacional, incluidas las líneas 1 y 2 del Metro de Lima y Callao.

A diciembre de 2017, de manera acumulada se han reconocido inversiones en infraestructura ferroviaria y de metros por un monto de 1181 millones de dólares.

Ferrocarril del Centro

Es el principal medio de transporte de productos minerales de la región central del país hacia Lima. Tiene un recorrido que va desde el Callao (Patio Guadalupe), pasa por la ciudad de La Oroya y llega hasta las ciudades de Huancayo y Cerro de Pasco. Articula los centros mineros que existen en Pasco, Junín y Lima, tales como Atacocha, el Brocal, Toromocho, La Oroya y Cajamarquilla, entre otros.

Suscripción del contrato: 19 de julio de 1999.
Empresa concesionaria: Ferrovías Central Andina S.A.
Plazo de concesión: 40 años
Modalidad: Autosostenible
Tramos:
Callao – Huancayo (379 km)
La Oroya – Cerro de Pasco (131 km)
Pachacayo – Chaucha (80 km)



Ferrocarril del Sur y Sur Oriente

Esta vía de 988 km conecta las regiones de Arequipa, Puno y Cusco, desde el Terminal Portuario de Matarani en Mollendo, pasando por el Lago Titicaca en Puno, hasta el distrito de Machu Picchu en la provincia de Urubamba. Es un medio de transporte importante para el turismo de la región sur del país. Fue concesionada para el mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los bienes de la red.

Suscripción del contrato: 19 de julio de 1999
Empresa concesionaria: Ferrocarril Transandino S.A.
Plazo de concesión: 35 años
Modalidad: Autosostenible
Tramos:
Ferrocarril del Sur:
- Matarani – Arequipa (172 km)
- Arequipa – Juliaca (304 km)
- Juliaca – Puno (48 km)
- Juliaca – Cusco (338 km)
Ferrocarril del Sur – Oriente:
- Cusco – Hidroeléctrica de Machu Picchu (134 km)

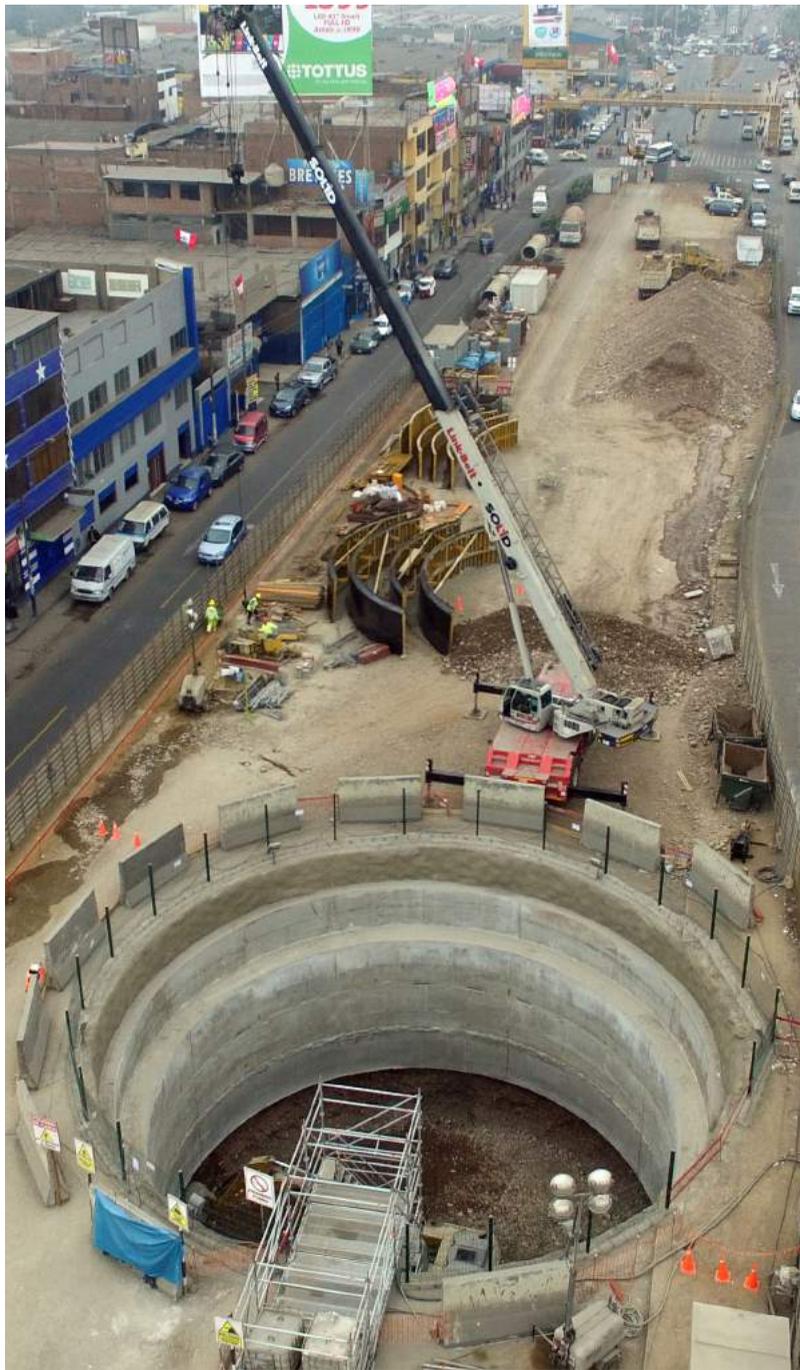


Línea 1 del Metro de Lima

Es la primera ruta de transporte ferroviario urbano del Perú. Con una longitud de 34 km, une once distritos limeños, desde Villa El Salvador hasta San Juan de Lurigancho, pasando por 26 estaciones en 54 minutos. La demanda por el servicio se ha incrementado de manera significativa, alcanzando niveles que habían sido proyectados para el año 2034. En promedio, se transportan 320 mil pasajeros al día.

Inicio: 11 de abril de 2011.
Empresa concesionaria: G&M Ferrovías S.A.
Plazo de concesión: 30 años.
Modalidad: Cofinanciada.
Compromiso de inversión: US\$ 671 709 426.





Línea 2 del Metro de Lima y Callao

Este proyecto será el primer metro subterráneo del país y unirá la zona este y oeste de la capital peruana, desde el distrito de Ate hasta el Callao. Abarca también la construcción del Ramal Avenida Faucett - Avenida Gambetta que pasará por 8 estaciones en 13 minutos y será parte de la futura Línea 4. La concesión incluye los servicios especializados de diseño, construcción, equipamiento, provisión de material rodante, operación y mantenimiento.

Suscripción del contrato: 28 de abril de 2014

Empresa concesionaria: Consorcio Nuevo Metro de Lima S.A.

Plazo de concesión: 35 años.

Modalidad: Cofinanciada.

Compromiso de inversión: US\$ 5 346 495 238.





Vías navegables

Hidrovia Amazónica

Como complemento a la infraestructura portuaria fluvial, la hidrovia permitirá la navegabilidad en 2687 km de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas, que conforman la principal vía de transporte en la región amazónica del Perú. Las condiciones favorables impulsarán el transporte de pasajeros y de mercadería durante todo el año, dinamizando el comercio binacional con Brasil. El proyecto contempla la instalación de estaciones limnimétricas automáticas, dragado de apertura, de mantenimiento y limpieza de troncos. Se tiene prevista la inversión de cerca de 112 mil millones de dólares.

Suscripción del contrato: 7 de setiembre de 2017.
Empresa concesionaria: Hidrovia Amazónica S.A. - COHIDRO.
Plazo de concesión: 20 años.
Modalidad: Cofinanciada.
Tramos:
- Río Huallaga: tramo Yurimaguas confluencia con el río Marañón.
- Río Ucayali: tramo Pucallpa confluencia con el río Marañón.
Compromiso de inversión: US\$ 111 759 339.



Carretera IIRSA Norte, tramo 2: Tarapoto-Rioja.





Contribuimos al desarrollo del país.

MEJORANDO NUESTRAS VIDAS



El Ferrocarril Sur y Sur Oriente se ha convertido en parte del desarrollo turístico de la región sur del país.

Nuestro trabajo está comprometido con el bienestar de los ciudadanos, supervisando que las infraestructuras de transporte de uso público alcancen los niveles de calidad que los contratos de concesión establecen.

Trabajando con mucho empeño por acortar brechas, el Ositrán cumple 20 años de creación al servicio del país, supervisando, regulando y fiscalizando las grandes mejoras en la infraestructura del transporte de uso público: carreteras que integran pueblos, aeropuertos que interconectan ciudades, puertos que desarrollan la industria y el comercio, vías férreas que recorren sinuosas geografías y, muy pronto, una hidrovía amazónica que impulsará el progreso de nuestra selva.

Peruanos comunicados con el mundo gracias a modernas infraestructuras concesionadas que no sólo permiten el desarrollo sostenible del país, sino que también unen a más familias, acercan a los ciudadanos con los servicios de educación, salud, empleo y el comercio regional, nacional e internacional.



El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez cuenta con amplias salas de embarque nacional e internacional que permiten al viajero una espera apropiada.



El primer terminal aéreo del Perú amplió el área de embarque para evitar la congestión y minimizar los tiempos de espera del usuario.



La Red Vial N° 5: Ancón-Huacho-Pativilca une la capital con el norte del Perú.



La Línea 1 del Metro de Lima cuenta con amplias puertas de acceso, aire acondicionado y rampas especiales para pasajeros con discapacidad.



La carretera Interoceánica Norte conecta 6 regiones: Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto.



Las carreteras facilitan el intercambio comercial regional e impulsan el trabajo de los agricultores del país.



La Hidrovía Amazónica permitirá la navegabilidad entre los ríos Marañón, Huallaga y Amazonas para el transporte de pasajeros y de carga.



Las grúas Super Post Panamax son las más modernas en su clase, con capacidad para atender a los buques más grandes de la industria marítima.

HITOS

20 años acortando distancias

1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
El Ositrán es creado como organismo adscrito al MTC, Ley 26917.	Se concede el Ferrocarril del Centro.	El Ositrán se convierte en un Organismo Regulador adscrito a la PCM, Ley N° 27332.	Se concede el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.	El Ositrán instala su Tribunal de Solución de Controversias.	Se concede la Red Vial N° 5: Ancón-Huacho-Pativilca.	Se lanza la primera edición del Curso de Extensión Universitaria.	Se concede la Red Vial N° 6: Pucusana - Cerro Azul - Ica.	Se concede el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias.	Se concede la carretera IIRSA Sur (Tramos 1 y 5).
Se encarga al Ositrán, la supervisión de la carretera concesionada Arequipa-Matarani.	Se concede el Ferrocarril del Sur y Sur-Oriente.		El Ositrán crea los primeros consejos nacionales de usuarios (antes comités consultivos) de aeropuertos, red ferroviaria y puertos.	El Ositrán crea el Consejo Nacional de Usuarios de la Red Vial.	El Ositrán crea su primer Consejo Regional de Usuarios en Arequipa.		Se concede la carretera IIRSA Sur, tramos 2, 3 y 4.	Se concede el Terminal de Contenedores Muelle Sur del Callao.	Se concede el Tramo Vial Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque.
	El Ositrán es adscrito al MEF Ley 27111.						Se concede la carretera IIRSA Norte: Paita-Yurimaguas.		
							El Ositrán obtiene la certificación internacional ISO 9001.		



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES



2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
El Ositrán crea el Consejo Regional de Usuarios de Cusco.	Se concesiona la Red Vial N° 4: Pativilca - Santa - Trujillo.	Se concesiona la Carretera IIRSA Centro, Tramo 2.	Se concesiona la Línea 1 del Metro de Lima.	El Ositrán crea el Consejo Regional de Usuarios de Loreto - San Martín.	Se concesiona el Tramo Vial Desvío Quilca - La Concordia.	Se concesiona la Carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2.	El Ositrán lanza su nueva imagen corporativa.	El Ositrán crea el Consejo Nacional de Usuarios Ferroviarios.	Se concesiona la Hidrovía Amazónica.	El Ositrán inaugura su primera oficina desconcentrada en Cusco.
	Se concesiona la Autopista del Sol: Trujillo - Sullana.	El Ositrán crea el Consejo Regional de Usuarios de Piura.	Se concesiona el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias.	Se concesiona el Terminal de Embarque de Minerales en el Callao.		Se concesiona el Aeropuerto Internacional de Chinchero en Cusco.	El Ositrán crea la Gerencia de Atención al Usuario.			Se inauguró la segunda oficina desconcentrada en Iquitos.
	Se concesiona el Tramo Vial Chancay - Acos.		Se concesiona el Terminal de Embarque de Minerales en el Callao.			Se concesiona el Terminal Portuario San Martín en Pisco.	El Ositrán inaugura su primera oficina en el Terminal Muelle Norte del Callao.			Se presenta la aplicación móvil Contigo Ositrán.
	Se concesiona el Tramo Vial Mocupe - Cayaltí - Oyotún.		Se concesiona el Terminal Muelle Norte del Callao.			Se concesiona la Línea 2 y Ramal y la Línea 4 del Metro de Lima y Callao.				Se concesiona el Terminal Portuario de Salaverry.
	Se concesiona el Terminal Portuario de Paita en Piura.		Se concesiona el Terminal Portuario de Yurimaguas							

El Ositrán obtiene 1.º lugar en reconocimiento a Buenas Prácticas en la Promoción del Código de Ética de la Función Pública por la PCM.



OSITRAN

EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

10 AÑOS

Vista de las grúas Super Post Panamax del muelle norte del Terminal Portuario del Callao.





“La infraestructura de transporte se ha mostrado con mucho dinamismo en los últimos 16 años. La demanda proyectada largamente ha sido superada por la demanda real”.

Verónica Zambrano Copello
Presidenta del Consejo Directivo del Ositrán.

EVOLUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

En estos 20 años, el Ositrán ha constatado que el crecimiento de la demanda en infraestructura de transporte público ha superado las proyecciones iniciales previstas en varios contratos de concesión.

El caso más visible se da en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, donde el tráfico de pasajeros se ha incrementado cerca de 5 veces, pasó de 4,2 a 20,4 millones entre el 2001 y el 2017.

Otro ejemplo, es el tráfico de pasajeros de la Línea 1 del Metro de Lima, cuya proyección para el 2020 era de 88 millones y actualmente es de 108 millones de pasajeros. Lo mismo se registra con el movimiento de carga en el Terminal de Contenedores Muelle Sur del Callao, que ha tenido un aumento de 65,6%.

En el caso del tráfico en la carretera Panamericana Norte, desde Ancón hasta Sullana, también creció en 168%, y en la Panamericana Sur, 184%.

La inversión comprometida en concesiones de infraestructura de transporte de uso público es de 15 448 millones de dólares y la inversión ejecutada es de 7 mil millones. Sin embargo, la brecha de infraestructura de transporte -según estudios de la Asociación para el Fomento de Infraestructura Nacional, AFIN- es de 57 mil millones de dólares.

Aunque se ha avanzado en el destrabe de proyectos ya existentes para reducir esta brecha, se requiere captar mayor inversión privada, por eso es importante que el Estado siempre insista en el cumplimiento de los contratos y así podamos lograr beneficios para los usuarios.

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Tráfico de pasajeros (en millones)



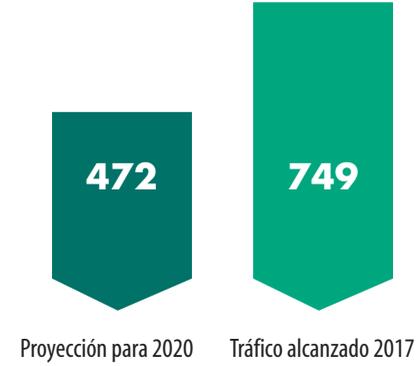
Línea 1 de Metro de Lima Tráfico de pasajeros (en millones)



Red Vial N° 6: Pucusana-Cerro Azul-Ica Tráfico de pasajeros (en millones)



Terminal Muelle Sur Callao Tráfico de pasajeros (en millones)



Tráfico por infraestructura

		2001	2017
FERROCARRILES	Pasajeros (miles)	832	2680
	Carga (miles t)	2130	5793
AEROPUERTOS	Pasajeros (miles)	4166	28753
	Carga (miles t)	114	309
PUERTOS	Naves	269	4246
	TEU's (miles)	1	2404
		2006	2017
CARRETERAS	Vehículos (miles)	9577	60918
		2012	2017
LÍNEA 1	Pasajeros (miles)	32923	107510

Nota: TEU's (Unidad Equivalente a Veinte Pies) sin reestiba.



Terminal de Embarque de Minerales, puerto del Callao.





Crear confianza en los inversionistas es un elemento importante para el regulador, por eso debemos ser autónomos y no políticos.

INVERSIONES

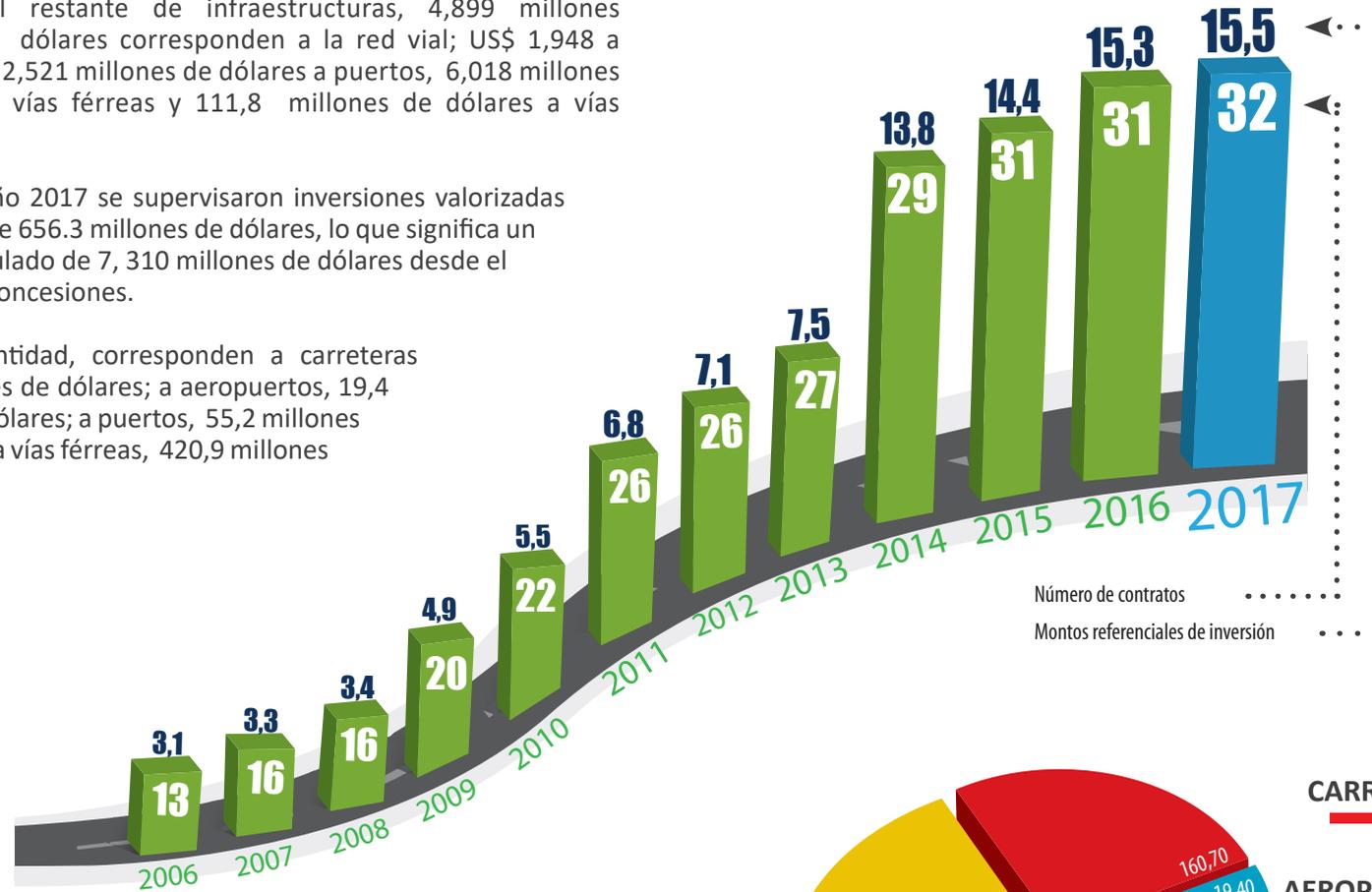
Los montos referenciales de inversiones en los 31 contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público supervisados por el Ositrán, son aproximadamente 15, 948 millones de dólares a diciembre de 2017.

Del restante de infraestructuras, 4,899 millones de dólares corresponden a la red vial; US\$ 1,948 a aeropuertos; 2,521 millones de dólares a puertos, 6,018 millones de dólares a vías férreas y 111,8 millones de dólares a vías navegables.

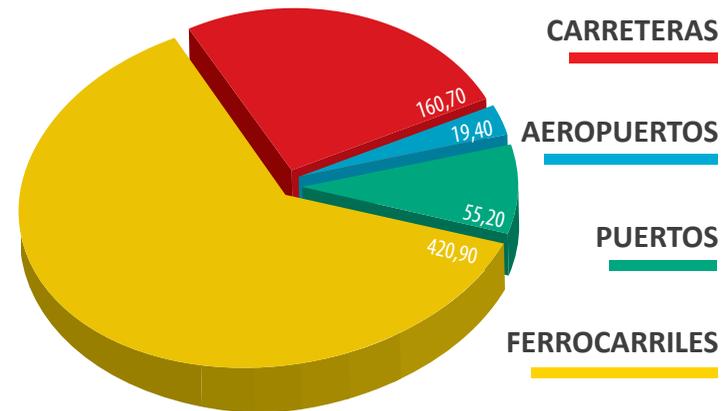
Durante el año 2017 se supervisaron inversiones valorizadas por un total de 656.3 millones de dólares, lo que significa un monto acumulado de 7, 310 millones de dólares desde el inicio de las concesiones.

De dicha cantidad, corresponden a carreteras 160,7 millones de dólares; a aeropuertos, 19,4 millones de dólares; a puertos, 55,2 millones de dólares, y a vías férreas, 420,9 millones de dólares.

Montos referenciales de inversiones al 2017 (en miles de millones de US\$, incluye IGV)



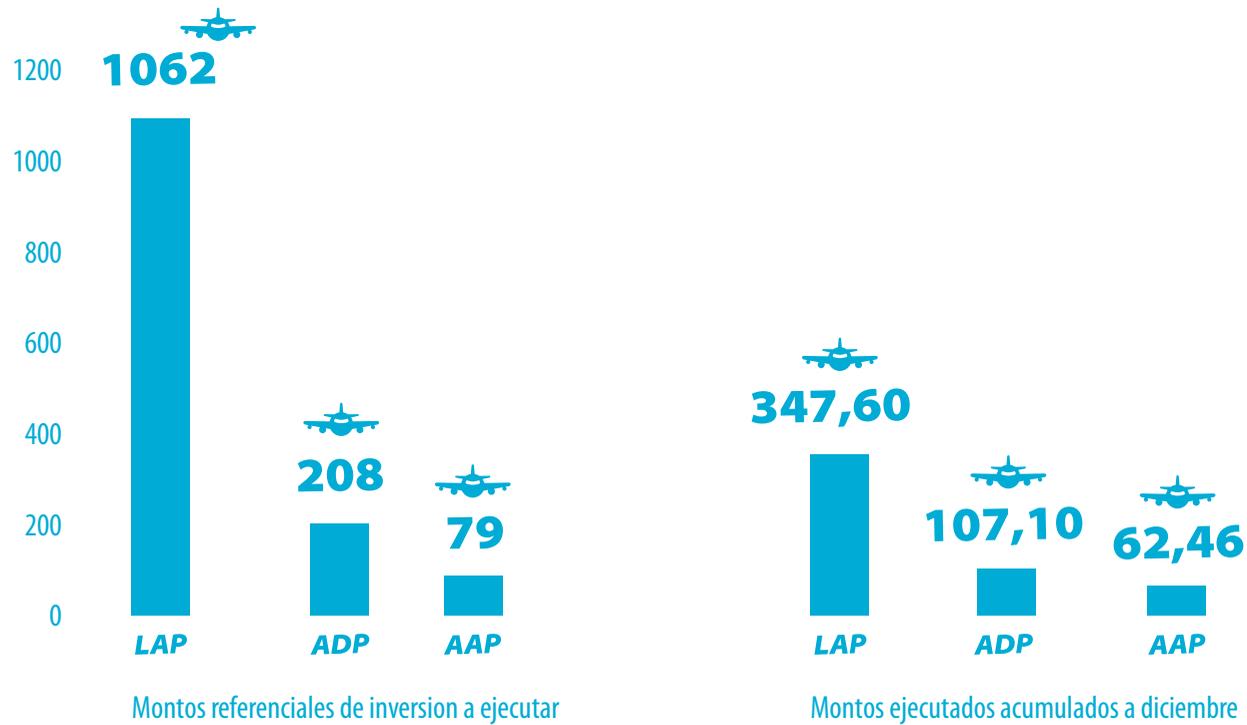
Inversiones supervisadas valorizadas a 2017 (millones de US\$, incluye IGV)



Aeropuertos

A diciembre de 2017, el Ositrán ha reconocido inversiones en infraestructura aeroportuaria por un monto de 517,1 millones de dólares.

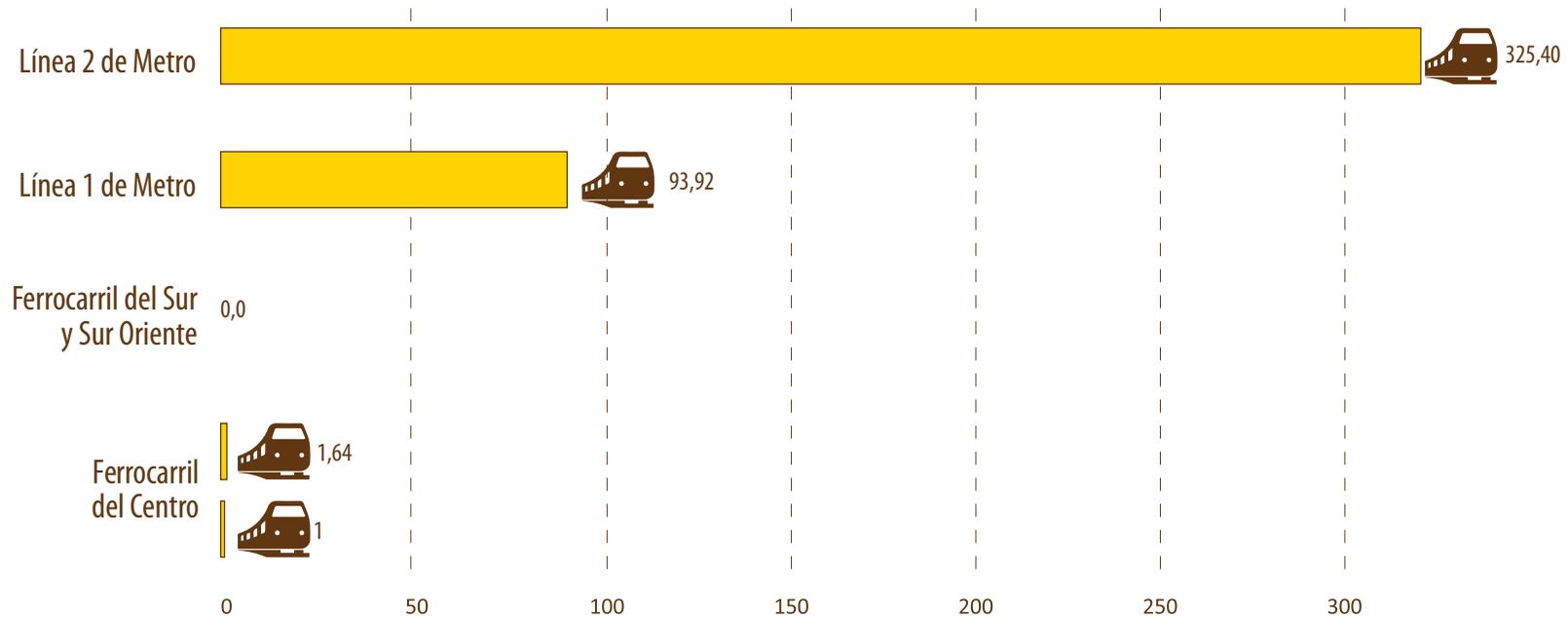
Inversiones en los contratos aeroportuarios al 2017
(en millones de US\$, incluido IGV)



Vías férreas

A diciembre de 2017, de manera acumulada se han reconocido inversiones en infraestructura ferroviaria y de metros por un monto de 1,181 millones de dólares. Durante el año 2017, el Ositrán supervisó obras por 438 millones de dólares.

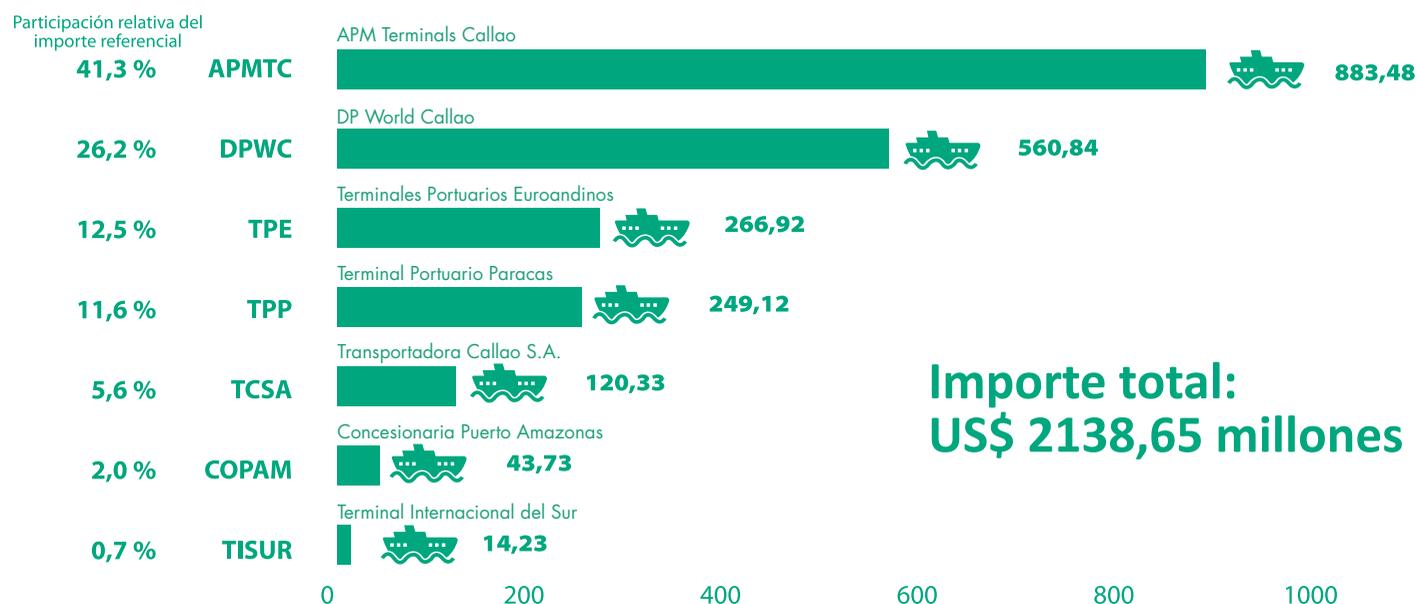
Inversiones en los contratos ferroviarios y del metro de Lima y Callao al 2017
(en millones de US\$, inc. IGV)



Puertos

En los contratos de concesión vigentes se han previsto ejecutar inversiones por 2138,65 millones de dólares (inc. IGV), correspondientes a compromisos firmes, compromisos sujetos a *trigger* y otras obras propuestas por el concedente.

Importes referenciales de inversión en los contratos portuarios* (inc. IGV)

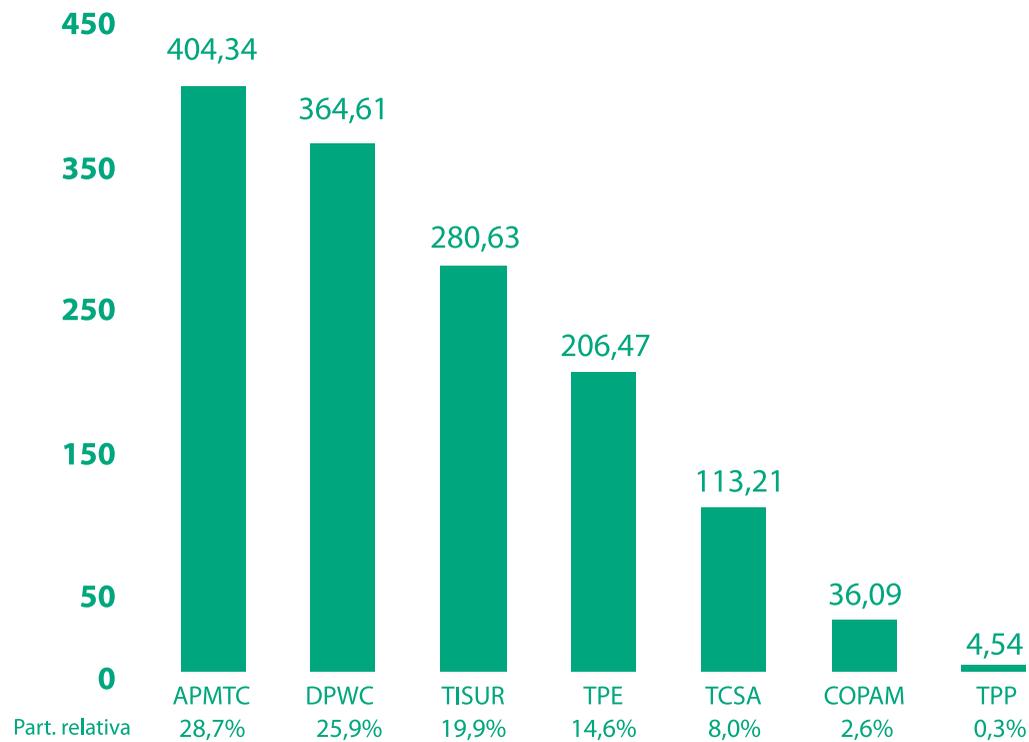


* Se refiere a los importes de inversión referencial, presupuesto referencial o concepto análogo indicados en los contratos de concesión.

* Trigger: disparadores de demanda.

Desde el inicio de las concesiones portuarias en el año 1999, hasta diciembre de 2017, se ejecutaron inversiones acumuladas en todas las concesiones por un importe de 1409,89 millones de dólares (incluidos IGV).

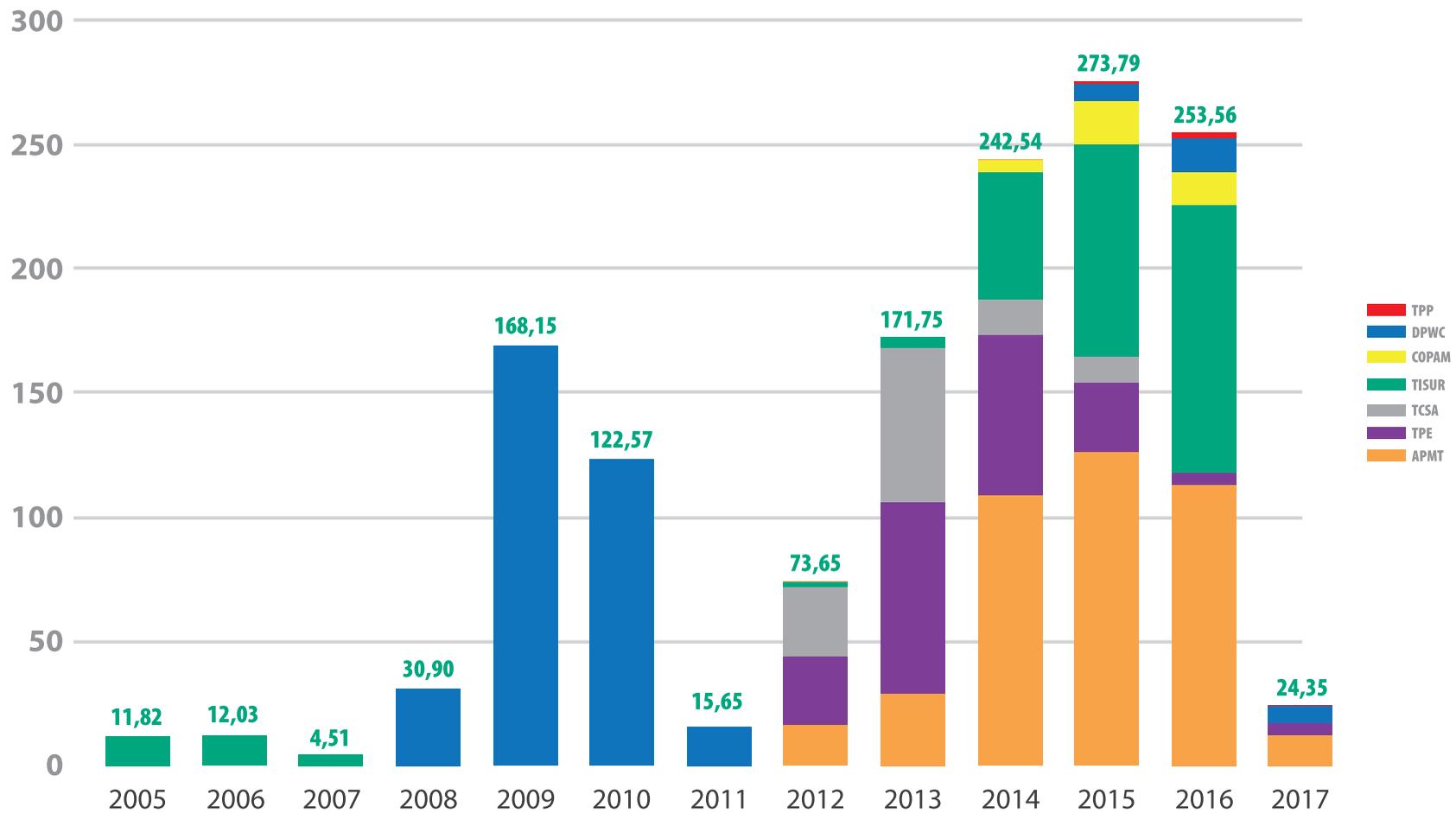
Importe ejecutado acumulado a diciembre 2017 en inversiones de infraestructura portuaria por concesionario (inc. IGV)



* Para el caso de las inversiones con liquidaciones aprobadas, corresponde al presupuesto indicado en la liquidación; en las demás inversiones se valoriza en función de (i) los precios unitarios contenidos en los expedientes técnicos aprobados y (ii) los metrados ejecutados (importes sujetos a revisión).

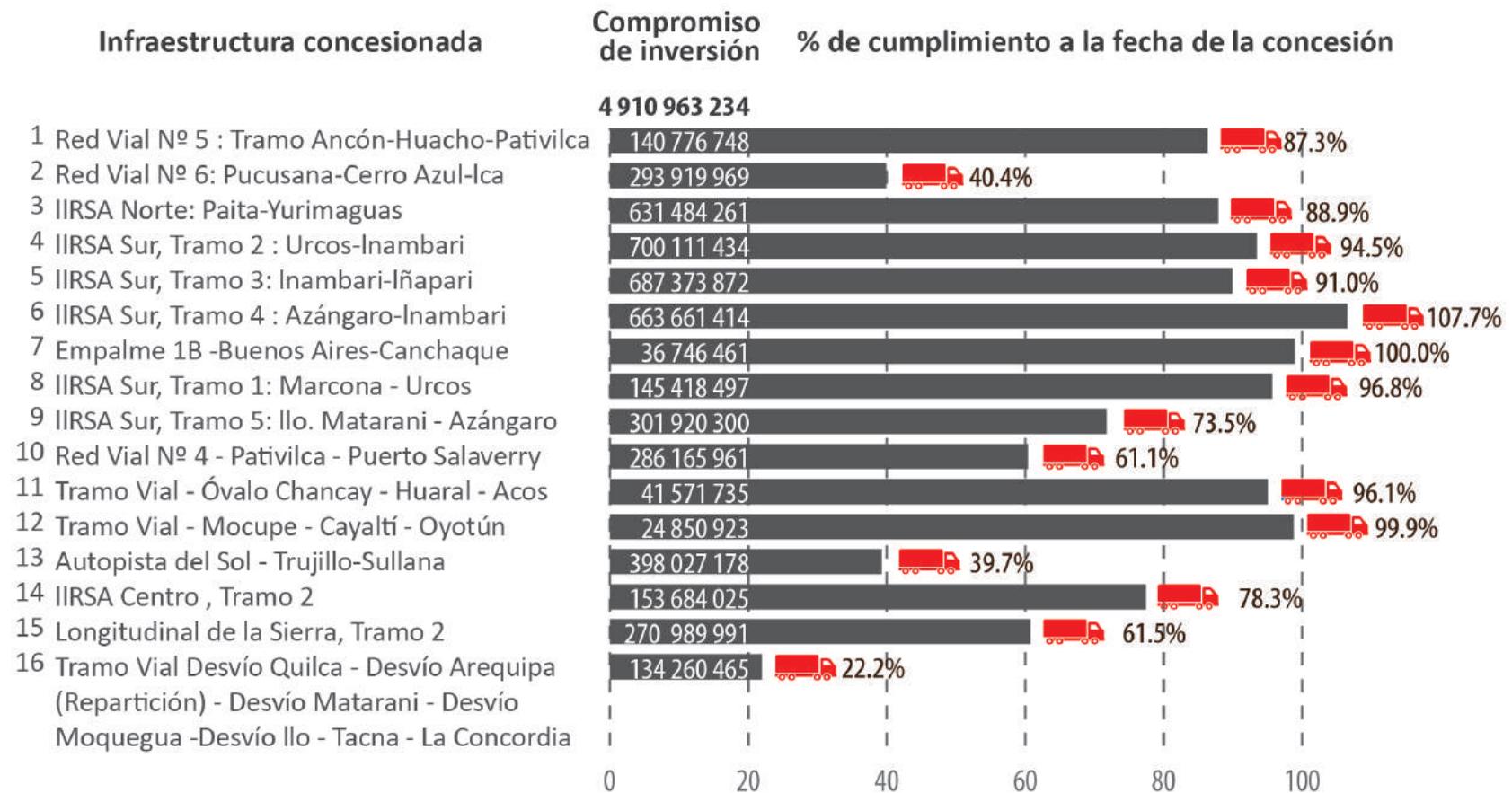
Durante el año 2017 en los terminales portuarios: Muelle Norte - Callao, Muelle Sur-Callao, TP Paita y TP Matarani, se ejecutaron y recibieron obras complementarias, adicionales y mejoras voluntarias por un importe estimado de 24,35 millones de dólares (incluido IGV).

Flujo de inversiones ejecutadas por año en contratos portuarios (en millones de US\$, inc. IGV)



Carreteras

Inversión comprometida en concesiones de la red vial (en millones de US\$)



Próximas inversiones

Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez



El aeropuerto contará con un nuevo terminal, segunda pista de aterrizaje, plataformas de estacionamiento y más calles de rodaje.



Línea 2 del Metro Lima y Callao



Material rodante para Línea 1 del Metro de Lima



Terminal Portuario General San Martín en Pisco



Desde este terminal se exportan productos agrícolas de la región Ica.

Hidrovia Amazónica



La primera vía navegable recorrerá los ríos Amazonas, Marañón, Ucayali y Huallaga.

Cartera de proyectos

- Longitudinal de la sierra, tramo 4.
- Ferrocarril Huancayo-Huancavelica.
- Anillo vial periférico.
- Líneas 3 y 4 del Metro de Lima y Callao.

El Ositrán cuenta con supervisores *in situ* en las infraestructura a su cargo.





Supervisando el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

MANOS A LA OBRA

Las acciones de supervisión del Ositrán incluyen la verificación de los niveles de servicio en las infraestructuras concesionadas.





Nuestro personal *in situ* supervisa que se cumplan las características técnicas señaladas en los contratos.



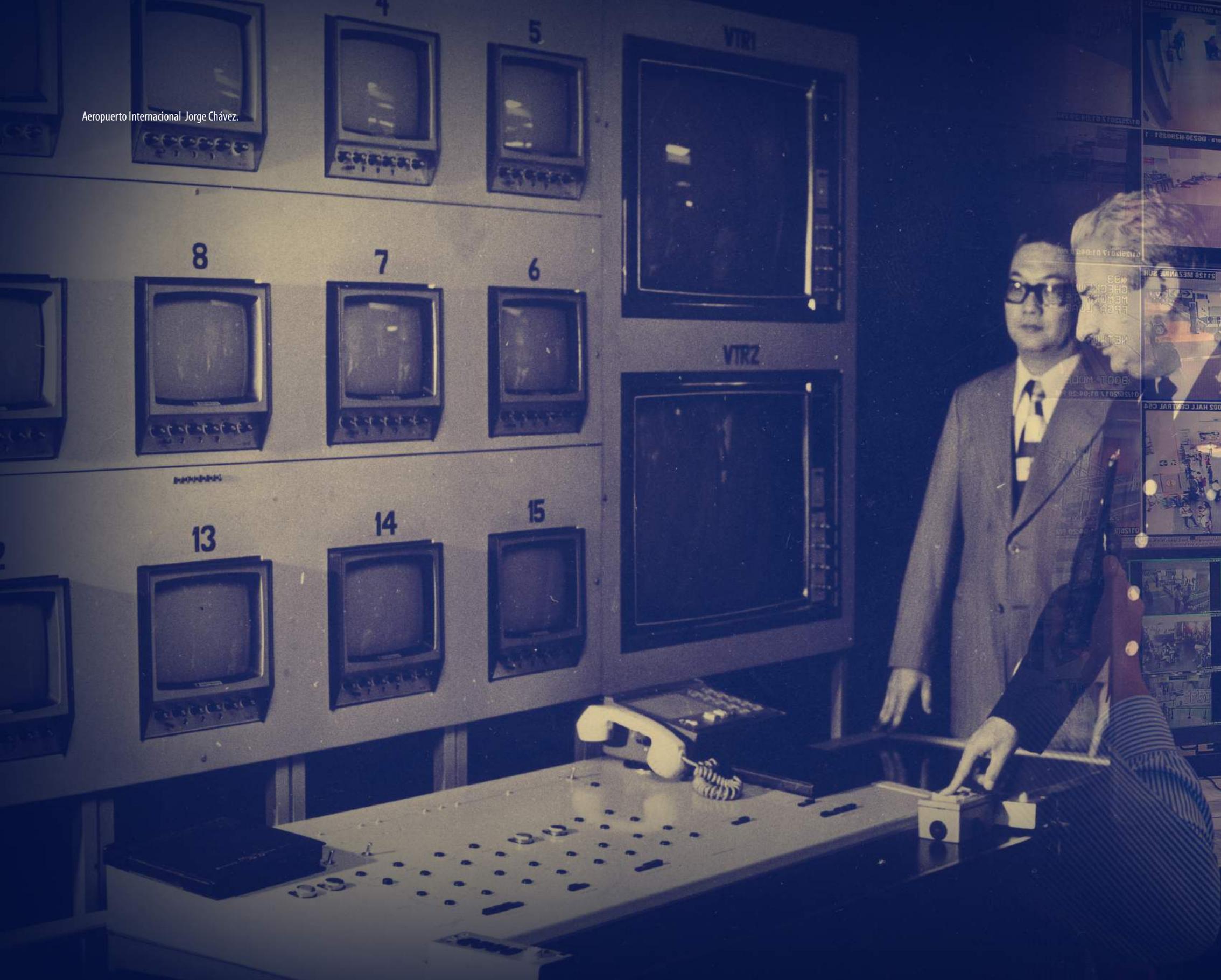
Los
supervisores
in situ registran
los pormenores en la
labor de supervisión.



Supervisores del Ositrán participaron en las etapas de fabricación y pruebas del material rodante del metro de Lima y Callao, realizadas en Italia.



Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.





A mayor infraestructura,
mayor facilidad para los ciudadanos.

ANTES Y AHORA



Defensa ribereña La Pastora, carretera IIRSA Sur, Tramo 3





IIRSA Sur, Tramo 2





Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez





Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma





Terminal Portuario General San Martín – Pisco, Ica





Línea 1 del Metro de Lima



Ositrán informa a los ciudadanos a través de ferias y charlas.



A photograph of a group of men in a public setting, possibly a government building or a public square. The men are dressed in light-colored shirts. One man in the center is wearing sunglasses and has a microphone clipped to his shirt. Another man in the foreground is wearing a yellow shirt. A large yellow diagonal graphic overlay covers the right side of the image, containing the text 'MÁS CERCA DE LOS CIUDADANOS' in white, bold, sans-serif capital letters.

**MÁS
CERCA
DE LOS
CIUDADANOS**



En el Ositrán velamos por el respeto y el cumplimiento de los derechos de los usuarios de carreteras, aeropuertos, puertos, vías navegables y vías férreas, incluido el Metro de Lima y Callao. Promovemos políticas, procesos y mecanismos para que se brinde una atención de calidad a todos los ciudadanos.

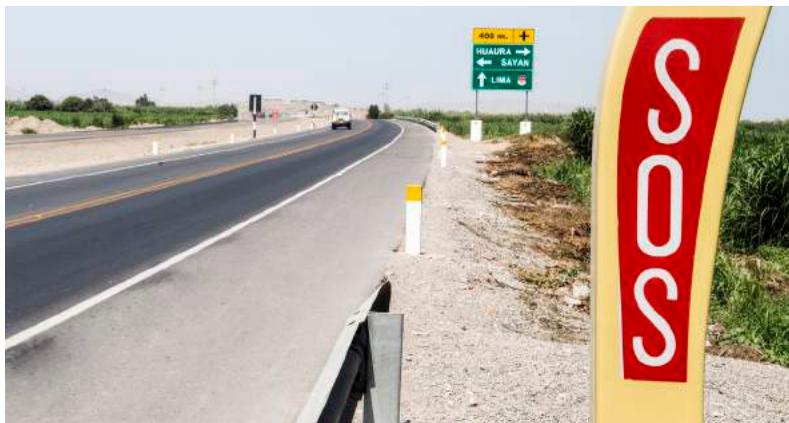
A continuación detallamos los servicios que supervisa el Ositrán en la infraestructura concesionada.

En carreteras

- Teléfonos de emergencia o postes S.O.S ubicados a lo largo de las vías concesionadas.
- Ambulancia y auxilio médico.
- Auxilio mecánico y remolque.
- Servicios higiénicos en las estaciones de peaje.
- Servicio de internet (según contrato de concesión).
- Póliza de seguros (según contrato de concesión).

En aeropuertos

- Información adecuada sobre cómo presentar un reclamo al concesionario.
- Información oportuna sobre las tarifas que deben ser abonadas al concesionario por los servicios que presta en el aeropuerto, así como recibir un comprobante de pago válido.
- Información oportuna sobre la revalidación de la TUUA (Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto); y, en qué casos, el pasajero debe cancelar nuevamente dicho monto.
- Información oportuna sobre los artículos que no se permiten embarcar en bodega y en el equipaje de mano.
- Instalaciones iluminadas, servicios higiénicos limpios y en buenas condiciones.
- Coches portaequipajes gratuitos en las salas de llegadas de vuelos.
- Terminal debidamente señalizado, especialmente en las zonas restringidas, así como en el caso de obras e interrupciones.
- Servicio de salvamento y extinción de incendios.





En el Metro de Lima

- El servicio debe de ser puntual.
- El usuario debe contar con información oportuna sobre horarios del tren y otros anuncios.
- Las instalaciones y servicios higiénicos deben estar limpios.
- El usuario debe contar con ascensores y asientos preferenciales en los coches para personas con discapacidad.
- El usuario puede solicitar la devolución de su pasaje si no realiza su viaje por causa del operador.
- El usuario debe contar con un servicio seguro y atención de calidad.
- No debe existir contaminación sonora en los alrededores.



En puertos

- Recibir atención permanente las 24 horas del día y los 365 días del año.
- Que se brinde garantía de las condiciones de seguridad al hacer uso de la infraestructura portuaria.
- Una línea telefónica e información en la página web para la atención de los usuarios.
- Que se brinde al usuarios un comprobante de pago en donde conste el monto abonado y la fecha del servicio (factura).
- Que se brinde información sobre procedimientos para la presentación de reclamos.
- Información oportuna sobre restricciones permanentes o eventuales en el uso de la infraestructura portuaria.
- Información adecuada sobre las tarifas que deben ser abonadas por los servicios que presta el concesionario del puerto.
- Acceso a la información adecuada y oportuna sobre los tipos de indicadores que se usan para medir los niveles de servicio y productividad que brinda el concesionario del puerto, según lo establecido en cada contrato.



Consejos de Usuarios

Los consejos de usuarios del Ositrán se constituyen como un espacio de interacción entre el Regulador y los usuarios de las infraestructuras de transporte supervisadas, permitiendo que la institución pueda conocer, de primera mano, la problemática y oportunidades de mejora de los servicios a cargo de las entidades prestadoras.

Se encuentran conformados por los miembros que hayan sido elegidos democráticamente entre los representantes de las siguientes organizaciones:

- Asociaciones de consumidores y/o usuarios.
- Universidades públicas y privadas que cuenten con facultades relacionadas a las materias propias del sector regulado.
- Colegios profesionales de alcance regional o departamental, según corresponda.
- Organizaciones sin fines de lucro vinculadas a los mercados regulados.
- Organizaciones del sector empresarial no vinculadas o que agrupen a entidades prestadoras.

El Ositrán cuenta con consejos de usuarios de alcance nacional y regional. Sus miembros son elegidos por periodos de dos años renovables.

Los consejos de usuarios de alcance nacional se encuentran adscritos a la Presidencia del Consejo Directivo, siendo los siguientes:

- Consejo de Usuarios de Aeropuertos.
- Consejo de Usuarios de Puertos.
- Consejo de Usuarios de la Red Vial.
- Consejo de Usuarios Ferroviarios.

Los consejos regionales de usuarios, presididos por la Gerencia General, son los siguientes:

- Consejo Regional de Usuarios de Arequipa.
- Consejo Regional de Usuarios de Cusco.
- Consejo Regional de Usuarios de Piura.
- Consejo Regional de Usuarios de Loreto San Martín.

Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios

Esta reunión convoca a los miembros de los consejos de usuarios de alcance regional y nacional, con el fin de crear un espacio de capacitación e intercambio de experiencias. De esta manera, se fomenta la participación de los miembros de los consejos en el proceso de toma de decisiones del Ositrán, en su calidad de órganos consultivos.

Desde la creación de los consejos de usuarios, se han realizado cinco encuentros nacionales en Lima, el último se realizó en noviembre de 2017, contando con la participación de 32 miembros tanto nacionales, como regionales.

“Un grueso sector de usuarios ya saben que hay un ente regulador donde recurrir cuando haya una situación que le pueda afectar”.

Luis Bernal, Consejo de Usuarios Red Vial y Puertos.



Capacitación permanente

A través de la Gerencia de Atención al Usuario desarrollamos actividades de capacitación dirigidas a usuarios intermedios y finales de las infraestructuras de transporte de uso público concesionadas, y a la ciudadanía en general. En estas actividades realizadas en coordinación con otras instituciones del Estado o por el propio Ositrán, se abordan temas como: Rol y funciones del Regulador, derechos y deberes de los usuarios; y procedimientos para la defensa de los intereses de los usuarios (reclamos y denuncias).

En algunos casos, se incluyen temas vinculados a aspectos regulatorios, de supervisión y fiscalización específica por cada infraestructura, en atención a los intereses de los participantes en estas actividades.

En esta línea, a finales del año 2017 se puso en marcha el *Primer curso virtual sobre derechos y deberes de los usuarios*, dirigido al personal que atiende a los usuarios de puertos y carreteras. Se logró capacitar a 38 funcionarios de empresas concesionarias sobre el rol del Ositrán, los deberes y derechos de los usuarios y los procedimientos de reclamos y denuncias.



Información básica inclusiva

El Ositrán, dentro de su política de llegar cada vez más a todos los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público, colocó etiquetas informativas en diversas lenguas originarias de nuestro país, a lo largo de 122 estaciones de peajes de 13 carreteras concesionadas a nivel nacional.

La información que difunde la línea gratuita 0800 11004, habilitada por el organismo regulador para atender y orientar a los usuarios de la red vial sobre los servicios a los que tienen derecho dentro de estas infraestructuras, fue traducida a 5 lenguas originarias: aimara, ashaninka, quechua, shipibo-konibo, y awajún.

Las etiquetas informativas fueron colocadas en función a las lenguas que más se hablan alrededor de la ubicación de la estación del peaje.

Esta iniciativa responde a la tarea de implementar y desarrollar un Plan de Educación respecto a los derechos y deberes de los usuarios, así como, a establecer canales de información al usuario en los principales puntos de las infraestructuras de transporte.



Guía del usuario en sistema braille

A fines de 2017, se elaboró la Guía del Usuario en sistema braille, pensando en los ciudadanos con discapacidad visual. Este material brinda información sobre sus principales derechos al usar las infraestructuras concesionadas y los procedimientos que existen para la defensa de sus derechos.

“La guía del usuario en sistema braille ha sido un hito importante porque refleja la idea de que los servicios son para todos, son universales. Queremos llegar a todos y cada uno de los usuarios de las diferentes formas que se pueda”.

Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo del Ositrán.

Oficinas Desconcentradas

Durante el año 2017, el Ositrán evaluó la necesidad de tener mayor presencia en aquellas regiones que concentran una considerable cantidad de usuarios, apuntando a incrementar el nivel de conocimiento sobre el rol de nuestra institución, y a la vez, recoger información sobre la problemática de las infraestructuras que supervisamos.

Como resultado de esta evaluación, el Consejo Directivo aprobó la implementación de oficinas regionales durante el 2018 en las regiones Cusco, Arequipa, Piura, Loreto y San Martín. La finalidad es atender de forma inmediata y cercana, no sólo a los usuarios, sino a la población en general.



Oficina Desconcentrada del Ositrán en Iquitos.

La presencia del Ositrán en dichas regiones es relevante por el número de infraestructuras supervisadas en las regiones seleccionadas y el número de usuarios reales y potenciales que existen.

Oficina Desconcentrada del Ositrán en Cusco.



NUEVA APP



Viaja informado
Viaja Seguro

Contigo

1

DESCARGA LA APP

Hálgalo desde el Play Store.

2

IDENTIFÍCATE

Ingresa tu correo electrónico.

3

SELECCIONA

En los enlaces superiores elige la infraestructura de transporte a consultar.

4

CARRETERAS

Ubica en el mapa las carreteras y obtén información de: empresas concesionarias, recorrido total, auxilio mecánico, centros de atención 24h, entre otros.

5

AEROPUERTOS

Podrás ver la lista de aeropuertos, su ubicación y obtener información de la empresa concesionaria, los servicios a los pasajeros, entre otros.



PUERTOS

Lista de puertos, empresas concesionarias, servicios que ofrece, tarifas máximas y más.

6

METRO DE LIMA Y LÍNEAS FÉRREAS

Podrás ver la lista y recorridos de cada una de las infraestructuras de transporte, entre otros.

7

INFÓRMATE

Preguntas frecuentes sobre el Ositrán y los servicios que brinda.

8

CONSULTA Y DENUNCIAS

Presenta un formulario de consultas o denuncias a nuestro centro de contacto. info@ositrان.gov.pe

9

LÍNEA GRATUITA

Llama al 0800 11004 desde cualquier punto del país y recibe orientación personalizada.

10



La aplicación CONTIGO es una herramienta que desde cualquier dispositivo móvil permite a los usuarios conocer si por su ubicación (geo posición) se encuentran usando una infraestructura supervisada por el Ositrán, los derechos y servicios a los que tiene acceso y las tarifas aplicables.

CONTIGO transmite cercanía y proximidad del organismo regulador hacia los usuarios y la ciudadanía, orientándolos y brindándoles información útil en tiempo real.

La aplicación brinda información detallada de cada una de las concesiones, como la ubicación de la infraestructura, el nombre de la empresa concesionaria, los servicios que debe prestar, como servicios higiénicos gratuitos en estaciones de peajes, centros de atención de emergencias 24h, auxilio mecánico, sistema de entrega de equipajes, entre otros datos.

A través de la aplicación, los usuarios pueden presentar denuncias o consultas, teniendo la opción de proteger su identidad. Además, haciendo clic al botón "llamar" de la aplicación, podrán contactar con el call center gratuito del Ositrán que administra la Gerencia de Atención al Usuario.





I Concurso de Cuentos Juvenil

En el marco de nuestro 20.º aniversario, lanzamos el I Concurso de Cuentos Juvenil “Ositrán, contigo por las rutas del Perú”, que convocó a alumnos de quinto de secundaria de instituciones educativas de todo el Perú.

El concurso nació con la idea de promover el conocimiento y la importancia de las infraestructuras de transporte de uso público en el desarrollo social y económico de las poblaciones del país. El resultado fue muy grato al leer historias mágicas y cálidas que se crean cuando se usa una carretera, un aeropuerto, un tren o un puerto.

Los tres cuentos ganadores fueron compilados en el libro “Ositrán, contigo por las rutas del Perú”, presentado, junto a sus autores, por la presidenta del Consejo Directivo del Ositrán, Verónica Zambrano Copello, en la Feria del Libro de Lima 2018.

“Estos cuentos son muy interesantes porque muchas veces no somos conscientes de la vinculación que tenemos con la infraestructura de transporte que utilizamos día a día para ir de un lugar a otro y que pueden generar historias o diferencias en nuestras vidas. Por eso para nosotros, a mayor infraestructura, mayor facilidad para los ciudadanos”, destacó la presidenta del Consejo Directivo del Ositrán.

Los ganadores

Luego de una difícil deliberación, el jurado calificador dio como ganadores a: Eduardo Rodrigo Wong León (16) de la I.E. Jorge Basadre Grohmann del Callao, quien obtuvo el primer lugar con el cuento “Un deseo agradecido”, que narra la historia de un tren de la Línea 1 del Metro de Lima. El segundo puesto fue para Estéfano Catunta Salvador (16) de la I.E. 50500 San Martín de Porres de Cusco con el cuento “La carretera de la muerte”. Asimismo, Tania Araceli Barreda Gálvez (15) de la I.E. San Roque de Surco, logró alcanzar el tercer lugar con el cuento “El amante de trenes”.

Un libro de cuentos escritos por escolares que crearon historias sobre las infraestructuras de transporte público.



De izq. a der.: Estéfano Catunta Salvador, Verónica Zambrano Copello (Presidenta del Consejo Directivo), Eduardo Rodrigo Wong León y Tania Araceli Barreda Gálvez.

Jurado calificador

El jurado calificador estuvo integrado por el reconocido escritor y periodista Marco Martos; el crítico literario y miembro de la Academia Peruana de la Lengua, Ricardo González Vigil; y Gabriela Ibáñez Oviedo, representante de la Cámara Peruana del Libro.

Ellos tuvieron la difícil tarea de elegir las mejores historias que tenían como escenario principal las infraestructuras de transporte supervisadas por el Ositrán, como aeropuertos, carreteras, vías férreas, puertos y el Metro de Lima.



Stand 21

El Ositrán participó por primera vez en la Feria del Libro de Lima 2018, como parte de las actividades por su 20.º aniversario. En el stand 21, los asistentes encontraron gratuitamente el libro “Ositrán, contigo por las rutas del Perú”, así como información sobre deberes y derechos de los usuarios al usar una infraestructura de transporte supervisada por el Regulador.



“Cuando me dijeron que había ganado este concurso, yo me sentí valorado y que este logro fue gracias a mi esfuerzo. Quería que este transporte tuviera una reflexión, algo diferente a la perspectiva humana”.

Eduardo Rodrigo Wong León.
“Un deseo agradecido”.



“Para mí fue una sorpresa en ese momento. Yo no pensaba ganar y me sentí muy orgulloso al saber que había ocupado uno de los lugares. Mis abuelos siempre me cuentan historias y entonces cuando me enteré del concurso, decidí escribir una de ellas”.

Estefano Catunta Salvador. “La carretera de la muerte”.



“El concurso del Ositrán me pareció fascinante e interesante y, especialmente, un gran reto plasmar en historias el tema de transportes. Estoy muy feliz con los resultados y espero que el Ositrán siga animando a que los jóvenes usen su creatividad”.

Tania Araceli Barreda Gálvez.
“El amante de trenes”.





Puerto de Paita en Piura, el segundo más importante del Perú.

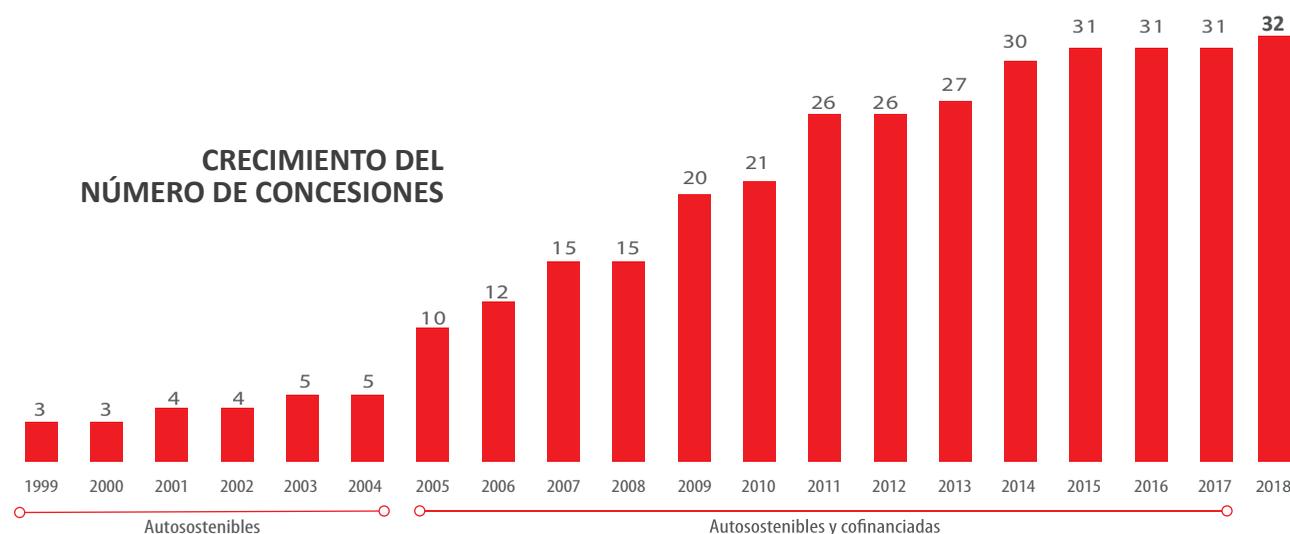


Trabajamos para reducir la brecha de infraestructura.

REPORTE DE DESEMPEÑO

Función supervisora

Las actividades de supervisión del Ositrán se han incrementado a medida que los contratos de concesión han aumentado, los cuales pasaron de 3 en el año 1999 a 32 en el año 2018. Durante los primeros años, se concesionaron proyectos bajo la modalidad autosostenible. A partir del año 2005, el Estado comienza a concesionar infraestructuras bajo el esquema de cofinanciación.



Regulación tarifaria

De acuerdo a nuestra función reguladora, el Ositrán conduce los procedimientos de fijación, revisión o desregulación de tarifas. Estos procedimientos se realizan conforme a lo establecido en los contratos de concesión y las disposiciones contempladas en el Reglamento General de Tarifas (RETA). Los procedimientos tarifarios siguen los principios de sostenibilidad de la oferta, eficiencia, equidad, transparencia, predictibilidad y no discriminación.

Es importante resaltar que los procedimientos mencionados contemplan la difusión de la propuesta tarifaria del Ositrán, así como la realización de una Audiencia Pública en la que se explica el detalle de ésta. Este mecanismo de transparencia y participación de los *stakeholders* es reconocido como buena práctica por la OCDE.

Revisiones de factor de productividad

En materia regulatoria, los procedimientos tarifarios de mayor complejidad son las revisiones de factor de productividad. El Ositrán ha tramitado revisiones de factor de productividad en aeropuertos y puertos para establecer las tarifas de los servicios derivados de la explotación de las infraestructuras de transporte de uso público, de acuerdo a lo señalado en los respectivos contratos de concesión.

Próximas revisiones de factor de productividad			
Concesión	Mes de inicio	Periodo	
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - AIJCH	En curso	2019-2023	3.ª Revisión
Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales - TC	2018	2019-2024	1.ª Revisión
Terminal Portuario de Matarani - TISUR	2018	2019-2024	4.ª Revisión
Terminal Portuario de Paita - TPP	2018	2019-2024	1.ª Revisión
Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao, Muelle Sur - DPW	2019	2020-2025	2.ª Revisión
Modernización del Terminal Norte Multipropósito del Callao - APM	2020	2021-2026	2.ª Revisión

Actualmente, el Ositrán conduce la revisión del factor de productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y debe iniciar la revisión de 3 factores previstos para el año 2018, y 2 adicionales en los siguientes 2 años.



Función fiscalizadora y sancionadora

El Ositrán se encuentra facultado para imponer sanciones a las entidades prestadoras ante incumplimientos de obligaciones dispuestas por normas legales, normas técnicas y aquellas establecidas en los contratos de concesión.

Solo en el 2017, el Ositrán impuso sanciones consentidas por 1,55 millones de soles, correspondientes a 12 expedientes tramitados en los que se determinó la existencia de infracción. Adicionalmente, en el mismo año, se aplicaron penalidades consentidas que alcanzaron 3,6 millones de soles correspondientes a 25 expedientes tramitados.

Opiniones técnicas

El Consejo Directivo del Ositrán debe emitir opinión técnica previa sobre los contratos de concesión a solicitud de ProInversión y sobre los proyectos de modificación de dichos contratos a solicitud del MTC. También tiene la función de interpretar estos contratos.

Si bien las opiniones técnicas no tienen carácter vinculante, son de mucha utilidad para ilustrar y guiar en la toma de decisiones.

A lo largo de estos 20 años, hemos emitido:

- Opinión en 113 modificaciones contractuales para hacer viable la ejecución de las inversiones.
- 44 opiniones técnicas para Endeudamientos Garantizados Permitidos.

Función Normativa

Como parte de nuestra función normativa, el Ositrán aprueba reglamentos autónomos y normas que regulan los procedimientos a su cargo. Para ello, contamos con un procedimiento de elaboración y revisión de normas que recogen los principios de transparencia y las buenas prácticas de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

Como parte de la revisión y aprobación de reglamentos, el Ositrán publica sus proyectos regulatorios antes de que entren en vigencia y convoca a audiencias públicas con las partes interesadas para presentar el proyecto y recibir comentarios y/o sugerencias de las partes, los cuales son analizados y recogidos en una matriz de comentarios. Esto ha sido resaltado como una buena práctica en materia de mejora regulatoria por la OCDE en el estudio sobre la política regulatoria del Perú.



En estos 20 años, el Ositrán ha aprobado reglamentos y revisado los ya existentes con la finalidad de adaptar los mismos a la evolución del sector:

- **Reglamento de Usuarios de la Infraestructura de Transporte**

La entrada en vigencia del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán (ROF) en febrero de 2015, y los cambios institucionales derivados del nuevo ROF, generaron la necesidad de realizar una revisión integral del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP), y del Reglamento de Usuarios de la Infraestructura Vial, Ferroviaria y del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (RUIVF), con el fin de asegurar que estos guarden coherencia con el nuevo marco institucional.

Así, mediante Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN del 9 de octubre de 2017, se aprobó el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte, logrando unificar la normativa y expresarla en lenguaje sencillo y de fácil comprensión para los usuarios.

- **Reglamento de incentivos, infracciones y sanciones**

Debido a la constante evolución del sector transporte de uso público, desde el año 2003, cuando se aprobó el Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS), se planteó la necesidad de revisarlo de manera integral y adaptarlo a los cambios normativos en materia de procedimiento administrativo.

Como resultado de dicha revisión, el 4 de abril de 2018 se aprobó el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán (nuevo RIIS).

El objetivo es contar con un instrumento de gestión orientado a generar incentivos para el cumplimiento de las obligaciones contractuales y normativas, lo que incide en

Nuevo RIIS Integra dos mecanismos de <i>enforcement</i>	
NO PUNITIVO	PUNITIVO
<ul style="list-style-type: none"> - Promueve el cumplimiento voluntario de las obligaciones contractuales - Destaca el buen desempeño y sobrecumplimiento de la Empresa Prestadora respecto al servicio que está obligado a brindar. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aumenta la predictibilidad y consistencia en el cálculo de multas. - Celeridad en el trámite de los PAS (Permisos Ambientales Sectoriales). - Mayor transparencia (reglas claras y objetivas).

una mejora de la calidad de los servicios brindados para beneficio de los usuarios. Así, además de los tradicionales incentivos punitivos, el nuevo RIIS ha incorporado otros instrumentos no punitivos para incentivar el cumplimiento de las obligaciones.

Adicionalmente, para la aplicación de los incentivos punitivos se incluyó una metodología explícita que regirá el cálculo de las multas y sanciones; ello con el fin de promover un sistema transparente, objetivo y predecible de determinación de sanciones.



- **Reglamento de Aporte por Regulación**

A la luz de los cambios normativos dirigidos a la simplificación administrativa y en el marco de la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, y con la finalidad de optimizar los recursos con los que cuenta el Ositrán, además de facilitar a los contribuyentes las herramientas tecnológicas para un adecuado control y seguimiento de sus obligaciones relacionadas con el Aporte por Regulación, iniciamos en 2017 el proceso de revisión de este reglamento aprobado en el año 2015.

En febrero de 2018, mediante Resolución N° 005-2018-CD-OSITRAN se aprobó el nuevo Reglamento de Aporte por Regulación.

Este reglamento establece el uso de la aplicación “SAR”, Sistema de Aporte por Regulación, una herramienta tecnológica a través de la cual el contribuyente puede hacer su declaración en tiempo real a través de una plataforma de internet, ahorrando costos en horas hombre, y manteniendo un adecuado control y seguimiento del cumplimiento de sus obligaciones.

- **Reglamento General de Tarifas**

Este reglamento fue aprobado en el año 2004 y modificado en el 2006 y en el 2012. A mediados de 2017, el Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de revisión del Reglamento General de Tarifas (RETA), con el propósito de mejorar la operación del sistema tarifario de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte, así como mejorar la predictibilidad y transparencia de los procedimientos tarifarios.

Con el fin de garantizar que la regulación que se elabore e implemente sea de alta calidad, el proceso de modificación del RETA se está realizando conforme a los principios y buenas prácticas de la OCDE en materia regulatoria, para lo cual se cuenta con el apoyo y asesoramiento continuo de los expertos de dicho organismo.

- **Reglamento de Supervisión**

En el año 2011, se aprobó el Reglamento de Supervisión, mediante el cual se regula el procedimiento de supervisión del Ositrán de las obligaciones contractuales y normativas que deben cumplir las entidades prestadoras.

Con el propósito de mejorar y potenciar la supervisión con procedimientos más efectivos en beneficio de los usuarios, con reglas más claras para las entidades prestadoras y el Estado, el Ositrán viene actualizando el Reglamento General de Supervisión, teniendo como ejes centrales la mejora de:

- Procedimientos más ágiles para la función supervisora.
- Enfoque de prevención.
- Enfoque de gestión de riesgos.

- **Reglamento Marco de Acceso**

Esta norma, aprobada en mayo de 2003, establece las normas, reglas, principios y procedimientos que tienen la finalidad de generar bienestar a los usuarios por la vía de una mayor competencia en la prestación de servicios que resultan esenciales para completar la cadena logística del transporte de carga y de pasajeros; y que requiere utilizar, de manera indispensable, facilidades esenciales controladas por una entidad prestadora.

En vista de la constante evolución del sector transporte aeroportuario, portuario y vías férreas, crecimiento de la demanda y cambios tecnológicos, a fines de 2017 se inició el procedimiento de revisión integral del Reglamento Marco de Acceso (REMA).

Se tiene previsto realizar la revisión de dicho instrumento normativo conforme a los principios y buenas prácticas de la OCDE, para lo cual se contará con la asistencia técnica de dicho organismo.



- **Reglamento para la determinación, ingreso, registro y resguardo de la información confidencial**

Desde la aprobación de este reglamento en el año 2003, han sido suscritos 27 nuevos contratos de concesión y el Ositrán ha emitido nuevas normas.

En consecuencia, se ha identificado la necesidad de establecer en el proyecto de nuevo Reglamento de Confidencialidad, no solo la declaración, tratamiento y conservación de la información considerada como confidencial, de acuerdo a las disposiciones establecidas en el artículo 17 del Texto Único Ordenado de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Ley N° 27806, sino también, la posibilidad que el Ositrán pueda declarar de oficio la confidencialidad de determinada información, siempre que se cumplan los requisitos previstos en la normativa propuesta.





Reclamos, controversias y denuncias

De acuerdo a la Ley de Creación del Ositrán, uno de sus objetivos es resolver o contribuir a resolver las controversias que puedan surgir entre las entidades prestadoras.

En ese sentido, el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (TSC) del Ositrán, se encuentra facultado para resolver en segunda y última instancia de la vía administrativa, las controversias y los reclamos, que dentro del ámbito de su competencia, surjan entre las entidades prestadoras que explotan las infraestructuras de transporte de uso público y entre éstas y los usuarios intermedios o finales.

El TSC se pronuncia sobre asuntos relacionados con facturación, cobro, calidad y oportunidad del servicio, defectos de información y responsabilidad por los daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, entre otros.

En primera instancia administrativa, las controversias que surjan entre entidades prestadoras y sus usuarios intermedios son resueltas por los Cuerpos Colegiados (CCO) del Ositrán y los reclamos por las propias entidades prestadoras. Estas controversias pueden 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 o los efectos que se deriven de dicha prestación o forma de uso, entre otros.

Apelaciones ingresadas al TSC 2013-2017



Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.





Alumnos del XV Curso de Extensión Universitaria 2018.



CULTURA REGULATORIA



Formando profesionales

Desde hace 15 años, el Ositrán fomenta la cultura regulatoria en los estudiantes universitarios, a través de su Curso de Extensión Universitaria (CEU), dirigido a futuros profesionales de las carreras de ingeniería, economía y derecho de todo el Perú para formarlos en las competencias del organismo supervisor.

El CEU responde a la mejora continua de la institución y a la idea de generar un mercado de profesionales especializados en supervisión y regulación de infraestructuras de transporte de uso público. Así, el 29% de egresados labora o ha laborado en el sector.

Además de clases teórico-prácticas, el curso incluye capacitación *in situ* para conocer el funcionamiento de las infraestructuras de transporte y charlas magistrales a cargo de expertos nacionales e internacionales.

El CEU es financiado íntegramente por el Ositrán, lo que incluye, para los alumnos participantes de provincias, el traslado hacia Lima y retorno a su ciudad de origen, así como los gastos de alojamiento y alimentación.

En las 15 ediciones del Curso de Extensión Universitaria en infraestructura de transporte de uso público:

- 433 alumnos capacitados (214 de regiones y 219 de Lima).
- 2500 horas lectivas impartidas.



Charla Magistral con
Stephen Perkins,
experto de la OCDE.

Expectativas y perspectivas

- “Aprendes mucho, aparte que te relacionas con personas de distintas especialidades. Creo que ha sido la mejor experiencia de mi vida”.

Juan Joyli Frias. Piura.
Primer puesto del CEU 2018.

- “El curso ha superado mis expectativas, logrando una mejor y más profunda comprensión en tema de regulación en infraestructura”.

Cecilia Ramírez,
Lambayeque, CEU 2016.

- “Lo que me motivó a postular al curso fue el conocimiento especializado que se imparte dentro de la labor que realiza el Ositrán. Que estos conocimientos puedan aplicarse en tutela del interés general tanto en el sector privado, como en el sector público”.

Alexa Ojeda Navarro,
Piura, CEU 2018.

- “El enfoque multidisciplinario de las charlas aportó en mi entendimiento de lo que es un trabajo en equipo”.

Carlos Luque Valenzuela,
CEU 2016.

- “Considero que el sector infraestructura va a permitir conectar con el país cada región, cada sector por más alejado que sea, logrando así el desarrollo y crecimiento del país. Las expectativas que tengo del curso son poder tener el conocimiento oportuno y aprender lo máximo posible, además de contar con una plana docente muy calificada”.

Ingrid Vergara,
Trujillo, CEU 2018.

- “Me he encaminado sobre el tema aeroportuario, especialización que no se pueden ver en otro lugar. Aquí se puede aprender mucho, más que nada por los conocimientos que te brindan”.

Steve Córdova Inga,
Huancayo, CEU 2018.





Estudiantes de derecho,
economía e ingeniería
compartiendo experiencias.



Capacitación a los alumnos
CEU en el Aeropuerto de Pisco.



Egresados CEU 2014.



Visita a la Línea 2 del Metro de Lima y Callao.



FORO INTERNACIONAL

OSITRAN HACIA EL BICENTENARIO



ENA GARLAND JOSE TAVARA



JUAN CARLOS

Expositores del Foro Internacional sobre infraestructura de transporte.

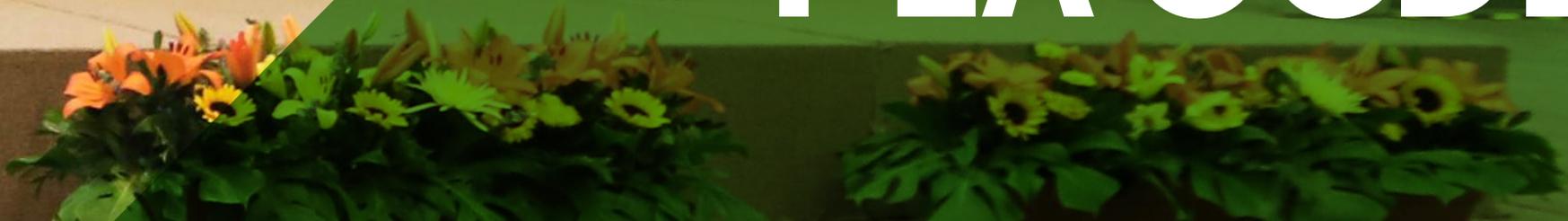




STEPHEN PERKINS JAN HOFFMANN



OSITRAN Y LA OCDE





La OCDE es la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, una institución internacional que asesora a los países para mejorar su política pública y fija estándares internacionales para el desarrollo económico, social y ambiental.

En diciembre del 2014, el Perú suscribió el Programa País con la OCDE para la mejora de sus políticas públicas con el objetivo de formar parte de esta organización. Dentro de este programa, la OCDE elaboró un estudio de Políticas Regulatorias del Perú, en el que recomienda la mejora de nuestras prácticas.

En nuestra búsqueda constante de la calidad, en el Ositrán hemos conformado el Comité de Mejora Regulatoria para evaluar nuestros estándares y seguir las recomendaciones de la OCDE. Además se elaboró una Política de Mejora Regulatoria para revisar y mejorar nuestros estándares en materia de transparencia, rendición de cuentas, relacionamiento con stakeholders y evaluación de resultados; la misma que contiene no solo el compromiso institucional de implementar los estándares de calidad regulatoria de la OCDE en nuestra institución; sino también, una serie de disposiciones de cumplimiento obligatorio, para poner en práctica un sistema de gestión de la calidad regulatoria permanente, que asegure y garantice la adopción de regulaciones de alta calidad, basadas en evidencia, una mejor supervisión y fiscalización, así como un buen desempeño del Regulador.

Hemos adoptado el compromiso institucional de Mejora Regulatoria, priorizando los siguientes objetivos:

- **Elaboración del Manual de Análisis de Impacto Regulatorio.** En febrero de 2017 se realizó el taller de capacitación de Análisis del Impacto Regulatorio (RIA) impartido por expertos de la OCDE. El taller estuvo dirigido a desarrollar las capacidades necesarias para que los funcionarios públicos puedan elaborar un RIA, así como evaluar la calidad de dicho análisis.

Luego de un año de trabajo, el 27 de diciembre de 2017, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el Manual de Análisis de Impacto Regulatorio. Este documento de uso interno se divide en siete capítulos, en los que se incluyen pautas y criterios necesarios para llevar a cabo cada una de las etapas que forman parte del Análisis de Impacto Regulatorio (RIA), de conformidad con las buenas prácticas en materia de análisis de impacto regulatorio recomendadas por la OCDE.

- **Aprobación de la Política de Datos Abiertos del Ositrán**, para la difusión en nuestro portal institucional, información sobre audiencias públicas, reuniones de funcionarios, sanciones y penalidades, reclamos y pedidos del Congreso de la República, con el fin de garantizar la transparencia, rendición de cuentas y participación ciudadana.
- **Remisión de un Reporte Anual de Desempeño del Ositrán al Congreso de la República** en el primer trimestre de cada año. Nos hemos convertido en la primera institución pública que, sin responder a un mandato legal, ha presentado a la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores del Congreso de la República, un Reporte Anual de desempeño del año 2017. Disposición que se realizará cada año según lo indicado en la resolución presidencial n°009-2017-PD-Ositrán.
- **Audiencia anual de Rendición de Cuentas** en la que se informa al público en general sobre la gestión del Ositrán.
- **Convocar al Encuentro anual de Consejos de Usuarios** para difundir los resultados de la gestión del Ositrán.

Conforme a lo establecido en el RETA (Reglamento de Tarifas), como parte de los procedimientos de fijación y revisión de tarifas, el Ositrán tiene la obligación de someter a consulta pública los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que servirán de justificación en la fijación y revisión de las tarifas. Ello con el fin de permitir a los agentes del sector regulado bajo su ámbito de competencia, una participación efectiva en el proceso regulatorio y fomentando la transparencia.

Por otro lado, como parte de los procedimientos de revisión y aprobación de normas, el Ositrán también se encuentra en la obligación de efectuar audiencias públicas con las partes interesadas antes de la aprobación de las normas.

Sistema de prevención de la corrupción

Desde el último trimestre del 2017, en el Ositrán estamos trabajando en la implementación del Sistema de Gestión Antisoborno: ISO 37001:2016, como parte de los procesos de la Política de Mejora Regulatoria de nuestra institución, que busca incrementar los estándares de transparencia y rendición de cuentas.

Beneficios:

- Mejoramiento de los controles existentes.
- Generar confianza con la comunidad y partes interesadas.
- Sólida reputación.
- Monitorear los riesgos.

Medidas requeridas:

- Política y objetivos antisoborno.
- Entrenamiento personal.
- Fomentar la concientización y sensibilización.
- Función de cumplimiento antisoborno.
- Acciones para tratar riesgos y oportunidades.



Desde octubre de 2016, Perú es miembro de la Convención para Combatir el Cohecho a Funcionarios Públicos Extranjeros en las Transacciones Comerciales Internacionales de la OCDE, con lo cual nuestro país se convierte en miembro pleno del Grupo de Trabajo Antisoborno de este organismo internacional y cumple así uno de los requisitos faltantes para que el Perú pueda ingresar a este selecto grupo.

Mejores prácticas internacionales

El Ositrán solicitará el inicio del proceso de evaluación del PAFER (*Performance Assessment Framework for Economic Regulators*), con el objetivo de generar un impacto positivo en el mejoramiento de los estándares de desempeño interno y externo, aspecto fundamental para convertirnos en un regulador de “clase mundial”.

PAFER implementado en otros países		
País	Regulador	Fecha
Colombia	Comisión de Regulación de Comunicaciones - CRC	abr-15
Letonia	Comisión de Servicios Públicos	set-16
	Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente - ASEA	oct-17
	Comisión Nacional de Hidrocarburos - CNH	oct-17
	Comisión Reguladora de Energía - CRE	oct-17
Irlanda	Comisión de Regulación de Servicios Públicos – CRU	feb-18





20
AÑOS
OSITRAN

En el marco de sus 20 años de creación institucional, el Ositrán convocó a destacados especialistas del sector para abordar los desafíos de la infraestructura de transporte de uso público y la mejora regulatoria desde una perspectiva mundial.

El Foro Internacional “Ositrán hacia el Bicentenario”, permitió recoger experiencias renovadas y promover espacios de aprendizaje a través del intercambio de conocimientos de profesionales reconocidos por su trayectoria, como Jan Hoffman, jefe de la Subdivisión de Logística Comercial de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo – UNCTAD; y, Stephen Perkins, jefe del Centro Común de Investigación y del Foro Internacional del Transporte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos – OCDE; ambos a cargo de la ponencia “Desafíos en la regulación de la infraestructura de transporte de uso público”.

Además, sobre “Institucionalidad y mejora regulatoria”, expusieron Manuel Gerardo Flores, economista senior de la División de Políticas Regulatorias de la Dirección de Gobernanza Pública y Desarrollo Territorial de la OCDE; y, Roxana Barrantes, profesora principal del Departamento de Economía de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) y vocal del Tribunal de Solución de Controversias del Ositrán.

En los paneles de discusión se contó con la participación de José Távora Martín, profesor principal del Departamento de Economía de la PUCP; Ena Garland, profesora de la Maestría de Regulación de Servicios Públicos de la PUCP; y, Sara Arobés, subsecretaria de Simplificación y Análisis Regulatorio de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Este foro internacional reunió a más de 300 asistentes especializados en infraestructura de transporte.



“Perú ha hecho un gran trabajo estableciendo una institución como Ositrán que tiene una capacidad técnica muy fuerte, un gran staff de expertos y una gran asesoría técnica económica que realmente entiende la forma de regular la infraestructura del transporte”.

Stephen Perkins
OCDE



“Nuestra idea principal es generar confianza en el administrado. Saber que el organismo impone todas aquellas medidas o herramientas que hagan posible que nuestro trabajo sea siempre muy técnico y lo más alejado de intereses subalternos”.

Verónica Zambrano
Ositrán



“La principal participación de Perú es en el tráfico portuario porque gran parte de su comercio internacional va por vía marítima. Al Perú le va bastante bien, el promedio mundial está bajando en los últimos 12 o 14 años y Perú se ha mantenido”.

Jan Hoffmann
UNCTAD



Exposición Fotográfica

En la antesala del Foro, el Ositrán mostró a través de una amplia exposición fotográfica, la evolución de las 32 infraestructuras concesionadas que el Organismo Regulador fue sumando desde su creación hasta el momento.





Colaboradores de OSITRAN.



Conformamos un equipo multidisciplinario enfocado en el bienestar de los ciudadanos.

LA FAMILIA OSITRAN



En el Ositrán estamos convencidos que la gestión del proceso de cultura y clima organizacional permite a las entidades públicas fomentar la cultura deseada en sus servidores y promover el compromiso para el logro de los objetivos organizacionales.

En esa línea, hemos implementado en este tiempo, una serie de normas y lineamientos que permitan formular y ejecutar políticas internas, procedimientos y técnicas para una adecuada gestión del talento humano, factor clave para el desarrollo y fortalecimiento organizacional.

Plan de Reconocimiento, Estímulo y Bienestar

Esta iniciativa se alineó a los objetivos estratégicos institucionales con la finalidad de fortalecer la cultura institucional y mejorar el clima laboral entre los colaboradores del Ositrán. Contempla los siguientes programas:

- Bienestar y salud preventiva.
- Seguros de vida y salud.
- Seguridad y salud en el ambiente laboral.
- Economía familiar.
- Conmemoraciones.
- Fomento del equilibrio de vida y trabajo.

Gestión del desarrollo y capacitación

Esta actividad incluye las políticas de progresión en la carrera y desarrollo de capacidades, destinadas a garantizar los aprendizajes individuales y colectivos necesarios para el logro de las finalidades organizativas, desarrollando las competencias de los servidores y, en los casos que corresponda, estimulando su desarrollo profesional.

El Plan de Desarrollo del Personal del Ositrán (PDP) ejecutó acciones de capacitación sobre cuatro competencias: técnicas, organizacionales, estratégicas y personales. Para el año 2018, con la dirección de “Gestión y Desarrollo del Talento Humano”, el PDP buscará gestionar el conocimiento desde la generación de información que pueda ser de utilidad, tanto para los procesos internos como para su exportación hacia otras instituciones públicas reguladores.

Sistema de Control Interno

La Ley N° 28716 “Ley de Control Interno de las Entidades del Estado” establece la obligatoriedad de que las Entidades del Estado implementen sistemas de control interno en sus procesos, actividades, recursos, operaciones y actos institucionales orientados al cumplimiento de objetivos. Con ello se busca el fortalecimiento del control interno para el eficiente, transparente y correcto ejercicio de la función pública en el uso de los recursos del Estado.

En tal sentido, se aprobó la “Guía para la implementación y fortalecimiento del Sistema de Control Interno en las Entidades del Estado”, cuyo alcance es ser un documento orientador y complementario. El plazo para la implementación de dicho sistema es el 31 de diciembre de 2018.

Por nuestra parte, aprobamos el “Plan de Gestión de Riesgos” del Ositrán, cuyo objetivo es determinar las etapas y el programa de implementación de la gestión de riesgos en la institución, la cual se realiza en el marco de la implementación del Sistema de Control Interno y de la Política de Mejora Regulatoria del Ositrán.

Sistema de Gestión de la Calidad

La reforma del Estado busca una gestión por resultados de mayor eficacia en sus estrategias y en sus procesos, mejor calidad de sus servicios y con una alta efectividad en la rendición de cuentas. Un sistema que apoya a gestionar dichos objetivos es el Sistema de Gestión de la Calidad (SGC) basado en la Norma Internacional ISO 9001.

Contar con la certificación ISO 9001 significa que el Ositrán garantiza la calidad del servicio dentro de un marco de gestión, acorde con altos estándares internacionales. La certificación avala la forma de trabajar y satisfacer las necesidades de los clientes, planificando,



manteniendo y mejorando el desempeño de los procesos, además de permitir analizar las oportunidades de mejora en nuestra institución.

El primer certificado ISO 9001 fue obtenido en el año 2005, habiendo logrado su recertificación en tres ocasiones anteriores (años 2008, 2011 y 2015). El SGC implementado en el Ositrán tiene el siguiente alcance en su certificación:

- Emisión de Normas, Regulación de Tarifas y Cargos de Acceso.
- Verificación del Cumplimiento y Evaluación del Incumplimiento relacionado a Normas, Contratos de Concesión y Mandatos de acceso.
- Gestión de contratos de concesión: incluye actividades de interpretación, modificación y opinión de contratos de concesión.
- Atención de Reclamos y Solución de Controversias entre Usuarios y entidades prestadoras.



Durante el año 2017 se iniciaron las acciones para migrar a la nueva versión de la Norma ISO 9001, pues la rectificación obtenida en 2015 tenía 3 años de vigencia. Como resultado final de todas las acciones realizadas, en enero de 2018 se superó exitosamente la auditoría de recertificación de la norma ISO 9001:2015 para el periodo 2018-2021.



ISO Antisoborno

Nuestra idea principal es generar confianza en el administrado, saber que el organismo impone todas aquellas medidas y herramientas que hagan posible que nuestro trabajo sea muy técnico y lo más alejado de intereses subalternos.

NUESTRA POLÍTICA DE CALIDAD

El Ositrán, alineado con su misión, visión y valores es un equipo de trabajo comprometido con la mejora continua de nuestros procesos para garantizar y maximizar el funcionamiento eficiente de los mercados de infraestructura de transporte de uso público (ITUP), del servicio de transporte de pasajeros del Metro de Lima y Callao, y su calidad en beneficio de los usuarios, las empresas concesionarias y el Estado a través de nuestra intervención.

En el ámbito de esta Política de Calidad, nos comprometemos públicamente con:

- La calidad de los servicios en las ITUP.
- La satisfacción y bienestar de los usuarios.
- La excelencia institucional interna y externa.
- El diseño y cumplimiento normativo en el ámbito de nuestras competencias, así como de otros requisitos voluntarios que el Ositrán decide cumplir.



De izquierda a derecha. Juan Carlos Mejía, Gerente General; Ernesto López, miembro del Consejo Directivo; María del Camen Levaggi, Secretaria del Consejo Directivo; Verónica Zambrano, Presidenta del Consejo Ejecutivo; Alfredo Dammert, miembro del Consejo Directivo; Antonio Balbuena, vicepresidente del Consejo Directivo y Javier Chocano, Gerente de Asesoría Jurídica.

Consejo Directivo

El Consejo Directivo del Ositrán es el órgano de mayor jerarquía de la institución.

Está conformado por:

- Verónica Zambrano Copello - Presidenta del Consejo Directivo.
- César Antonio Balbuena Vela - Vicepresidente del Consejo Directivo.
- Alfredo Dammert Lira - Miembro del Consejo Directivo.
- Ernesto López Mareovich - Miembro del Consejo Directivo.

Supervisor *in situ* del Ositrán en las obras de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao.





Seguir trabajando para
mejorar la calidad de
vida de los peruanos.

NUESTRO COMPROMISO HACIA EL BICENTENARIO



En su vigésimo aniversario, el Ositrán renueva su compromiso de garantizar un justo equilibrio entre el Estado y los concesionarios en el cumplimiento de sus respectivas obligaciones, y sobre todo, garantizar que los usuarios tengan acceso a una infraestructura de calidad y que paguen tarifas que reflejen costos económicos eficientes. De esta forma, contribuimos a reducir la brecha de infraestructura, mejorar la conectividad y, por tanto, incrementar la competitividad del país, apuntando a mejorar la calidad de vida de los usuarios.

Continuaremos supervisando, aproximadamente, 7,500 millones de dólares de inversión comprometida en infraestructuras como: la ampliación del Aeropuerto Jorge Chávez, la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, la Hidrovía Amazónica, el Terminal Portuario General San Martín de Pischo y la adquisición del material rodante para la Línea 1 del Metro de Lima.

Retos y agenda pendiente

Diseño de contratos

- Incluir la participación del Ositrán desde el inicio del proceso de concesión, a fin de que sean recogidas las experiencias adquiridas como reguladores a lo largo de 20 años de supervisión.
- Mejorar la asignación de riesgos en los contratos de concesión.

Terrenos y liberación de interferencias

- Contar con un alto porcentaje de terrenos libres de interferencias antes de otorgar la buena pro.

- Optimizar los procedimientos de saneamiento de terrenos e interferencias.
- Facilitar la participación del sector privado.

Ejecución contractual

- Agilizar la aprobación de los expedientes técnicos.
- Mejorar los mecanismos de coordinación entre las entidades del Estado para permitir la suscripción oportuna de las adendas.

Lecciones aprendidas

En los nuevos contratos de concesión se debería:

- Poner a cargo del concesionario todas las inversiones a ejecutar en el ámbito de las concesiones y no dejar algunas obras a cargo del concedente.
- Asociar el diseño de nuevos proyectos de infraestructura a los planes de desarrollo de los gobiernos regionales y locales, con el fin de cubrir las necesidades de la población, considerando que la tendencia de la infraestructura de transporte es global y dinámica, y que el transporte es intermodal.
- Facilitar nuevas inversiones ante incrementos de la demanda no previstos, estableciendo algunos mecanismos para tener respuestas ágiles y oportunas ante las necesidades de la población.
- En los nuevos proyectos de infraestructura vial deben incorporarse mecanismos para mejorar la seguridad vial.

Se requiere fortalecer la labor del Regulador

- Reforzar la independencia técnica y la autonomía de la institución en el proceso de toma de decisiones. Se requiere dar mensajes claros, técnicos y previsibles a los inversionistas, sin injerencia política.
- Fortalecer equipos técnicos.
- Modernizar las capacidades técnicas y de gestión de la supervisión a fin de poder ejercer de manera eficiente las labores del Ositrán.
- Garantizar los recursos necesarios (humanos, equipos,

presupuesto) para la supervisión de las infraestructuras concesionadas.

El éxito del Ositrán garantiza mayor y mejor infraestructura de transporte de uso público, tarifas óptimas y calidad en la provisión de servicios. Esto contribuirá a la reducción de tiempos de viaje, costos de transporte, mayor intercambio comercial y conectividad entre ciudades. Lo anterior se reflejará en dos elementos importantes para el Ositrán:

- Mayor competitividad para que el inversionista piense en el Perú como un buen lugar para invertir al constatar un sistema del Estado coordinado con el perfil de un organismo regulador con estándares internacionales.
- Mejora de la calidad de vida de los usuarios, que es el objetivo principal de la concesiones en infraestructura de transporte de uso público.

Esto nos llevará como último destino, al crecimiento y desarrollo económico que es importante y necesario para el Perú.





Carretera Interoceánica Norte

La aplicación
que te informa
en ruta



www.ositran.gob.pe

Línea gratuita: 0800 11004



ositranperu



@ositranperu



ositranoficial



ositranperu



ositran

