

# REPORTE ANUAL DE DESEMPEÑO DEL OSITRAN 2017

Documento para la Comisión de Defensa al Consumidor y Organismos  
Reguladores de los Servicios Públicos del Congreso de la República



Abril de 2018



## CONTENIDO

|   |    |
|---|----|
| PRÓLOGO .....   | 4  |
| ÍNDICE DE SIGLAS, ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS Y UNIDADES .....  | 6  |
| I. INTRODUCCIÓN.....  | 8  |
| II. FUNCIONES DEL REGULADOR.....  | 9  |
| III. DESEMPEÑO DEL REGULADOR: ALCANCE DEL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES .....                                   | 11 |
| 3.1. Función supervisora.....   | 11 |
| 3.2. Regulación tarifaria .....   | 16 |
| 3.2.1. Fijación tarifaria.....  | 16 |
| 3.2.2. Revisión tarifaria.....  | 19 |
| 3.3. Sanciones y penalidades consentidas.....   | 21 |
| 3.4. Gestión de contratos .....   | 23 |
| 3.4.1. Opiniones sobre nuevos contratos de concesión.....   | 23 |
| 3.4.2. Opiniones de modificación de contratos .....   | 26 |
| 3.5. Reclamos, controversias, denuncias y consultas .....   | 32 |
| 3.5.1. Tribunal de Solución de Controversias .....  | 33 |
| 3.5.2. Cuerpos Colegiados .....   | 36 |
| 3.6. Función normativa .....  | 37 |
| 3.6.1. Aprobación de Mandatos de Acceso .....   | 37 |
| 3.6.2. Elaboración y revisión de normas.....  | 39 |
| IV. OSITRAN Y LA OCDE .....   | 48 |
| 4.1. Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio.....  | 48 |
| 4.2. Prácticas de transparencia y rendición de cuentas.....   | 50 |
| 4.3. Mecanismos de relación con los stakeholders .....  | 51 |
| 4.2.1. Orientaciones a nivel nacional .....   | 51 |
| 4.2.2. Audiencias Públicas .....  | 52 |
| 4.3. Sistema de prevención de la corrupción .....   | 53 |
| V. OSITRAN MÁS CERCA DE LOS CIUDADANOS .....  | 54 |
| 5.1. OSITRAN al servicio de los usuarios .....  | 54 |
| 5.1.1. Capacitación permanente sobre los derechos y deberes asociados a la prestación de servicios de ITUP..... | 54 |
| 5.1.2. Guía del Usuario en Sistema Braille.....   | 56 |
| 5.1.3. Implementación del aplicativo OSITRAN CONTIGO .....  | 56 |
| 5.1.4. Encuestas para medir el nivel de satisfacción de los usuarios.....                                       | 56 |
| 5.2. Consejos de Usuarios.....  | 57 |



|        |  |     |
|--------|--|-----|
| 5.3.   | Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios .....               | 58  |
| 5.4.   | Oficinas desconcentradas .....                                 | 59  |
| 5.5.   | Fomento de la cultura regulatoria .....                        | 60  |
| 5.5.1. | Curso de Extensión Universitaria .....                         | 60  |
| 5.5.2. | Publicaciones .....  | 61  |
| VI.    | DESARROLLO ORGANIZACIONAL Y CAPITAL HUMANO .....               | 61  |
| 6.1.   | Perfil del capital humano .....                                | 62  |
| 6.2.   | Formación, capacitación y desarrollo del personal .....        | 65  |
| 6.3.   | Implementación del Sistema de Control Interno.....             | 66  |
| 6.4.   | Sistema de Gestión de la Calidad .....                         | 67  |
| VII.   | INFORMACIÓN FINANCIERA PRESUPUESTAL .....                      | 68  |
| 7.1.   | Presupuesto por fuente de ingreso .....                        | 68  |
| 7.2.   | Ejecución presupuestal.....                                    | 69  |
| VIII.  | CONCLUSIONES .....   | 71  |
|        | ANEXOS .....   | 74  |
|        | Anexo N° 1: Listado de Entidades Prestadoras.....              | 75  |
|        | Anexo N° 2: Fichas resumen de las concesiones vigentes.....    | 76  |
|        | Anexo N° 3: Temas abordados en los Consejos Usuarios .....     | 104 |
|        | anexo N° 4: Estados Financieros de OSTRAN – No auditados ..... | 107 |



## PRÓLOGO

En 1998 se creó el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), con el objetivo de regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras de Infraestructura de Transporte de Uso Público, así como para velar por el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios. La creación del Regulador se dio en un contexto de reformas estructurales, en el cual el Estado asume un nuevo rol como garante de un entorno propicio para la inversión y el crecimiento de la economía.

Hoy, veinte años después, el OSITRAN viene cumpliendo su misión de regular y supervisar la inversión en la infraestructura del transporte de uso público en el país, a través de la gestión de 32 contratos de concesión en materia de aeropuertos, puertos, hidrovías, carreteras y vías férreas, así como de 2 entidades prestadoras públicas.

Uno de los principales ejes rectores de la política institucional del OSITRAN es la transparencia y la rendición de cuentas a nuestros stakeholders, como forma de legitimar la función del organismo regulador en la sociedad.

Es a través de la rendición de cuentas, que OSITRAN, como institución encargada de garantizar el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión en infraestructura de transporte de uso público, quiere dar a conocer los alcances y logros de su gestión en el año 2017.

Esta política institucional es acorde con las buenas prácticas en materia de gobernanza de los reguladores propuesta por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) en el marco del Programa País, que tiene como objetivo lograr la incorporación de nuestro país a la OCDE, lo que constituiría un reconocimiento al esfuerzo que viene realizando el Estado Peruano durante los últimos años, a fin de modernizar la administración pública y ponerla al servicio de la ciudadanía.

En ese proceso, el OSITRAN quiere colaborar siendo la primera institución pública que, sin necesidad de un mandato legal, presenta ante la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores del Congreso de la República, un Reporte de Desempeño del año 2017. El objetivo de esta política es presentar al Poder Legislativo, de manera sucinta y ordenada, las principales acciones emprendidas por el Regulador en el cumplimiento de sus funciones. A diciembre de 2017, los 32 contratos de concesión bajo el ámbito del OSITRAN cuales representaban, en conjunto, un compromiso de inversión cercano a los USD 15 mil millones. En este contexto, una de las tareas principales para el Regulador, es garantizar el estricto cumplimiento de las obligaciones establecidas en dichos contratos, así como regular las tarifas que se cobrarán a los usuarios de la infraestructura de transporte de uso público.

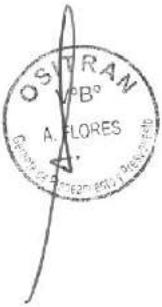
En ese sentido, OSITRAN, en el año de su vigésimo aniversario, renueva su compromiso de garantizar un justo equilibrio entre el Estado y los concesionarios en el cumplimiento de sus respectivas obligaciones, así como de garantizar que los usuarios tengan acceso a una infraestructura de calidad y que paguen tarifas que reflejen costos económicos



eficientes. De esta forma, contribuye a reducir la brecha de infraestructura, mejorar la conectividad y, por tanto, incrementar la competitividad del país, con la finalidad de mejorar de la calidad de vida de usuarios

El presente documento presenta los principales avances del Regulador en el año 2017, así como una descripción de los principales indicadores del equipo humano y de los resultados financieros de la institución.

Verónica Zambrano Copello  
Presidenta del Consejo Directivo

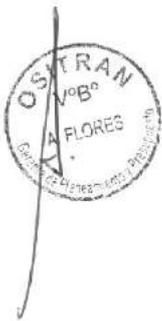


## ÍNDICE DE SIGLAS, ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS Y UNIDADES

|          |  |
|----------|--|
| ADP      | : Aeropuertos del Perú S.A.  |
| AIJCH    | : Aeropuerto Internacional Jorge Chávez  |
| APM      | : APM Terminals Callao S.A.  |
| CAS      | : Contratos Administrativos de Servicios   |
| CCO      | : Cuerpos Colegiados del OSITRAN   |
| CEU      | : Curso de Extensión Universitaria del OSITRAN   |
| COHIDRO  | : Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A.  |
| COPAM    | : Concesionaria Puerto Amazonas S.A.   |
| CORPAC   | : Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.                                   |
| EDI      | : Estudio Definitivo de Ingeniería   |
| EEPP     | : Entidad Prestadora   |
| EIA      | : Estudio de Impacto Ambiental   |
| ENAPU    | : Empresa Nacional de Puertos S.A.   |
| GAJ      | : Gerencia de Asesoría Jurídica  |
| GAU      | : Gerencia de Atención al Usuario  |
| GRE      | : Gerencia de Regulación y Estudios Económicos   |
| GSF      | : Gerencia de Supervisión y Fiscalización  |
| IGV      | : Impuesto General a las Ventas  |
| INDECOPI | : Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual |
| ITUP     | : Infraestructura de Transporte de Uso Público   |
| JGRH     | : Jefatura de Gestión de Recursos Humanos  |
| LAP      | : Lima Airport Partners S. R.L.  |
| MEF      | : Ministerio de Economía y Finanzas  |
| MTC      | : Ministerio de Transporte y Comunicaciones  |
| OCC      | : Oficina de Comunicación Corporativa  |
| OCDE     | : Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico                                     |
| OSITRAN  | : Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público           |
| PAC      | : Plan Anual de Contrataciones   |
| PAMO     | : Pago Anual por Mantenimiento y Operación   |
| PAO      | : Pago Anual por Obras   |



- PDP : Plan de Desarrollo de Personas
- PEI : Plan Estratégico Institucional
- POI : Plan Operativo Institucional
- PROINVERSION : Agencia de Promoción de la Inversión Privada
- REGO : Reglamento General del OSITRAN
- REMA : Reglamento Marco de Acceso
- RETA : Reglamento General de Tarifas
- RIA : Análisis de Impacto Regulatorio
- RIS : Reglamento de Sanciones e Infracciones
- ROF : Reglamento de Organización y Funciones
- RUIVF : Reglamento de Usuarios de la Infraestructura Vial, Ferroviaria y del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao
- RUTAP : Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios
- SERVIR : Sistema Administrativo de Gestión de Recursos Humanos
- SCI : Sistema de Control Interno
- SIAF : Sistema Integrado de Administración Financiera
- SNAR : Servicio de Navegación Aérea en Ruta
- TC : Transportadora Callao S.A
- TSC : Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del OSITRAN
- TUUA : Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto



## I. INTRODUCCIÓN

Desde que se creó el OSITRAN en 1998, son dos décadas en las que la institución viene cumpliendo su misión de regular y supervisar la inversión en la infraestructura del transporte de uso público en el país, a través de la gestión de 32 contratos de concesión en materia de aeropuertos, puertos, hidrovías, carreteras y vías férreas. Una labor que garantiza el funcionamiento eficiente de dicho mercado, en beneficio de los usuarios, del Estado y de las entidades prestadoras.

El 8 de diciembre de 2014, el Gobierno Peruano y la OCDE suscribieron un Acuerdo de Cooperación y un Memorandum de Entendimiento, mediante los cuales se formalizó el marco para el desarrollo de las relaciones entre ambas partes y se estableció un Programa País para el Perú. A través de dicho Programa, se busca que la OCDE realice una evaluación de las instituciones, políticas y herramientas regulatorias del Perú, en sus tres niveles de gobierno, incluidos los Organismos Reguladores, a fin de compararlas con la experiencia de países miembros, buscando de esta forma que el Perú y sus instituciones se beneficien del intercambio de las mejores prácticas en el diseño y ejecución de políticas regulatorias, a través del diálogo y la comparación continua entre pares.

El 17 de agosto de 2016, en el marco del Programa País, la OCDE presentó oficialmente el Estudio de la Política Regulatoria del Perú ("*Regulatory Policy in Peru: Assembling the Framework for Regulatory Quality*")<sup>1</sup>, el cual examina las herramientas utilizadas por el Estado Peruano para el diseño, implementación y aplicación de las decisiones regulatorias.

En el Capítulo 7 del referido Estudio se efectúa una evaluación de los organismos reguladores, resaltando la importancia de implementar las mejores prácticas para reforzar su adecuado funcionamiento. Para ello, se establece que el diseño y la organización de los reguladores debe considerar los principios desarrollados en el Estudio de la OCDE (2014) sobre los principios aplicables a la gobernanza de los reguladores ("*The Governance of Regulators, OECD Best Practice Principles for Regulatory Policy*")<sup>2</sup>.

Conforme se indica en dicho Estudio, al ser organizaciones con independencia técnica y operativa, es muy importante que los reguladores implementen buenas prácticas de transparencia y rendición de cuentas. Así, entre las recomendaciones efectuadas, se resalta la necesidad de que dichos organismos remitan anualmente un reporte sobre su desempeño al Congreso de la República, con el fin de reforzar las políticas y prácticas de transparencia y rendición de cuentas.

El OSITRAN se encuentra comprometido con los principios de calidad regulatoria de la OCDE, razón por la cual, mediante Resolución del Presidencia N° 034-2016-PD-OSITRAN<sup>3</sup>, conformó su Comité de Mejora Regulatoria. Dentro de sus principales

1. OCDE. Política Regulatoria en el Perú. Estudios de la OCDE en Reforma Regulatoria. Disponible en: <https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/Pol%CC%81tica-Regulatoria-en-el-Peru%CC%81-aspectos-clave.pdf>
2. OCDE (2014) "*The Governance of Regulators*". Documento disponible en: [http://www.keenpeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/the-governance-of-regulators\\_9789264209015-en#page1](http://www.keenpeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/the-governance-of-regulators_9789264209015-en#page1), consultado el 01 de diciembre de 2017.
3. Resolución de Presidencia N° 034-2016-PD-OSITRAN - Conforman el Comité de Mejora Regulatoria. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/jcomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/034/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/034PD2016.pdf>



funciones está la implementación en la institución de los estándares, buenas prácticas y recomendaciones realizadas por la OCDE en el Estudio de la Política Regulatoria del Perú.

En esa misma línea, mediante Resolución de Presidencia N° 047-2016-PD-OSITRAN<sup>4</sup>, el OSITRAN aprobó su Política de Mejora Regulatoria, la cual contiene no solo el compromiso institucional de implementar los estándares de calidad regulatoria de la OCDE en la Entidad; sino también una serie de disposiciones de cumplimiento obligatorio, a fin de poner en práctica un sistema de gestión de la calidad regulatoria de carácter permanente. Ello con el fin de asegurar y garantizar la adopción de regulaciones de alta calidad, basadas en evidencia, una mejor supervisión y fiscalización, así como un buen desempeño del Regulador.

Así, en el marco de la Política de Mejora Regulatoria, mediante Resolución de Presidencia N° 009-2017-PD-OSITRAN<sup>5</sup>, se dispuso que, a partir del año 2018, el Presidente del Consejo Directivo remita un reporte anual de desempeño del OSITRAN a la Comisión de Defensa al Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos del Congreso de la República, a fin de fortalecer la transparencia de sus decisiones normativas y la rendición de cuentas ante las autoridades del Estado.

En ese sentido, en cumplimiento de lo establecido en la citada Resolución de Presidencia N° 009-2017-PD-OSITRAN, este Regulador ha elaborado su Reporte Anual de Desempeño 2017. A través de este documento, el OSITRAN busca informar acerca del logro de sus objetivos y del cumplimiento de sus principales funciones, así como poner a disposición del Congreso de la República información que refleje el desempeño institucional en el último año. Asimismo, el OSITRAN refuerza su compromiso de cumplir de manera eficiente y efectiva sus responsabilidades, con integridad, imparcialidad y objetividad.

El presente reporte consta de ocho secciones. En la siguiente sección se hace referencia a las principales funciones y competencias del OSITRAN vinculadas a la regulación y supervisión de las infraestructuras de transporte de uso público. En la sección III se evalúa el desempeño del Regulador con relación al cumplimiento de sus principales funciones. En la sección IV se detalla los principales logros y avances alcanzados en lo concerniente a la implementación de la Política de Mejora Regulatoria. De otro lado, en la sección V se presenta las principales actividades ejecutadas por el OSITRAN para fortalecer su relación con los usuarios, mientras que en la sección VI se presenta información relevante sobre la gestión del capital humano de la institución. La sección VII desarrolla un balance sobre la situación financiera presupuestal. Finalmente, se presentan las principales conclusiones acerca del cumplimiento del Regulador en el año 2017.

## II. FUNCIONES DEL REGULADOR

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores, y en concordancia con lo establecido en el artículo 6 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, el OSITRAN ejerce las funciones supervisora, reguladora, normativa,

<sup>4</sup> Resolución de Presidencia N° 047-2016-PD-OSITRAN - Aprueban la Política de Mejora Regulatoria del OSITRAN. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/047PD2016.pdf>

<sup>5</sup> Resolución de Presidencia N° 009-2017-PD-OSITRAN. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/009PD2017.pdf>



fiscalizadora y sancionadora, de solución de controversias y de solución de reclamos de usuarios en el ámbito de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, las cuales deben ser cumplidas dentro de los alcances y limitaciones establecidos en sus respectivas leyes y reglamentos.

A continuación se detalla las atribuciones del OSITRAN, en el marco de cada una de sus funciones:

- **Función Supervisora:** El OSITRAN supervisa el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas correspondientes a las Entidades Prestadoras<sup>6</sup>, procurando que éstas brinden servicios a los usuarios, conforme a las condiciones establecidas en el respectivo Contrato de Concesión, así como en la normatividad aplicable. Asimismo, el OSITRAN verifica el cumplimiento de cualquier mandato o resolución que emita o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de dichas entidades prestadoras o que son propias de las actividades supervisadas.
- **Función Reguladora:** El OSITRAN regula, fija, revisa o elimina mediante resoluciones e informes sustentados en metodologías, reglas y principios, las tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual; así como los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales. Asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de las mismas, así como las condiciones para su aplicación, y dicta las disposiciones que sean necesarias para tal efecto.
- **Funciones Fiscalizadora y Sancionadora:** El OSITRAN fiscaliza e impone sanciones y medidas correctivas a las entidades prestadoras por el incumplimiento de las normas, disposiciones o regulaciones establecidas por el OSITRAN, así como de las obligaciones contenidas en los respectivos contratos de concesión.
- **Funciones de Solución de Controversias y Atención de Reclamos:** El OSITRAN está facultado para resolver en la vía administrativa las controversias y reclamos que, dentro del ámbito de su competencia, surjan entre entidades prestadoras y entre éstas y los usuarios. Quedan excluidas de las funciones de solución de controversias y reclamos aquellas que son de competencia del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI). Las funciones de solución de controversias y de atención de reclamos incluyen la posibilidad de promover que las partes arriben a una conciliación, la misma que de ser aprobada por el OSITRAN, determina la conclusión de la respectiva controversia.



<sup>6</sup> Decreto Supremo N° 044-2006-PCM – Reglamento General del OSITRAN

**"Artículo 1.- Definiciones:**

**k) ENTIDAD PRESTADORA:** Empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, nacional o regional, cuando corresponda, sean empresas públicas o privadas y que, frente al Estado y los usuarios, tienen la responsabilidad por la prestación de los servicios. Lo son también los Administradores Portuarios de infraestructura portuaria de uso público a que se refiere la Ley N° 27943; los que realizan actividades de utilización total o parcial de infraestructura de transporte de uso público, calificada como facilidad esencial, en calidad de Operador Principal, por mérito de la celebración de un contrato de operación, contrato de acceso, asistencia técnica y similares; así como aquellas empresas concesionarias del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, y las que están sujetas a actividades de supervisión, conforme lo establece la Ley N° 29754."

- **Función Normativa:** El OSITRAN, dentro de su ámbito de competencia, dicta reglamentos autónomos, normas que regulan los procedimientos a su 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.

Finalmente, cabe indicar que, de conformidad a lo establecido en la Primera Disposición Complementaria de la Ley N° 26917 "Ley de creación del OSITRAN", este regulador no tiene competencia sobre la infraestructura correspondiente a las áreas portuarias y aeroportuarias que competen a las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, en materia de defensa nacional y orden interno, ni sobre la infraestructura vial urbana, ni sobre cualquier actividad en materia de infraestructura de transporte de uso público que sea de competencia municipal, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley Orgánica de Municipalidades.

### III. DESEMPEÑO DEL REGULADOR: ALCANCE DEL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES

#### 3.1. Función supervisora

Con el objetivo de establecer las normas que rigen la función supervisora del OSITRAN, los derechos y obligaciones de los supervisados, y los procedimientos que se aplicarán en los procesos de supervisión, en el año 2011 el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el Reglamento General de Supervisión. Dicho Reglamento regula el procedimiento de supervisión por parte del OSITRAN de las obligaciones contractuales y normativas que deben cumplir las Entidades Prestadoras. En ese sentido, la Supervisión del Regulador está dividida en los siguientes rubros: i) Económico – Comercial, ii) Administrativo - Financiero, iii) Inversiones (obras) y iv) Operaciones.

Por otro lado, una de las principales herramientas de las que dispone el OSITRAN para la planificación de las actividades de supervisión de las obligaciones, es el Plan Anual de Supervisión. Dicho documento de gestión tiene por objetivo servir como un instrumento orientador para la previsión, ejecución y control de las actividades de supervisión que deben ejecutarse cada año. El referido plan se elabora tomando en cuenta los siguientes aspectos:

- Las obligaciones establecidas en el contrato de concesión y el marco regulatorio aplicable.
- La experiencia obtenida durante todo el ejercicio de la función supervisora
- La conducta previa de la Entidad Prestadora

Según lo planificado en dicho Plan, el OSITRAN programa las actividades de supervisión que realizará a lo largo del año, las cuales pueden llevarse a cabo a través de cuatro modalidades: reuniones de trabajo, supervisiones de gabinete, inspección y supervisión in situ permanente<sup>7</sup>. Dichas supervisiones pueden ser realizadas directamente por el personal del OSITRAN o, de considerarse necesario, pueden efectuarse a través de

<sup>7</sup> Se realizará supervisión en gabinete, cuando el OSITRAN para realizar su supervisión cuente con información remitida por las Entidades Prestadoras, o, a través de la página web o información remitida a través de terceros. Asimismo, se realizará la supervisión en campo, cuando sea indispensable que las obligaciones se verifiquen en la propia infraestructura, tal es el caso, como de la supervisión de las obras, supervisión del mantenimiento de las obras concluidas, entre otros.



empresas supervisoras contratadas por el Regulador, garantizando su autonomía e idoneidad técnica<sup>8</sup>. Asimismo, en el marco del procedimiento de supervisión, el OSITRAN puede realizar supervisiones con previo aviso, sin previo aviso o encubiertas, para lo cual se debe seguir los procedimientos establecidos en el Reglamento General de Supervisión del OSITRAN. Las supervisiones encubiertas normalmente se realizan cuando se reciben denuncias por parte de los usuarios de la infraestructura o cuando se tiene indicios de incumplimientos.

Cabe mencionar que, en el marco de las actividades de supervisión, en caso se determine la existencia de un incumplimiento contractual por parte de las empresas concesionarias, el OSITRAN se encuentra facultado para aplicar la correspondiente penalidad a través de un acto administrativo sustentado, así como para requerir a la empresa concesionaria el cumplimiento efectivo de la obligación debida. En caso se determine que lo que corresponde es aplicar una sanción administrativa, se deberá aplicar el procedimiento correspondiente, en el marco de la normativa sancionadora vigente, salvo disposición distinta prevista en el contrato de concesión<sup>9</sup>.

- **Entidades prestadoras e inversiones supervisadas por el OSITRAN**

En el año 2017, el OSITRAN supervisó un total de 34 Entidades Prestadoras, 32 concesiones y 2 entidades administradas por el Estado (la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC y la Empresa Nacional de Puertos – ENAPU), las cuales se encuentran asociadas a cinco tipos de infraestructura: Carreteras, Puertos, Aeropuertos; Vías Férreas y Metro de Lima, así como a la infraestructura de vías navegables, en la cual se enmarca la concesión del Proyecto Hidrovía Amazónica (en el Anexo N° 1 se muestra el detalle de las mismas y en el Anexo N° 2 se presenta los principales indicadores de cada una de las concesiones vigentes).

Conforme a lo establecido en el Plan de Supervisión del OSITRAN, durante el año 2017, se realizaron 2 351 actividades para supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión por parte de las entidades prestadoras. Al efecto, cabe señalar que el 50,1% de las actividades de supervisión realizadas corresponde a infraestructuras viales (1 194 actividades), que es donde se concentra la mitad de las concesiones (16). El 49,9% restante de las actividades corresponde a las infraestructuras portuarias (537 actividades), vías férreas y Línea 1 del Metro de Lima (348 actividades) y aeropuertos (272 actividades).

En general, las actividades de supervisión realizadas por el OSITRAN se han incrementado a medida que han aumentado los contratos de concesión, los cuales pasaron de 3 en 1999 a 32 en 2017. Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante los primeros años de inicio de las concesiones de ITUP, se concesionaron proyectos bajo la modalidad autosostenible, entre los que destaca el AIJCH entregado en concesión en el

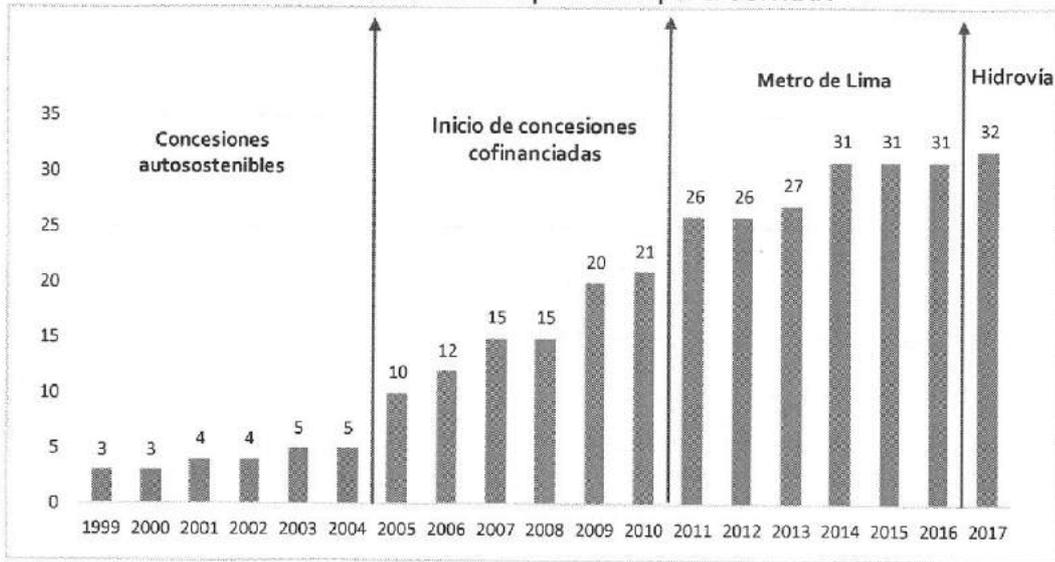
Normalmente se contrata empresas supervisoras cuando la supervisión involucra una alta especialización, plazos amplios de cumplimiento de obligaciones como la ejecución de las obras, alta complejidad del proyecto, montos elevados de presupuestos de ejecución de obras y/o la necesidad de contar con distintos tipos de profesionales para realizar la supervisión. Cabe mencionar que, el accionar y las responsabilidades de dichas entidades están reguladas en el Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras por parte del OSITRAN

<sup>9</sup> Cabe mencionar que, por su propia naturaleza, las penalidades tienen un origen contractual y son fruto de la autonomía privada de las partes. En cambio el régimen de infracciones y sanciones administrativas tiene su origen en la Ley o norma reglamentaria y su tipificación surge a partir del ejercicio de la potestad sancionadora y funciones adscritas a ella. Así, a diferencia de la penalidad, la imposición de una sanción administrativa tiene una naturaleza punitiva, y su finalidad es desincentivar la comisión de determinada conducta indeseable conforme al marco normativo aplicable, donde el Estado vela por mantener el orden legal y el Estado de Derecho.



año 2001. A partir del 2005, se comienza a concesionar infraestructuras bajo un esquema de cofinanciamiento, destacando la entrega en concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales. Posteriormente, en el año 2011, se entregó en concesión la Línea 1 del Metro de Lima y en el 2014 se concesionó la Línea 2, convirtiéndose en la principal inversión supervisada por el OSITRAN. Finalmente, durante el año 2017, se entregó en concesión el proyecto "Hidrovia Amazónica", convirtiéndose en la primera infraestructura de transporte de las vías navegables.

**Gráfico N° 1**  
**Contratos de Concesión supervisados por el OSITRAN**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

El aumento de los contratos de concesión en infraestructura de transporte de uso público, también se ve reflejado en un aumento significativo de los compromisos de inversión, los cuales se han incrementado 114,7% entre el 2012 y el 2017, al pasar de USD 7 219 millones a USD 15 499 millones. Al cierre del año 2017, la inversión ejecutada (USD 7 310 millones) representó el 47,2% del compromiso total, existiendo un monto pendiente de ejecución en los próximos años de USD 8 189 millones.

**Gráfico N° 2**  
**Montos referenciales de inversiones al 2017**  
**(En miles de millones de USD, incluye IGV)**

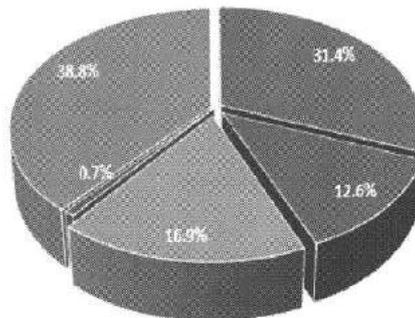


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

Por otro lado, de los USD 15 499 millones de inversiones comprometidas, el 38,8% (USD 6 018 millones) corresponde a infraestructura de Vías Férreas (2 ferrocarriles y las Líneas 1 y 2 del Metro de Lima), el 31,6% (USD 4 899 millones) a la Red Vial (16 carreteras), el 16,3% (USD 2 521 millones) a la infraestructura portuaria (7 puertos), el 12,6% (USD 1 948 millones) a la infraestructura aeroportuaria (19 aeropuertos)<sup>20</sup> y el 0,7% restante (USD 112 millones) a la Hidrovía Amazónica.

**Gráfico N° 3**  
**Inversión referencial a ejecutar**

En % por tipo de infraestructura)



En USD millones

| Infraestructura    | Total Inversión Comprometida (millones de US\$) |
|--------------------|---|
| Carreteras         | 4,899   |
| Aeropuertos        | 1,948   |
| Puertos            | 2,521   |
| Hidrovía Amazónica | 112   |
| Ferrocarriles      | 6,018 <sup>(1)</sup>                            |
| <b>TOTAL US\$</b>  | <b>15,499</b>                                   |

\* Carreteras \* Aeropuertos \* Puertos \* Hidrovía Amazónica \* Ferrocarriles

(1) Sólo considera los compromisos en la Línea 1 y 2 del Metro de Lima

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

Durante 2017, el OSITRAN supervisó la ejecución de un total de USD 656,3 millones, de los cuales la mayor parte corresponde a las vías férreas (64,1%), seguido por las carreteras (24,5%), puertos (8,4%) y aeropuertos (3%).

Del total de inversión ejecutada al cierre de 2017 (USD 7 310 millones), el mayor monto (53%) se ha destinado a la red vial, habiéndose invertido más de USD 3 870,6 millones, lo que implicó la construcción y puesta a punto de más de 2 003 kilómetros construidos y 3 347,6 kilómetros intervenidos. Cabe destacar que, en el año 2017 se culminaron 53 km de un total de 57 km de calzada construida de la segunda etapa de las obras de la Red Vial N° 5: Ancón-Huacho - Pativilca, la cual entró en operación en enero 2018. Asimismo, en la Concesión de la Autopista del Sol Trujillo-Sullana se culminaron 25 kilómetros en el tramo Paijan-Pacasmayo y 6 kilómetros en el tramo Chocope-Paijan.

En el sector ferroviario, el OSITRAN ha supervisado inversiones por un monto ascendente a USD 1 512,4 millones al cierre del 2017, lo que representa el 20,7% del total de inversiones en infraestructura de transporte. El 71,5% de dicho monto corresponde a la inversión ejecutada en la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, la cual ascendió a USD 1 081,2 millones, siendo el proyecto más importante, en cuanto a volumen de inversión, supervisado por el OSITRAN. La línea 2 del Metro recorrerá 13 distritos de Lima y Callao por un tramo de alrededor de 35 kilómetros y contará con 35 estaciones y 2 patios taller. Este proyecto permitirá transportar 600 mil pasajeros diariamente, reduciendo el

<sup>20</sup> Cabe señalar que, las inversiones en vías férreas corresponden exclusivamente a la Línea 1 y Línea 2 del Metro de Lima, pues en el caso de las concesiones del Ferrocarril del Centro y del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente no se encuentra establecido un compromiso de inversión, sino que tienen como compromiso llegar a cumplir los estándares ferroviarios FRA Clase 2.



tiempo de viaje de 2,5 horas a 45 minutos desde el distrito de Ate hasta El Callao, lo cual traerá consigo un impacto directo en los niveles de calidad de vida de los usuarios.

La ejecución del proyecto de la Línea 2 del Metro se ha dividido en tres etapas: 1A, 1B y 2, de las cuales hasta la fecha solo se han ejecutado obras en la etapa 1A, cuyo alcance comprende la construcción de un Patio Taller (Santa Anita), un túnel de línea de 4,200 metros, cinco estaciones y seis pozos de ventilación, habiéndose alcanzado en conjunto un avance aproximado del 40%. Respecto a las etapas 1B y 2, se encuentra en proceso de aprobación los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDIs) correspondientes, habiéndose presentado un total de 49 EDIs de los 87 que corresponden a estas etapas. Se han producido atrasos en el avance de las obras debido a los retrasos en la entrega de las áreas de la concesión y las controversias con el concesionario respecto al alcance de la propuesta técnica. Bajo este panorama, se ha iniciado el proceso de elaboración de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, con el objetivo de solucionar los problemas en la entrega de los terrenos de la concesión, así como elaborar un nuevo Cronograma de Ejecución de Obras y de entrega de EDIs, con lo que se espera finalizar las inversiones obligatorias a mediados del 2023.

Asimismo, cabe destacar que durante el año 2017 se inició la ejecución de las inversiones correspondientes a las Obras Complementarias en la Línea 1 del Metro, las mismas que se tiene previsto concluir en el año 2019. Cabe señalar que la Línea 1 movilizó 107,5 millones de pasajeros en el año 2017, superando largamente las estimaciones de demanda para esta fecha.

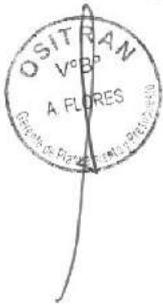
Dentro de las obras que se prevé ejecutar durante el periodo antes mencionado, se encuentran comprendidas la remodelación de 5 estaciones, adquisición de 20 trenes de 5 coches con cabinas externas y de 39 coches, entre otras, con una inversión de aproximadamente USD 469,16 millones (incluido el IGV). Cabe mencionar que, entre noviembre y diciembre de 2017, entraron en operación dos (2) trenes de cinco (5) coches cada uno, beneficiando a los usuarios de este medio de transporte.

Por su parte, en el sector portuario, el OSITRAN ha supervisado inversiones por alrededor de USD 1 409,9 millones al cierre de 2017 (19,3% del total), entre las que destacan inversiones en los Terminales Portuarios del Muelle Norte (USD 404 millones), Muelle Sur (USD 365 millones) y Muelle de Minerales (USD 280,6 millones). Asimismo, se suscribió el Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica que, como complemento de la infraestructura portuaria fluvial, permitirá la navegabilidad en los ríos amazónicos en condiciones favorables para el transporte de mercadería y pasajeros durante todo el año, dinamizando el comercio binacional con el Brasil; habiéndose previsto inversiones por un monto aproximado de USD 112 millones (incluido el IGV).

Finalmente, en el sector aeroportuario, se ha supervisado inversiones por más de USD 517 millones al cierre de 2017 (7,1%), destacándose la culminación de la obra correspondiente a la "Construcción del Cerco Perimétrico y Cerco Operativo" del Aeropuerto de Puerto Maldonado (Madre de Dios).

Cabe destacar que el compromiso de inversión pendiente de ejecución asciende a más de USD 8 000 millones, siendo las próximas inversiones más importantes las siguientes:

- Inversiones pendientes de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao (ascendentes a más de USD 4 000 millones).



- La construcción de la Segunda Pista de Aterrizaje del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con una inversión por ejecutar de más de USD 700 millones. Se ha previsto que dicha obra estará culminada en el año 2022, conforme a lo establecido en la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión.
- Obras complementarias de la Línea 1 del Metro de Lima (adquisición de material rodante y obras complementarias), con una inversión por ejecutar de alrededor de USD 376 millones.
- Inversiones complementarias en el Terminal Portuario de Pisco, por alrededor de USD 245 millones.
- Desarrollo del Proyecto "Hidrovia Amazónica", concesionado en 2017 y cuyo compromiso de inversión asciende a cerca de USD 112 millones.

### 3.2. Regulación tarifaria

De acuerdo con su función reguladora, el OSITRAN está facultado a realizar la fijación, revisión o desregulación de tarifas. Dichos procedimientos se realizan de conformidad con lo establecido en los Contratos de Concesión y las disposiciones contempladas en el Reglamento General de Tarifas (RETA). Los procedimientos tarifarios buscan seguir los principios de sostenibilidad de la oferta, eficiencia, equidad, transparencia, predictibilidad y no discriminación.

De igual forma, es relevante señalar que dichos procedimientos contemplan la publicación de la propuesta tarifaria del Regulador, así como la realización de una Audiencia Pública donde se sustenta dicha propuesta. Este mecanismo de transparencia y participación de los stakeholders es reconocido como una buena práctica por la OCDE.

Así, a continuación se presenta el detalle de los procedimientos tarifarios llevados a cabo durante el año 2017.

#### 3.2.1. Fijación tarifaria

- **Servicio Especial Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao**

Con fecha 26 de octubre de 2016, mediante Resolución N° 046-2016-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó la publicación de la propuesta tarifaria del Servicio Especial Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave a prestarse en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao. El mencionado servicio consiste en desarmar y desembarcar todos los materiales utilizados para dividir o separar artificialmente el espacio de una o más bodegas.

Debe indicarse que, la metodología utilizada en la propuesta tarifaria fue la de costos incrementales, debido a que el servicio en mención no requiere de infraestructura adicional y es posible identificar los costos asociados directamente a su prestación.

Luego de publicar la propuesta tarifaria, el 25 de noviembre de 2016 se realizó la audiencia pública para la presentación de la referida propuesta. Asimismo, en un plazo de veinte (20) días hábiles posteriores a la publicación de la propuesta se recibieron comentarios de APM Terminals Callao S.A., Usuarios y la Autoridad Portuaria Nacional.



Finalmente, mediante Resolución N° 002-2017-CD-OSITRAN del 18 de enero de 2017, el Regulador determinó la tarifa del Servicio Especial:

**Cuadro N° 1**  
**Tarifa del servicio especial de separadores artificiales en la bodega de la nave – en función a la carga**

| Estructura tarifaria                                       | Unidad de cobro | Tarifa (en USD sin IGV) |
|--|-----------------|-------------------------|
| Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave | Por operación   | 759,57                  |

Fuente: Resolución N° 002-2017-CD-OSITRAN.

Cabe señalar que la tarifa entró en vigencia el 5 de abril de 2017. Asimismo, debe señalarse que la tarifa fijada tiene carácter de Tarifa Máxima, siendo esta reajustada anualmente por el factor RPI-X y revisada cada cinco años aplicando el mecanismo regulatorio definido en el Contrato de Concesión.

• **Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma**

Mediante Resolución N° 019-2017-CD-OSITRAN, el Regulador aprobó la publicación de la propuesta tarifaria de un grupo de servicios especiales en el Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma, los cuales se presenta a continuación:

- Almacenamiento del cuarto día en adelante,
- Embarque/descarga de contenedores IMO de 20 pies,
- Consolidación/desconsolidación de contenedores,
- Pesaje adicional por contenedor o carga fraccionada,
- Colocación/remoción de etiquetas, precintos, y
- Suministro de energía eléctrica a contenedores reefer.

El 8 de setiembre de 2017 se llevó a cabo la Audiencia Pública Descentralizada de la propuesta tarifaria en la ciudad de Yurimaguas. Asimismo, en un plazo de veinte (20) días hábiles posteriores a la publicación de la propuesta se recibieron los comentarios de la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Luego de evaluar los comentarios del Concesionario, mediante Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN de 9 de octubre de 2017, se establecieron las tarifas de Servicios Especiales, de acuerdo al siguiente detalle:



**Cuadro N° 2**  
**Tarifas de servicios especiales**

| Servicio Especial                                       | Unidad de cobro           | Tarifa (Soles) |
|---|---------------------------|----------------|
| <b>Almacenamiento del cuarto día en adelante</b>        |                           |                |
| <b>Contenedores llenos</b>                              |                           |                |
| Del día 4 al día 10                                     | TEU/día                   | 21,89          |
| Del día 11 al día 15                                    | TEU/día                   | 23,55          |
| Del día 16 en adelante                                  | TEU/día                   | 28,81          |
| <b>Contenedores vacíos</b>                              |                           |                |
| Del día 4 al día 8                                      | TEU/día                   | 15,11          |
| Del día 9 al día 15                                     | TEU/día                   | 16,45          |
| Del día 16 en adelante                                  | TEU/día                   | 21,51          |
| <b>Carga fraccionada en almacén descubierto</b>         |                           |                |
| Del día 4 al día 10                                     | Tonelada/día              | 2,85           |
| Del día 11 al día 15                                    | Tonelada/día              | 2,85           |
| Del día 16 en adelante                                  | Tonelada/día              | 2,85           |
| <b>Carga fraccionada en almacén cubierto</b>            |                           |                |
| Del día 4 al día 10                                     | Tonelada/día              | 2,85           |
| Del día 11 al día 15                                    | Tonelada/día              | 2,85           |
| Del día 16 en adelante                                  | Tonelada/día              | 3,34           |
| <b>Carga fraccionada en almacén refrigerado</b>         |                           |                |
| Del día 4 al día 10                                     | Tonelada/día              | 3,28           |
| Del día 11 al día 15                                    | Tonelada/día              | 3,28           |
| Del día 16 en adelante                                  | Tonelada/día              | 3,34           |
| <b>Carga rodante</b>                                    |                           |                |
| Del día 4 al día 8                                      | Tonelada/día              | 11,59          |
| Del día 9 al día 15                                     | Tonelada/día              | 14,34          |
| Del día 16 en adelante                                  | Tonelada/día              | 22,07          |
| <b>Carga peligrosa</b>                                  |                           |                |
| Recargo por carga peligrosa en contenedores             | TEU/día                   | 31%            |
| Recargo por carga fraccionada peligrosa                 | Tonelada/día              | 36%            |
| <b>Carga proyecto</b>                                   |                           |                |
| Recargo por carga sobredimensionada                     | TEU/día o<br>Tonelada/día | 50%            |
| <b>Embarque/descarga de contenedores IMO de 20 pies</b> | Contenedor                | 396,05         |
| <b>Consolidación/desconsolidación</b>                   |                           |                |
| Contenedor de 20 pies con carga paletizada              | Contenedor                | 487,70         |
| Contenedor de 20 pies con carga suelta                  | Contenedor                | 687,70         |
| Contenedor de 40 pies con carga paletizada              | Contenedor                | 681,88         |
| Contenedor de 40 pies con carga suelta                  | Contenedor                | 859,08         |
| <b>Pesaje adicional</b>                                 |                           |                |
| Contenedores  | Contenedor                | 36,31          |
| Carga fraccionada/suelta                                | Camión                    | 59,24          |
| <b>Colocación/remoción de etiquetas, precintos</b>      |                           |                |
| Colocación/remoción de etiquetas                        | Contenedor                | 32,29          |
| Colocación/remoción de precintos                        | Contenedor                | 32,29          |
| <b>Suministro de energía a contenedores reefer</b>      | Contenedor/hora           | 6,30           |

Fuente: Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN.

De acuerdo con lo establecido en la mencionada resolución, estas tarifas entraron en vigencia el 6 de noviembre de 2017. Cabe mencionar que, anualmente, el Concesionario podrá ajustar por inflación las referidas tarifas, para lo cual deberá seguir el procedimiento descrito en el Contrato de Concesión.



### 3.2.2. Revisión tarifaria

- **Servicios de Navegación Aérea en Ruta, Aproximación y Sobrevuelo, prestados por Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC)**

De acuerdo con lo establecido en la Resolución de Consejo Directivo N°045-2014-CD-OSITRAN, las tarifas por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR Nacional e Internacional), Aproximación y Sobrevuelo, tenían un plazo de vigencia de 3 años, por lo que correspondía iniciar de oficio la revisión de dichas tarifas. Así, en noviembre de 2016 el Consejo Directivo aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria<sup>11</sup>.

El SNAR se presta a las aeronaves para que los vuelos se desarrollen de manera segura, brindando seguridad a las operaciones aéreas y, por tanto, a los pasajeros. Dicho servicio se presta a las naves que sirven rutas nacionales e internacionales, mientras se encuentran en vuelo, aterrizan o despegan en algún aeropuerto del país, comprendiendo las siguientes categorías:

- Gestión de Tránsito Aéreo,
- Servicio Meteorológico Aeronáutico,
- Servicios de Búsqueda y Salvamento, y
- Servicios de Información Aeronáutica.

Por su parte, el servicio de Aproximación considera las ayudas de control de tráfico aéreo para vuelos que llegan o parten de los aeropuertos en un radio de diez millas náuticas, e incluye los servicios proporcionados en terminal, que es un área de control establecida en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales, ya sea desde una torre de control de aeródromo o un centro de control de área. Dicho servicio comprende las siguientes tres funciones:

- Salidas: separar a las naves que despegan del aeropuerto,
- Alimentación: secuenciar y separar el tráfico de llegada a los aeropuertos, y
- Aproximación final: mantener la secuencia entre aeronaves con la separación suficiente para garantizar la seguridad de las operaciones.

Finalmente, el servicio de Sobrevuelo considera las ayudas a las naves que surcan la *Flight Information Region*<sup>12</sup> Lima en ruta hacia su destino, no aterrizando en territorio peruano. Por ayudas a las naves se entiende la provisión de servicios de tráfico aéreo, meteorología o información como los siguientes:

- Supervisión de la trayectoria de vuelo,
- Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo,
- Servicio de control de tránsito aéreo,
- Asesoramiento anticollisión,
- Servicio de información de vuelo,
- Información de tránsito,
- Información meteorológica, y
- Servicio de alerta.

<sup>11</sup> El procedimiento de revisión tarifaria fue iniciado de oficio el 14 de noviembre de 2016, mediante Resolución N° 049-2016-CD-OSITRAN.

<sup>12</sup> Región de Información de Vuelo.



La metodología utilizada en el procedimiento de revisión tarifaria fue la de Costo de Servicio, la cual busca garantizar que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, a fin de garantizar la seguridad de las operaciones de vuelo. Así, las tarifas se determinan a través del descuento de flujos de caja económicos, de modo tal que el valor actual de los ingresos sea igual al valor actual de los costos económicos, es decir, generen un valor actual neto igual a cero; con ello, se asegura la sostenibilidad de la oferta de los servicios y se evita la existencia de beneficios económicos excedentes.

De acuerdo con el procedimiento establecido en el Reglamento de Tarifas del OSITRAN, el 5 de setiembre de 2017, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2017-CD-OSITRAN, se llevó a cabo la Audiencia Pública Descentralizada para la presentación de la propuesta tarifaria. Adicionalmente, en un plazo de veinte (20) días hábiles posteriores a la publicación de la propuesta se recibieron los comentarios de CORPAC. Con todo ello, el 13 de octubre de 2017, mediante Resolución N° 036-2017-CD-OSITRAN, se aprobaron las tarifas de los referidos servicios, las cuales podrán ser revisadas a los cuatro (4) años luego de su entrada en vigencia, de oficio o a solicitud de parte. Al respecto, las tarifas entraron en vigencia el 10 de noviembre de 2017.

Las tarifas aprobadas han generado reducciones de hasta 18%, sustentado principalmente en las menores inversiones ejecutadas respecto de las proyectadas en la determinación de las tarifas vigentes y en el mayor volumen de operaciones registradas en los últimos años. Cabe señalar que las tarifas aprobadas se reajustan anualmente por la inflación, de acuerdo con las recomendaciones de la OACI.

Finalmente, cabe señalar que el Consejo Directivo del OSITRAN dispuso realizar un monitoreo del desempeño económico financiero de CORPAC, a fin de determinar la existencia, de ser el caso, de razones fundadas para llevar a cabo una revisión extraordinaria de tarifas.

- **Factor de productividad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

El 20 de diciembre de 2017, mediante Resolución N° 041-2017-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de oficio para la Revisión del Factor de Productividad del AIJCh que estará vigente desde el año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o, como máximo, hasta el 31 de diciembre del 2026, y será aplicable a la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) nacional e internacional, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de fuentes de abordaje y uso de instalaciones de carga.

Al respecto, este procedimiento se encuentra en la etapa de recepción de la propuesta del Concesionario, cuyo plazo vence a fines de marzo de 2018. Luego, el Regulador deberá elaborar su propuesta tarifaria, así como realizar una audiencia pública y recibir los comentarios a su propuesta tarifaria, en cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento General de Tarifas. De acuerdo con el cronograma indicado en la Resolución de inicio, la aprobación del factor de productividad deberá realizarse a inicios del tercer trimestre del 2018, y la entrada en vigencia de las tarifas ajustadas con el nuevo factor de productividad debería ser el 1 de enero de 2019.



Cabe indicar que para la presente revisión del factor de productividad, se toma en consideración los lineamientos aprobados en la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión. Dichos lineamientos guardan concordancia con la mayor parte de criterios y metodologías utilizados por el OSITRAN en anteriores pronunciamientos relacionados a la determinación del factor de productividad.

- **Servicio de Embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Embarque en el Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón de Arequipa.**

El 13 de octubre de 2017, mediante Resolución N° 037-2017-CD-OSITRAN, el Regulador dispuso el inicio del procedimiento de revisión de la tarifa cobrada por este servicio por la empresa Aeropuertos Andinos del Perú S.A. en el Aeropuerto de Arequipa.

Sobre el particular, debe indicarse que este procedimiento se encuentra en la etapa de elaboración de la propuesta del Regulador. Luego de ello, se recibirá comentarios a la propuesta y se llevará a cabo una audiencia pública descentralizada. Se estima que la aprobación de la tarifa y la entrada en vigencia de la misma serán a mediados del segundo trimestre del 2018.

### 3.3. Sanciones y penalidades consentidas

En cumplimiento de su función fiscalizadora y sancionadora, el OSITRAN se encuentra facultado a imponer sanciones a las entidades prestadoras por incumplimiento de obligaciones dispuestas por normas legales, normas técnicas y aquellas derivadas de los Contratos de Concesión. Asimismo, en ejercicio de su función supervisora, el OSITRAN puede aplicar penalidades a los concesionarios en los casos de incumplimiento de las obligaciones derivadas de los Contratos de Concesión. Así, a continuación, se detallan las sanciones y penalidades impuestas durante 2017.

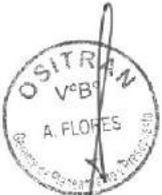
- **Sanciones consentidas**

En el 2017, se impusieron sanciones a las entidades prestadoras por un monto total equivalente a S/. 1,55 millones, correspondiente a un total de 12 expedientes tramitados en los que se determinó la existencia de infracción (ver cuadro N° 3). Como se aprecia en el siguiente cuadro, la mitad de los expedientes corresponden a la red vial, en el marco de los cuales se impusieron sanciones por un monto de S/. 814 mil, lo que representó el 53,9% del monto total de las sanciones impuestas.

**Cuadro N° 3**  
**Sanciones impuestas a los Concesionarios**

| Infraestructura | Sanciones   |                  |
|-----------------|-------------|------------------|
|                 | Expedientes | Monto (S/.)      |
| Aeroportuaria   | 2           | 534 093          |
| Ferroviaria     | 1           | 57 105           |
| Portuaria       | 3           | 106 272          |
| Red Vial        | 6           | 814 941          |
| <b>Total</b>    | <b>12</b>   | <b>1 512 411</b> |

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN



- **Penalidades consentidas**

Durante 2017, las penalidades aplicadas por el OSITRAN a los concesionarios totalizaron un monto equivalente a S/. 3,6 millones<sup>13</sup>, correspondiente a un total de 25 expedientes tramitados, donde se determinó la existencia de incumplimiento de las obligaciones establecidas en los Contratos de Concesión

**Cuadro N° 4**  
**Penalidades impuestas a las Concesionarios**

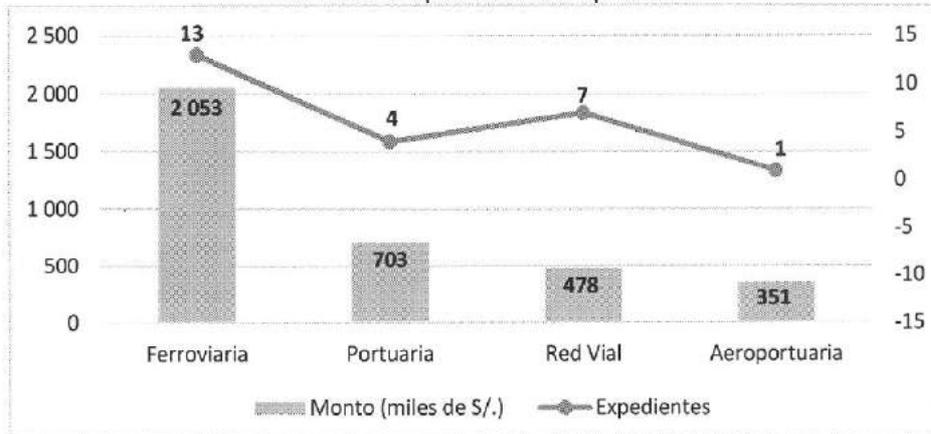
| Infraestructura | Penalidad              |                      |
|-----------------|------------------------|----------------------|
|                 | Expedientes Tramitados | Monto (Miles de S/.) |
| Aeroportuaria   | 1                      | 351                  |
| Ferroviaria     | 13                     | 2 053,4              |
| Portuaria       | 4                      | 703,3                |
| Red Vial        | 7                      | 478                  |
| <b>Total</b>    | <b>25</b>              | <b>3 585,6</b>       |

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN

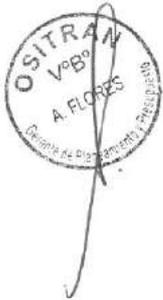
Como se aprecia, en la infraestructura ferroviaria se tramitó el mayor número de expedientes, habiéndose determinado la existencia de incumplimiento en 13 expedientes (52% del total tramitados), con un monto total de S/. 2 053,4 mil, lo que representó el 57,2% del monto total de las penalidades impuestas. Le siguen en importancia la infraestructura de la red vial con 7 expedientes (28%), infraestructura portuaria con 4 expedientes (16%) y la infraestructura aeroportuaria con solo 1 expediente (4%).

Cabe señalar que los montos de las penalidades impuestas son ingresos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), como Concedente de la infraestructura y de conformidad con lo establecido en los respectivos Contratos de Concesión.

**Gráfico N° 4**  
**Monto de las penalidades impuestas**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN.



<sup>13</sup> Para todos los montos se considera la UIT del año de aplicación (2017) y un tipo de cambio referencial de S/. 3.25 cuando corresponda. Se muestran números enteros.

### 3.4. Gestión de contratos

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento de la Ley Marco de Promoción de la Inversión Privada, mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos<sup>14</sup>, el Consejo Directivo del OSITRAN debe emitir opinión técnica previa sobre los proyectos de Contratos de Concesión a solicitud de PROINVERSION<sup>15</sup>; así como sobre los proyectos de modificación de dichos contratos a solicitud del MTC<sup>16</sup>. El Consejo Directivo del OSITRAN también tiene la función de interpretar los Contratos de Concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura<sup>17</sup>.

A continuación se presenta el detalle de las opiniones emitidas por el OSITRAN en relación a nuevos Contratos de Concesión y modificaciones contractuales. Cabe precisar que, durante dicho año no se emitieron opiniones relacionadas con la interpretación de disposiciones contenidas en los Contratos de Concesión.

#### 3.4.1. Opiniones sobre nuevos contratos de concesión

##### • Proyecto Hidrovia Amazónica

Durante 2017, se emitieron dos (02) opiniones sobre el Contrato de Concesión del proyecto: "Hidrovia Amazónica: ríos Marañón y Amazonas tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa, río Huallaga, tramo Yurimaguas-Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa-confluencia con el río Marañón", dentro del plazo legal establecido:

- Mediante informe conjunto N° 007-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN de fecha 27 de enero de 2017, se remitió a la Gerencia General la opinión técnica referida a la versión final del Contrato de Concesión. Dicho informe fue aprobado mediante acuerdo de Consejo Directivo N° 2013-608-17-CD-OSITRAN de fecha 1 de febrero del 2017.
- Mediante informe conjunto N° 011-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN de fecha 17 de marzo de 2017, se remitió a la Gerencia General la opinión técnica referida a las modificaciones a la versión final del Contrato de Concesión. Dicho informe fue aprobado mediante acuerdo de Consejo Directivo N° 2025-612-17-CD-OSITRAN de fecha 22 de marzo del 2017.

Cabe destacar que, como parte de las modificaciones a la Primera Versión Final del Contrato de Concesión se identificó que PROINVERSIÓN, conforme a lo recomendado por el OSITRAN, ha incluido en la cláusula 16.1.3 "Término por Incumplimiento del

<sup>14</sup> Aprobado mediante Decreto Supremo N° 410-2015-EF de fecha 26 de diciembre de 2015. Disponible en: [https://www.ositran.gob.pe/images/NORMAS/MNG01-DECRETO\\_SUPREMO\\_410-2015-PCM\\_-\\_REGLAMENTO\\_-\\_DL\\_1224.pdf](https://www.ositran.gob.pe/images/NORMAS/MNG01-DECRETO_SUPREMO_410-2015-PCM_-_REGLAMENTO_-_DL_1224.pdf)

<sup>15</sup> El plazo para emitir opinión es de quince (15) días hábiles desde que PROINVERSION remite la versión final del Contrato y solicita la opinión del regulador. Cabe mencionar que, para el caso de un Contrato de Concesión.

<sup>16</sup> El plazo para emitir opinión sobre las propuestas de modificaciones contractuales es de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud de opinión.

<sup>17</sup> Conforme a lo establecido en el artículo 29° del Reglamento General del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, Modificado por Decreto Supremo N° 114-2013-PCM. Dicha disposición también se encuentra recogida en el inciso 7 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN (ROF), aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el cual señala que es función del Consejo Directivo el interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.



CONCESIONARIO", una cláusula Anticorrupción, mediante la cual se garantiza al Concedente, que el Concesionario, sus accionistas, socios, empresas vinculadas, directores, funcionarios, empleados, asesores, representantes legales o agentes, no han realizado alguna de las conductas reprimidas en la normativa anticorrupción vigente.

El Proyecto Hidrovía Amazónica consiste, esencialmente, en establecer un sistema capaz de desarrollar y mantener la navegación en condiciones seguras durante las 24 horas del día y los 365 días del año, en el ámbito de los ríos que componen este sistema, como son los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas; así como la mejora de las condiciones de los ríos antes mencionados (a excepción del Amazonas), en el periodo de vaciante.

**Cuadro N° 5**  
**Principales características del proyecto**

| Modalidad                        | Concesión cofinanciada   |
|----------------------------------|--|
| Actividades de la Concesión      | La concesión comprende el Diseño, Financiamiento, Construcción, Operación y transferencia del Proyecto Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas- Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa confluencia con el río Marañón. |
| Plazo de la Concesión            | Veinte (20) años, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato.   |
| Inversión proyectada referencial | El monto de la inversión proyectada referencial asciende a USD 112 millones  |
| Factor de competencia            | Menor valor de PAO y PAMO  |

La Hidrovía Amazónica es una nueva concesión de infraestructura de transporte sin precedentes en el país. Este proyecto tiene como fin mejorar 2 687 kilómetros de vías navegables en los ríos Marañón, Amazonas, Ucayali y Huallaga con una inversión proyectada referencial de alrededor de USD 112 millones. El servicio estándar que deberá brindar la empresa concesionaria consta de cuatro componentes:

- (i) Canal de navegación, para lo cual deberá realizar el dragado de apertura y mantenimiento.
- (ii) Información para la navegación, mediante información digital sobre la traza del canal cargable en un navegador por GPS.
- (iii) Provisión de un canal de navegación libre de quirumas (troncos).
- (iv) Provisión de información de niveles de agua, mediante un sistema de captura y registro de niveles de agua en una red de estaciones limnimétricas automáticas instaladas en los ríos de la Hidrovía Amazónica.

El proyecto Hidrovía Amazónica fue entregado en concesión Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A. (COHIDRO), consorcio conformado por las empresas Construcción y Administración S.A. (50%) y Sinohydro Corporation Limited (50%). Así, el 07 de setiembre de 2017, se suscribió el contrato entre el MTC y COHIDRO.



- **Declaratoria de Interés de la Iniciativa Privada Autofinanciada “Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry”**

El 28 de junio de 2017, mediante Oficio N° 224-2017/PROINVERSION/DE, PROINVERSION solicitó al OSITRAN que opine respecto a la propuesta de declaratoria de interés de la iniciativa privada autofinanciada denominada “Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry”<sup>18</sup>, presentada por Consorcio Transportadora Salaverry, integrado por las empresas TRAMARSA y Naviera TRAMARSA.

El 24 de julio de 2017, mediante Acuerdo N° 2027-614-17-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del OSITRAN<sup>19</sup> emitió opinión técnica respecto del proyecto de Declaratoria de Interés de la Iniciativa Privada Autofinanciada: Modernización y Desarrollo del Terminal Multipropósito de Salaverry”

El Terminal de Salaverry se encuentra ubicado en el departamento de la Libertad a pocos kilómetros de Trujillo. El proyecto prevé la modernización desarrollo del terminal, con un compromiso de inversión de USD 215,8 millones, lo cual permitirá operar nuevas cargas que la región desarrollará en los próximos años, principalmente minera y agrícola. En general, el mencionado proyecto contempla las siguientes características:

- **Objetivo:** Otorgar en concesión el diseño, financiamiento, construcción, conservación, explotación y transferencia del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, incluyendo la infraestructura actual y las obras de modernización y desarrollo que se llevarán a cabo.
- **Alcance:** La infraestructura portuaria será de titularidad pública, de uso público, multipropósito, marítima y de alcance nacional. Por otro lado, considera el dragado de mantenimiento regular del canal de acceso, reparación y ampliación de los muelles existentes, adquisición de equipamiento, entre otros.
- **Ubicación:** En el Puerto de Salaverry, provincia de Trujillo, en el departamento de La Libertad.
- **Modalidad:** Concesión autofinanciada.
- **Plazo de la concesión:** Treinta (30) años, contados desde la suscripción del contrato de concesión.
- **Inversión referencial:** USD 215,8 millones, sin IGV.
- **Inversiones:** Comprende las inversiones obligatorias cuyo desarrollo no depende de la demanda (Etapas 1 y 2), las inversiones en función a la demanda (Etapas 3, 4 y 5, así como la Nueva Dársena) y las inversiones discrecionales.

El 26 de julio de 2017, por medio de Resolución N° 5-2017/DPP/AP.04, el Director Ejecutivo de PROINVERSION aprobó la propuesta de Declaratoria de Interés, la misma

<sup>18</sup> Conforme a lo establecido en el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, una vez aprobada la Declaratoria de Interés, PROINVERSION está facultado a realizar las actividades de promoción que estime convenientes y fomenten la concurrencia de terceros interesados.

<sup>19</sup> Cabe señalar que la votación se produjo con la abstención de la Presidenta del Consejo Directivo



que fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 4 de agosto de 2017, con la finalidad de que terceros interesados en el proyecto o en un proyecto alternativo puedan manifestar su interés.

De acuerdo con lo establecido en el marco legal, dentro del plazo de 90 días calendario, la empresa Notable Category S.A., perteneciente al Grupo YILDIRIM (matriz de la empresa YILPORT), presentó su expresión de interés en la ejecución del proyecto declarado de interés. Por medio de Resolución N° 1-2017/DPP/AP.04, PROINVERSION aprobó la declaración de tercero interesado de la referida empresa.

Cabe señalar que, se tiene proyectado que PROINVERSION adjudique la buena PRO del proyecto durante el primer semestre de 2018.

### 3.4.2. Opiniones de modificación de contratos

#### • **Adenda 7 al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

El 30 de diciembre de 2016, mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25, el Concedente remitió a este Organismo Regulador la primera versión del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión y el Informe N° 1315-2016-MTC/25 que lo sustenta, solicitando la respectiva opinión técnica.

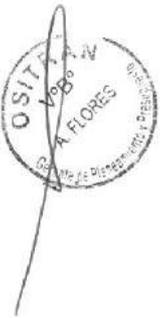
El 19 de enero de 2017, se notificó al Concedente y al Concesionario el Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN, mediante el cual el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN que contiene la opinión técnica del Regulador respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, remitido por el Concedente.

El 20 de junio de 2017, mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25, el Concedente remitió a este Organismo Regulador la segunda versión del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, así como el Informe N° 505-2017-MTC/25 que consolida y amplía su análisis y evaluación, indicando que ambos documentos recogen la opinión técnica del OSITRAN, solicitando nuevamente la opinión técnica del Regulador.

El 12 de julio de 2017, se notificó a las Partes el Acuerdo N° 2026-613-17-CD-OSITRAN, mediante el cual el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y emitió opinión técnica respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, remitido por el Concedente a través del Oficio N° 2570-2017-MTC/25.

Así, durante el año 2017, este Organismo Regulador emitió opinión sobre el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión en dos oportunidades. Dicha adenda, tuvo los siguientes objetivos:

- i) Establecer soluciones para remediar las diversas circunstancias que ponen en riesgo la continuidad de la Concesión; en particular, el desarrollo y la ejecución del proyecto de ampliación del AIJCh.
- ii) Iniciar las obras de ampliación dando cumplimiento a la obligación del Estado Peruano de entregar las áreas de terreno necesarias conforme al Anexo 11 del Contrato de Concesión, adecuando cronogramas para la liberación de interferencias



remanentes y preexistentes identificadas en dichos terrenos a la fecha de entrega por parte del Concedente.

Entre las principales modificaciones contempladas en la Adenda N° 7, se tiene las siguientes:

- (i) Modificación del numeral 3.2 (Prórroga de la vigencia de la Concesión): Se establece que el Concesionario podrá solicitar la prórroga de la vigencia de la Concesión por 10 años adicionales, mediante aviso escrito al Concedente hasta antes del inicio del año trigésimo séptimo de la Concesión. Mediante acuerdo previo entre el MTC y el Concesionario derivado del Trato Directo, se amplió la vigencia de la Concesión a 40 años<sup>20</sup>. La modificación busca enlazar el acuerdo entre las partes y el Contrato de Concesión, en lo referido al plazo de la Concesión.

Al respecto, en la opinión de este Organismo Regulador<sup>21</sup>, se indicó que OSITRAN no tiene competencia para participar ni para emitir opinión respecto de negociaciones derivadas de la aplicación del mecanismo de Trato Directo instaurado por las Partes, de conformidad con el marco normativo vigente, el cual establece que los tratos directos involucran únicamente a las Partes<sup>22</sup>.

- (ii) Modificación del numeral 5.6.2.1 (Mejoras obligatorias): Entre otros puntos, se reduce el plazo de ejecución de la segunda pista de aterrizaje, de 5 a 4 años, contados a partir de la liberación de las interferencias. Dicha modificación se deriva de la urgencia de construir la segunda pista de aterrizaje en el corto plazo, debido a la saturación de la pista de aterrizaje actual del AIJCH.

La referida modificación contó con la opinión favorable del OSITRAN en el Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, debido a que los plazos propuestos para la construcción de la segunda pista son razonables, tal como se advierte del cronograma que fue presentado por el Concesionario.

- (iii) Modificación del numeral 5.23 (Ampliación del aeropuerto): Se eliminan los párrafos relacionados a entrega de terrenos, producto de modificaciones

<sup>20</sup> En el marco del Trato Directo previsto en la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión, y llevado a cabo entre el Concedente y el Concesionario (en adelante, las Partes), el 20 de diciembre de 2016, suscribieron el "Acta de Acuerdos en la etapa de trato directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", sustentada en el Informe N° 1275-2016-MTC/25 emitido por el Concedente. En dicha Acta, las Partes, de común acuerdo, decidieron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por un periodo adicional de diez (10) años adicionales al plazo establecido en la cláusula 3.1 del Contrato de Concesión.

<sup>21</sup> Emitida a través del Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN de fecha 18 de enero de 2017, que aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.

<sup>22</sup> Así, el Reglamento del DL 1224 dispone lo siguiente:

**"Artículo 2.- Principios**

(...)

2.2. Constituyen reglas para la aplicación del principio de Enfoque de Resultados en la toma de decisiones de las entidades públicas, las siguientes:

(...)

c. En caso de controversias durante la ejecución del proyecto, cuando se cuenten con pruebas, evaluaciones o elementos de juicio que permitan determinar que es más conveniente en términos de costo beneficio, optar por el trato directo en lugar de acudir al arbitraje, la entidad pública debe optar por resolver dichas controversias mediante trato directo.

(...)

**Artículo 74.- Representación del Estado**

74.1 Durante el procedimiento, el Estado es representado por el órgano competente para resolver o solucionar, vía Trato Directo, las controversias relacionadas con los contratos de Asociación Público Privada, de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes."

anteriores, debido a que resultarían inaplicables luego de la suscripción de la adenda N° 7.

Al respecto, el OSITRAN emitió opinión favorable debido a que una vez suscrita la Adenda N° 7, el Concedente tendría la obligación de entregar la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto (sin perjuicio de las dos interferencias identificadas), motivo por el cual, las referidas disposiciones devienen inaplicables al haber quedado desfasadas.

- (iv) Modificación del numeral 18.1 (Auditoría ambiental y Estudio de Impacto Ambiental): Se incluyen plazos para las partes en el procedimiento de auditoría ambiental, se incorpora un procedimiento para la aprobación y retribución de los costos involucrados por las actividades de limpieza, remediación y/o disposición, que serán solventadas por el Concedente, entre otros puntos. Ello con el fin de adaptar y actualizar las reglas respecto a cómo identificar, tramitar, ejecutar y pagar/compensar las actividades de limpieza, remediación y/o disposición que resulten de la auditoría ambiental.

Con relación a estos aspectos, el OSITRAN emitió opinión favorable. No obstante, recomendó al MTC que evalúe si el plazo establecido (45 días calendario) para que apruebe los costos por las actividades de limpieza, remediación y/o disposición presentados por el Concesionario, es el adecuado, tomando en cuenta que, de no pronunciarse en dicho plazo, se generará la aprobación automática a favor del Concesionario.

- (v) Modificación del numeral 2.1 del Anexo 5: Eliminar el mecanismo de subasta como herramienta para asignar las áreas señaladas en el numeral, así como precisar que la infraestructura considerada como facilidad esencial en el marco del REMA se asignará de acuerdo a lo estipulado en la referida norma. Ello debido a la necesidad de dejar explícita la facultad que tiene OSITRAN de revisar los mecanismos de selección y contratación que escoja el Concesionario, cuando se trate de servicios que requieran de una facilidad esencial para la prestación de sus servicios, tal como lo establece el REMA.

La opinión del OSITRAN con relación a esta solicitud de modificación fue favorable.

- (vi) Modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 en el Anexo 5: Se establece que el periodo regulatorio que inicia en el año 2019 tendrá una vigencia mayor a 5 años, esto es, hasta el segundo año del inicio de operación del segundo terminal del AIJCH. Asimismo, se incluye lineamientos metodológicos para el cálculo del factor de productividad.

Con respecto a la ampliación del periodo regulatorio, el OSITRAN emitió opinión favorable, sustentando su decisión en los siguientes argumentos:

- El esquema de quinquenios regulatorios establecido en el Contrato de Concesión para el "Periodo Remanente" dificultaría la recuperación de la inversión a ejecutarse en la segunda pista de aterrizaje y el nuevo terminal de pasajeros; y,



- La propuesta del MTC no perjudicaría a los usuarios de los servicios prestados en el AIJCh, dado que estos enfrentarían dos (2) años más de reducciones tarifarias que en el escenario de las revisiones quinquenales.

Dicha opinión favorable fue dada tomando en consideración que tanto la segunda pista de aterrizaje como el nuevo terminal de pasajeros serán ejecutados dentro de los plazos previstos en el proyecto de Adenda remitido por el Concedente. En ese sentido, se recomendó al Concedente evaluar de manera integral las modificaciones propuestas, a efectos de generar los incentivos suficientes para que el Concesionario ejecute las Mejoras Obligatorias dentro de los plazos señalados en la Adenda, en beneficio de los usuarios.

- (vii) Modificación del numeral 1 del anexo 11: Se modifica el área (en m2) destinada para la ampliación del AIJCh. La reducción del área de terreno, específicamente en el sector perimetral, responde a la posibilidad de presentarse contingencias con los pobladores.

La opinión del OSITRAN con relación a esta solicitud de modificación fue favorable, considerando que la DGAC, que en su calidad de autoridad aeronáutica ha señalado que el nuevo lindero perimétrico no interfiere la Superficie Limitadora de Obstáculos de la segunda pista de aterrizaje del AIJC.



- (viii) Eliminación del numeral 4 del anexo 11: Referido a la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCh.

La opinión del OSITRAN fue favorable, pues en el numeral se aludía a la entrega progresiva de terrenos destinados para la ampliación del AIJCh, situación que no se presentará debido a que con la suscripción de la adenda N° 7, el Concedente entregará la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación.

Sobre el particular, este Organismo Regulador manifestó que, si bien el Concedente es el único competente y responsable de la liberación y tratamiento de las interferencias; los plazos para su liberación deben estar debidamente sustentados, toda vez que ello es indispensable para ofrecer al Concesionario un proyecto de inversión viable.



- (ix) Modificación del anexo 14: Se modifica los RTMs contenidos en dicho anexo, ante la necesidad de actualizarlos de acuerdo con la normatividad IATA, OACI y otros entes especializados.



- (x) Eliminación del anexo 19: Referido a gatillos de demanda que determinarían la necesidad de ejecutar las mejoras eventuales para satisfacer los niveles de calidad de servicio establecidos en el Contrato de Concesión.

La opinión del OSITRAN fue favorable, pues el Anexo 19 quedó desfasado debido a que el nivel de servicio IATA B ha sido reemplazado en la nueva versión del manual de IATA; por otro lado, la situación actual del AIJCh no es aplicable al supuesto de escalas variables del flujo de pasajeros, dado que existe un único terminal con flujos conjuntos (nacional e internacional).



El 25 de julio de 2017, el MTC y LAP suscribieron la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del AIJCh.



- **Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco**

El 02 de diciembre de 2016, mediante Carta N° 195-206-KW, el Concesionario presentó el proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión a solicitud de los Acreedores Permitidos, con el fin de obtener los recursos para acreditar el cierre financiero del proyecto. El 03 de enero de 2017, mediante Oficio N° 0028-2017-MTC/25, el Concedente solicitó la opinión del OSITRAN respecto a un nuevo texto del proyecto de Adenda.

El objetivo de la Adenda fue viabilizar el inicio de la etapa de ejecución de obras, para lo cual se preveía modificar el esquema de pagos por avance de obras (PAO), estableciendo un adelanto de pago al concesionario para iniciar la ejecución de las obras<sup>23</sup>.

Respecto a las modificaciones planteadas en la Adenda N° 1, mediante Acuerdo N° 2009-607-17-CD-OSITRAN de fecha 20 de enero de 2017, los miembros del Consejo Directivo del OSITRAN acordaron por mayoría dar opinión técnica favorable al proyecto de Adenda N° 1, con un voto en discordia el cual se sustentó en el Informe N° 005-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN que señaló que tales modificaciones no resultaban viables.

El 03 de febrero de 2017, el MTC y la Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi suscribieron la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del AICC.

De manera posterior, mediante Oficio N° 3910-2017-MTC, el MTC comunicó a este organismo regulador que la Dirección General de Concesiones en Transportes, mediante Oficio N° 142-2017-MTC de fecha 13 de julio de 2017, notificó a la Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A. la decisión unilateral e irrevocable de dicho Ministerio, en su calidad de Concedente, de resolver el Contrato del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.



- **Adenda N° 5 al Contrato de Concesión al Contrato de Concesión del Tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la Carretera Panamericana Norte**

El 29 de agosto de 2017, mediante Oficio N° 3558-2017-MTC/25, el Concedente remitió a OSITRAN el Proyecto de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión y el Informe N° 738-2017-MTC/25 que lo sustenta, solicitando la opinión técnica correspondiente. El 13 de setiembre de 2017, mediante Acuerdo N° 2050-619-17-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo aprobó el Informe N° 019-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitió opinión técnica favorable respecto al proyecto de adenda.

Con la Adenda N° 5 al Contrato de Concesión de la Red Vial N° 5 se buscó, entre otros, permitir la recepción parcial de las obras de la segunda etapa, así como de las obras nuevas, con el fin de permitir al usuario final disponer de la infraestructura en el plazo más breve posible y con la calidad en el servicio esperada. Así, los principales objetivos fueron los siguientes:

- Posibilitar la ejecución efectiva de las obras derivadas de los pedidos de modificación del Expediente Técnico de la Segunda Etapa solicitados por parte del Concedente en virtud de la Adenda N°4.



<sup>23</sup> Se incorpora la Cláusula 1.120-A, que establece que el Concedente otorgará un adelanto de USD 40,26 millones (más IGV) dentro de los primeros 30 días calendario siguientes a la firma de la Adenda 1. El adelanto solo podrá emplearse para la ejecución de las obras retribuidas por el PPO 2.



- Permitir la recepción parcial de las Obras de la Segunda Etapa ejecutadas por la Sociedad Concesionaria, así como de las Obras Nuevas o Complementarias
- Encargar a la Sociedad Concesionaria la liberación de los terrenos ubicados dentro del área de la Concesión necesarios para la Obras Complementarias y/o Nuevas.

Entre las principales modificaciones contempladas en la Adenda N° 5, se tiene las siguientes:

- (i) Modificación de la cláusula 6.2, con el fin de modificar el monto máximo que se estableció en la Adenda N° 4 para la ejecución de mayores inversiones, debido a modificaciones al Expediente Técnico por problemas en la liberalización de terrenos.

La modificación contractual tiene, como un primer objetivo, contar con la inversión incremental necesaria para la ejecución de las obras cuya viabilidad fue aprobada en la adenda anterior, vía modificación del expediente técnico y que se enfocan en tres puntos:

- Liberación de los terrenos afectados por la construcción de los Pasos a Densivel de Centenario, San Martín y Mi Perú, ubicados en la zona urbana de la ciudad de Huacho, pues existe una oposición cerrada de los propietarios de las viviendas y comercios consolidados para vender sus predios.
- Para el Sector La Chilampa, el acceso al Centro Educativo y a otros predios se ven afectados por el Derecho vía, lo cual generó problemas sociales en la zona, los mismos que se plasmaron en protestas e imposibilidad del Concesionario de ejecutar la calzada en este sector<sup>24</sup>.
- En cuanto al Ramal 2 del Intercambio Vial de Barranca, la construcción de dicho ramal implica la afectación de cuatro (04) predios, así como la afectación por interferencias Ello ante las dificultades presentadas al Concedente para la liberación de predios afectados por construcciones diversas.

En tal sentido, mediante la modificación se buscó incrementar el tope para la ejecución de dichas inversiones. Así, se establece que el nuevo tope presupuestal ascendería a S/. 87 770 379<sup>25</sup>. Al respecto, el OSITRAN señaló que dado que la presente modificación involucra mayores compromisos fiscales por parte del Concedente al Concesionario, dicho aspecto deberá ser validado por el Ministerio de Economía y Finanzas, por ser de su competencia.

- (ii) Modificar el primer párrafo de la cláusula 6.17, con el fin de viabilizar la aceptación parcial de las Obras de la Segunda Etapa.

Con la modificación efectuada, conforme a lo señalado por el Concedente en el Informe N° 738-2017-MTC/25, se permitirá poner en servicio 50 km continuos de la Segunda Calzada que se encuentran ejecutados. Asimismo, señala que la puesta en operación del tramo conllevará a mejorar los niveles de "serviciabilidad", así como reducir el riesgo de choques frontales y el descongestionamiento de la vía.

<sup>24</sup> El Concedente mediante el Informe N° 748-2017-MTC/25 reemplazo el numeral 5.7 del Informe N° 738-2017-MTC/25.

<sup>25</sup> Cabe precisar que en el proyecto de adenda remitida por el Concedente se dejó en blanco dicho monto, por lo cual OSITRAN señaló que deberá establecerse claramente el monto del tope presupuestal máximo, el mismo que deberá estar debidamente sustentado por parte del Concedente.



Sobre el particular, el OSITRAN consideró que la modificación propuesta es adecuada debido a que en la actualidad existen importantes tramos de la carretera construidos y que no se encuentran en servicio, toda vez que la cláusula 6.17 del Contrato no permite la recepción parcial de las Obras, por lo que, de no ponerse en operación los mismos, se podrían generar deterioros en la infraestructura debido a que no se efectúan actividades de conservación. Asimismo, se debe indicar que el permitir la aceptación parcial de las obras podría generar beneficios al usuario dado que éste podría disponer de la infraestructura en el plazo más breve posible, garantizándosele la calidad en el servicio señalada en el Contrato.

- (iii) Incorporación de la Cláusula 6.25 con el fin de encargar a la Sociedad Concesionaria la liberación de los terrenos ubicados dentro del área de la Concesión necesarios para la Obras Complementarias y/o Nuevas.

Mediante la referida modificación, se otorga la posibilidad que el Concedente pueda encargar al Concesionario la elaboración de los expedientes, y de ser el caso, la financiación de la adquisición de los predios, advirtiéndose que ello no implica transferencia del riesgo de adquisición de predios, el cual sigue manteniéndose en el Concedente.

Sobre el particular, considerando las demoras del Concedente en la entrega de terrenos para la ejecución de las obras, el OSITRAN consideró que resultaba razonable que se pueda encargar al Concesionario la elaboración de los expedientes, y de ser el caso, en la financiación de la adquisición de los predios, advirtiéndose que ello no implica transferencia del riesgo de adquisición de predios, el cual sigue manteniéndose en el Concedente. Asimismo, este organismo regulador señaló que, dado que ello conllevará en mayores compromisos fiscales por parte del Concedente, debe ser evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas en marco de sus competencias.

La Adenda fue suscrita el 29 de diciembre de 2017 entre el MTC y el Concesionario, permitiendo así la entrega parcial de las obras de la segunda etapa, así como las nuevas complementarias ya efectuadas. En particular, la adenda viabilizó la aceptación y puesta en operación de 53 kilómetros continuos de la segunda calzada (es decir, el 91,4% de la obra) que ya se encontraban construidos y cumplían todos los estándares técnicos, beneficiando así a los usuarios de la vía.

### 3-5. Reclamos, controversias, denuncias y consultas

El Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del OSITRAN (TSC) se encuentra facultado para resolver en vía administrativa, en segunda y última instancia, 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 estas y los usuarios intermedios o finales. Así, el TSC se pronuncia respecto de asuntos relacionados con facturación y cobro de servicios, calidad y oportunidad del servicio, responsabilidad por los daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, defectos de información proporcionada a los usuarios, entre otros.

Es importante precisar que en primera instancia administrativa, las controversias que surjan entre entidades prestadoras y sus usuarios intermedios son resueltas por los Cuerpos Colegiados del OSITRAN (CCO), y los reclamos por las propias entidades prestadoras. Dichas 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.

### 3.5.1. Tribunal de Solución de Controversias

- **Apelaciones ingresadas**

Durante el año 2017, los usuarios, intermedios y finales, presentaron ante el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del OSITRAN (TSC) un total de 174 apelaciones a las resoluciones emitidas por las Entidades Prestadoras que en primera instancia resolvieron sus respectivos reclamos.

Según el tipo de infraestructura, 134 de esas apelaciones correspondieron a infraestructura portuaria (77%), 24 a infraestructura de vías férreas (13,8%), 11 a infraestructura aeroportuaria (6,3%) y sólo 5 a infraestructura vial (2,9%), tal como se aprecia en el siguiente cuadro

**Cuadro N° 6**  
**Apelaciones ingresadas al TSC por Infraestructura - 2017**

| Infraestructura | Apelaciones ingresadas |               |
|-----------------|------------------------|---------------|
|                 | N°                     | Part. %       |
| Puertos         | 134                    | 77,0%         |
| Vías férreas    | 24                     | 13,8%         |
| Aeropuertos     | 11                     | 6,3%          |
| Carreteras      | 5                      | 2,9%          |
| <b>Total</b>    | <b>174</b>             | <b>100,0%</b> |

Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.

Asimismo, se verificó que APM Terminals Callao S.A., DP World Callao SRL. y GYM Ferrovías fueron las Entidades Prestadoras contra las cuales se recibió la mayor cantidad de apelaciones ante el Tribunal (81% del total), tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 7**  
**Apelaciones ingresadas al TSC por Entidad Prestadora 2017**

| EE.PP  | Apelaciones |               |
|--|-------------|---------------|
|  | N°          | Part. %       |
| APM Terminals Callao S.A.                    | 88          | 50,6%         |
| DP World Callao S.R.L.                       | 30          | 17,2%         |
| GyM Ferrovías S.A.                           | 23          | 13,2%         |
| Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A. | 15          | 8,6%          |
| Aeropuertos del Perú S.A.                    | 5           | 2,9%          |
| Lima Airport Partners S.R.L.                 | 4           | 2,3%          |
| Concesionaria Vial del Perú S.A.             | 4           | 2,3%          |
| Terminal Portuario Paracas S.A.              | 1           | 0,6%          |
| Ferrocarril Transandino S.A.                 | 1           | 0,6%          |
| Aeropuertos Andinos del Perú S.A.            | 1           | 0,6%          |
| CORPAC S.A.                                  | 1           | 0,6%          |
| Concesionaria IIRSA Norte S.A.               | 1           | 0,6%          |
| <b>TOTAL</b>                                 | <b>174</b>  | <b>100,0%</b> |

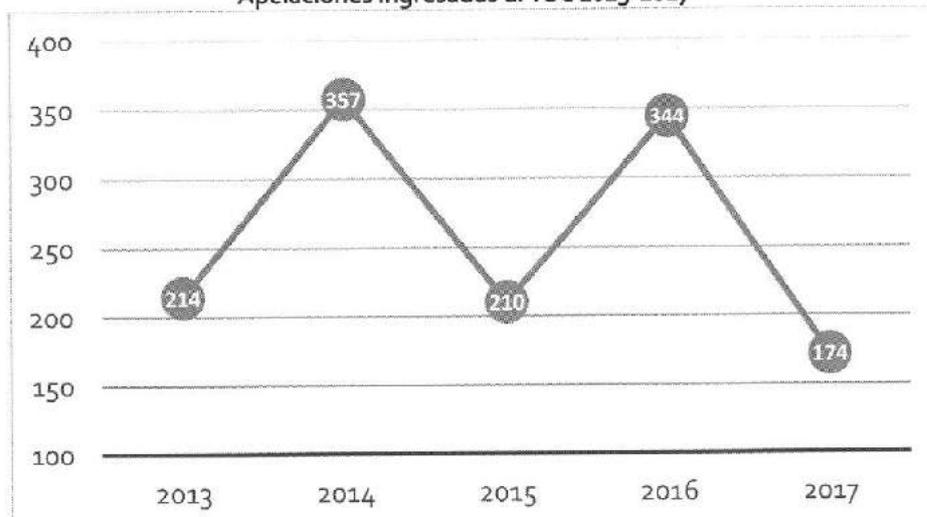
Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.

Cabe resaltar que, durante el año 2017, la cantidad de apelaciones presentadas ante el Tribunal por los usuarios, fue la más baja de los últimos 5 años. Tal como se aprecia en el



siguiente gráfico, en dicho periodo se registró una disminución del 49,4% con relación al año anterior.

**Gráfico N° 5**  
Apelaciones ingresadas al TSC 2013-2017

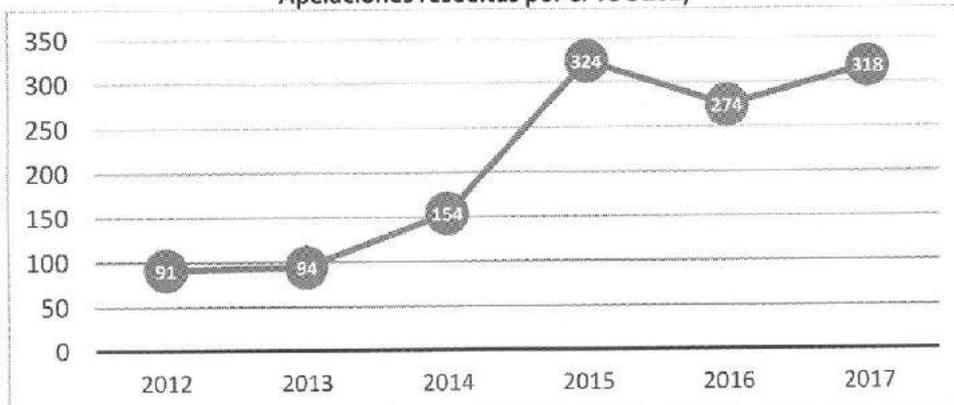


Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.

- Apelaciones resueltas**

Durante el año 2017, el Tribunal de Solución de Controversias resolvió un total de 318 apelaciones presentadas por los usuarios, cifra que representó un incremento de 16% en relación a las apelaciones resueltas el año anterior (ver siguiente gráfico).

**Gráfico N° 6**  
Apelaciones resueltas por el TSC 2017



Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.

Según el tipo de infraestructura, del total de apelaciones resueltas, cerca del 90% correspondieron a expedientes relacionados con la infraestructura portuaria, seguido por las vías férreas (5,3%), aeropuertos (4,7%) y, en menor medida, carreteras (0,6%); como se aprecia del siguiente cuadro:



**Cuadro N° 8**  
**Apelaciones resueltas por el TSC por Infraestructura - 2017**

| Infraestructura | Apelaciones resueltas |               |
|-----------------|-----------------------|---------------|
|                 | N°                    | Part. %       |
| Puertos         | 284                   | 89,3%         |
| Vías férreas    | 17                    | 5,3%          |
| Aeropuertos     | 15                    | 4,7%          |
| Carreteras      | 2                     | 0,6%          |
| <b>Total</b>    | <b>318</b>            | <b>100,0%</b> |

Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.

Asimismo, se verificó que el 44,7% del total de apelaciones resultadas fueron declaradas fundadas, seguidas por las apelaciones infundadas que representaron el 40,6%, como se puede ver a continuación:

**Cuadro N° 9**  
**Sentido de las apelaciones resueltas por el TSC – 2017**

| Sentido  | Apelaciones resueltas |               |
|--|-----------------------|---------------|
|  | N°                    | Part. %       |
| Fundadas                                       | 142                   | 44,7%         |
| Infundadas                                     | 129                   | 40,6%         |
| Improcedentes                                  | 29                    | 9,1%          |
| Desistimiento por transacción entre las partes | 6                     | 1,9%          |
| Remisión a Gerencia de Supervisión (Denuncia)  | 6                     | 1,9%          |
| Nulidad  | 4                     | 1,3%          |
| Remisión a otra entidad                        | 2                     | 0,6%          |
| <b>Total</b>                                   | <b>318</b>            | <b>100,0%</b> |

Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.

• **Expedientes en trámite**

Al 31 de diciembre de 2017, se encuentran pendientes de resolver 150 apelaciones, de lo que se evidencia una disminución de la cantidad de expedientes en trámite considerando el periodo 2015-2017. Así, durante el cuarto trimestre de 2017 se registró el menor número de expedientes en trámite desde enero de 2015, lo cual refleja una mayor celeridad y eficacia en la resolución de las apelaciones por parte del TSC, en beneficio de las partes que intervienen en dichos procedimientos.

**Gráfico N° 7**  
**Apelaciones pendientes de resolver 2015 - 2017**



Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.



De los 150 expedientes en trámite, cerca del 70% (102 expedientes) corresponden a apelaciones relacionadas con el sector portuario, seguido por vías férreas (18%), aeropuertos (10%) e infraestructura vial (4%).

**Cuadro N° 10**  
**Expedientes en trámite**

| Infraestructura | Expedientes en trámite |             |
|-----------------|------------------------|-------------|
|                 | N°                     | Part. %     |
| Puertos         | 102                    | 68%         |
| Vías férreas    | 27                     | 18%         |
| Aeropuertos     | 15                     | 10%         |
| Carreteras      | 6                      | 4%          |
| <b>Total</b>    | <b>150</b>             | <b>100%</b> |

Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.

Finalmente, cabe destacar que en marzo de 2017 se publicó un Compendio de Jurisprudencia del Tribunal emitida entre los años 2009 y 2015, el cual contiene veinte (20) resoluciones referidas a las infraestructuras portuaria, aeroportuaria, vial y ferroviaria. Dicha publicación fue distribuida entre los distintos usuarios, concesionarias, gremios empresariales y autoridades del sector<sup>26</sup>.

### 3.5.2. Cuerpos Colegiados

Los Cuerpos Colegiados del OSITRAN (CCO) son los órganos competentes para conocer y resolver en primera instancia administrativa, las controversias que se presenten entre dos entidades prestadoras, así como las que se presenten entre una entidad prestadora y un usuario intermedio, conforme a la normativa de la materia.

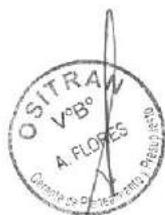
Durante 2017, la Secretaría Técnica de los CCO recibió cuatro (04) solicitudes de inicio de controversia entre el concesionario Lima Airport Partners (LAP) y sus usuarios intermedios, conforme al detalle que se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 11**  
**Solicitudes de inicio de controversia**

| Usuario Intermedio | Entidad Prestadora | Materia                             | Controversia  |
|--------------------|--------------------|-------------------------------------|---|
| United Airlines    | LAP                | Interpretación de Mandato de Acceso | Determinar si en las Oficinas que utiliza United Airlines en el marco del Mandato de Acceso (Uso de Oficinas Operativas), se realizan las actividades previstas en la cláusula tercera del referido Mandato   |
| American Airlines  | LAP                | Interpretación de Mandato de Acceso | Determinar si en las Oficinas que utiliza American Airlines en el marco del Mandato de Acceso (Uso de Oficinas Operativas), se realizan las actividades previstas en la cláusula tercera del referido Mandato |
| Delta Airlines     | LAP                | Interpretación de Mandato de Acceso | Determinar si en las Oficinas que utiliza Delta Airlines en el marco del Mandato de Acceso (Uso de Oficinas Operativas), se realizan las actividades previstas en la cláusula tercera del referido Mandato    |
| Copa Airlines      | LAP                | Interpretación de Mandato de Acceso | Determinar si en las Oficinas que utiliza Copa Airlines en el marco del Mandato de Acceso (Uso de Oficinas Operativas), se realizan las actividades previstas en la cláusula tercera del referido Mandato     |

Fuente: Cuerpos Colegiados del OSITRAN (CCO)

<sup>26</sup> El documento se encuentra disponible en: [https://portaldeusuario.ositran.gob.pe/ositran/userfiles/misc/JURISPRUDENCIA\\_TSC.pdf](https://portaldeusuario.ositran.gob.pe/ositran/userfiles/misc/JURISPRUDENCIA_TSC.pdf)



Al respecto, cabe indicar que mediante Resolución N° 003 de fecha 11 de enero de 2018, se resolvió la controversia formulada por American Airlines contra LAP, estando dentro del plazo correspondiente para resolver los expedientes en trámite señalados precedentemente, de conformidad con el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN. En dicha oportunidad, se declaró infundada la controversia formulada por American Airlines, estableciéndose que en las oficinas operativas asignadas a dicho Usuario Intermedio, únicamente se puede realizar las actividades contenidas en la Cláusula Tercera del Mandato de Acceso aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 007-2017-CD-OSITRAN.

### 3.6. Función normativa

#### 3.6.1. Aprobación de Mandatos de Acceso

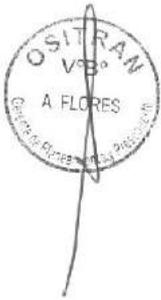
Como parte de su función normativa, a falta de acuerdo entre las partes, el OSITRAN tiene la facultad de determinar, mediante la aprobación de un Mandato de Acceso, el contenido íntegro o parcial de un Contrato de Acceso o la manifestación de voluntad para celebrarlo por parte de la Entidad Prestadora, siendo que los términos del mismo constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sea pertinente

El Reglamento Marco de Acceso (REMA) del OSITRAN contempla un conjunto de reglas de procedimiento para obtener acceso a las facilidades esenciales, que se distinguen en función de la modalidad en que se logra dicho acceso; es decir, si es mediante un contrato derivado de negociación directa o de una subasta, o a través de un mandato emitido por el OSITRAN.

Al respecto, se emiten Mandatos de Acceso a solicitud del usuario intermedio, en los siguientes supuestos:

- Cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas.
- En los casos en que, habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, o culminada la negociación directa, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso.

El año 2017, el OSITRAN emitió cinco (05) mandatos de acceso a solicitud de distintos usuarios intermedios para el acceso a facilidades esenciales para prestar los servicios esenciales en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y en el Aeropuerto Alfredo Rodríguez Ballón de Arequipa, los mismos que se detalla a continuación:



**Cuadro N° 12**  
**Mandatos de Acceso por Usuario Intermedio**

| N° | Concesionario | Usuario Intermedio   | Resolución de Consejo Directivo  | Servicio Esencial   | Aeropuerto |
|----|---------------|--|--|---|------------|
| 1  | LAP           | Aerolíneas Argentinas, TAME, Interjet, United Airlines, RIA Canada, JetBlue, American Airlines, LATAM y Aeroméxico         | RCD N° 007-2017-CD-OSITRAN de fecha 20.02.2017.<br><br>RCD N° 025-2017-CD-OSITRAN de fecha 09.08.2017  | Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas)             | Lima       |
| 2  | LAP           | Lan Perú   | RCD N° 012-2017-CD-OSITRAN de fecha 22.03.2017.<br><br>RCD N° 024-2017-CD-OSITRAN de fecha 09.08.2017  | Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas – Área gris) | Lima       |
| 3  | LAP           | Viva Colombia, Aerolíneas Argentinas, TAME, Interjet, United Airlines, RIA Canada, JetBlue, American Airlines y Aeroméxico | RCD N° 006-2017-CD-OSITRAN de fecha 20.02.2017.<br><br>RCD N° 026-2017-CD-OSITRAN de fecha 09.08.2017. | Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Counters)                        | Lima       |
| 4  | LAP           | Jetblue, RIA Canada, Interjet, United Airlines, LATAM y American Airlines  | RCD N° 008-2017-CD-OSITRAN de fecha 20.02.2017.<br><br>RCD N° 023-2017-CD-OSITRAN de fecha 09.08.2017  | Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras áreas (Estación de Línea)      | Lima       |
| 5  | AAP           | Transber S.A.  | RCD N° 033-2017-CD-OSITRAN de fecha 09.10.2017.  | Asistencia en Tierra o Rampa  | Arequipa   |

Fuente y Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN.

Es importante destacar que en el caso del mandato de Acceso a LAP para la prestación del servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas – Área Gris), este Regulador empleó un criterio de compensación a los usuarios por las inversiones que LAP indicó que ejecutaría durante la vigencia del mandato de acceso previo, pero que no se llegó a concretar de acuerdo con lo proyectado. Así, en la medida que el monto del cargo anterior se determinó considerando que tales inversiones iban a ser ejecutadas, los usuarios efectuaron pagos en exceso a lo que realmente debieron pagar, beneficiando indebidamente al concesionario con el excedente pagado.

Así, se procedió a determinar el monto del excedente recibido por LAP, definido como la diferencia entre el cargo que el usuario pago efectivamente y el cargo que hubiera pagado si no se consideraban las inversiones que no fueron ejecutadas. Una vez cuantificado el excedente, este fue considerado como un saldo a favor de los usuarios al momento de determinar el nuevo cargo de acceso

Con ello, se busca incentivar el cumplimiento de las inversiones que proyecta en el marco de los mandatos de acceso, toda vez que dichas inversiones son cubiertas por el cargo de



acceso que cobra a los usuarios del servicio y, por tanto, su no ejecución le reportaría beneficios extraordinarios debido a los menores gastos que realizaría.

### 3.6.2. Elaboración y revisión de normas

Como parte su función normativa, dentro de su ámbito de competencia, el OSITRAN aprueba reglamentos autónomos y normas que regulan los procedimientos a su cargo. Para ello, este regulador cuenta con un Procedimiento de elaboración y revisión de normas, el cual recoge los principios de transparencia y buenas prácticas de la OCDE.

En efecto, como parte de la revisión y aprobación de reglamentos, el OSITRAN publica sus proyectos regulatorios antes de que entren en vigencia y efectúa audiencias públicas con las partes interesadas para presentar el proyecto y recibir comentario de las partes, los cuales son analizados y publicados en una matriz de los comentarios. Cabe mencionar que ello ha sido resaltado como una buena práctica en materia de mejora regulatoria por la OCDE en el estudio sobre la política regulatoria del Perú.

Cabe precisar que, con la aprobación del Manual para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio (RIA) en OSITRAN en diciembre de 2017, se ha incorporado como parte del procedimiento de revisión y emisión de normas la posibilidad de realizar consultas públicas tempranas (es decir, antes de la elaboración del proyecto de modificación de norma) con las partes interesadas o posibles afectados, conforme a los lineamientos establecidos en dicho Manual. Dichas consultas pueden realizarse desde que se identifique la necesidad de elaborar o modificar una norma, con el fin de obtener información valiosa que permita identificar de manera correcta el problema de política pública que se busca atender.

#### Reglamentos aprobados

- **Reglamento de Usuarios**

La entrada en vigencia del Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN (ROF) en febrero de 2015, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, generó la necesidad de realizar una revisión integral del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP), aprobado mediante Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN, y del Reglamento de Usuarios de la Infraestructura Vial, Ferroviaria y del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (RUIVF), aprobado mediante Resolución N° 004-2012-CD-OSITRAN, a fin de asegurar que estos guarden coherencia con el nuevo marco normativo institucional, considerando los diversos cambios introducidos mediante el ROF.

Así, en marzo de 2016 se inició el procedimiento de revisión y actualización de las normas en materia de usuarios de las distintas infraestructuras de transporte de uso público (el RUTAP y el RUIVF). En el marco de dicho proceso de revisión, se advirtieron las siguientes situaciones y oportunidades de mejora:

- No existía justificación alguna que permitiera sustentar la existencia de dos reglamentos independientes, uno para usuarios portuarios y aeroportuarios y otro para usuarios de la infraestructura vial, ferroviaria y el Tren Eléctrico, más aun teniendo en cuenta que ambos contenían disposiciones similares.



- Se hacía referencia a normativa que no se encontraba vigente, como por ejemplo la Ley N° 27920, Ley que establece sanciones por el incumplimiento de las Normas Técnicas de Edificación NTE U.190 y NTE A.060, sobre adecuación urbanística y arquitectónica para personas con discapacidad, la cual fue derogada por la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad.
- No se había procedido a adecuar las disposiciones existentes al ROF del OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-OSITRAN y, por tanto, no se reconocía la existencia de la Gerencia de Atención al Usuario (GAU), órgano de línea creado a través de dicha norma, responsable de cautelar los derechos de los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público bajo la supervisión del Regulador.
- Se observó la existencia de disposiciones ubicadas de forma inadecuada, sin guardar coherencia con la organización temática de cada capítulo.
- No contaba con disposiciones detalladas respecto de la presentación de denuncias por parte de los ciudadanos, referidas a los plazos y acciones a ser adoptadas por los órganos de la entidad.

Considerando ello, con el fin de contar con una reglamentación referida a los derechos y de los usuarios acorde con el marco legal vigente y de fácil entendimiento por parte de los ciudadanos, mediante Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN de fecha 9 de octubre de 2017, se aprobó el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte, elaborado por un equipo de trabajo conformado por representantes de las diferentes gerencias del Regulador vinculadas a la atención de usuarios y la salvaguarda de sus derechos.

El nuevo Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público cuenta con cincuenta y cuatro (54) artículos, organizados en los siguientes títulos: (i) Disposiciones Generales; (ii) De los derechos y obligaciones de los usuarios y las entidades prestadoras; (iii) De los servicios a los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público; y (iv) De los Reclamos y Denuncias. Asimismo; y, cuenta con tres (3) Disposiciones Complementarias Finales y una Disposición Complementaria Derogatoria.

Mediante la aprobación de este Reglamento se ha logrado, entre otros aspectos, lo siguiente:

- Unificar la normativa aplicable a los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público, a través de un reglamento con un lenguaje sencillo y fácil comprensión para los usuarios.
- Eliminar cualquier referencia o remisión a derechos u obligaciones contenidas en otras disposiciones legales o en los contratos de concesión de este tipo de infraestructuras.
- Actualizar el contenido de la normativa referida a usuarios en virtud de lo señalado en el Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN y el marco legal general vigente.



- Organizar las disposiciones de manera temática, de forma tal que cada una de ellas se ubique en el título y capítulo correspondiente y en correcto orden de prioridad, para una mejor lectura del Reglamento.
- Mejorar la redacción de los artículos, a fin de lograr el claro entendimiento de lo dispuesto en el Reglamento por parte de los usuarios, evitando en la medida de lo posible tecnicismos.
- Incorporar disposiciones específicas sobre el procedimiento de denuncias, precisando los plazos para las investigaciones a realizar por parte del Regulador.

En virtud de lo dispuesto en las Disposiciones Complementarias Finales, las entidades prestadoras contaban con un plazo de sesenta (60) días hábiles, contados desde la publicación del Reglamento en el Diario Oficial El Peruano, para la implementar las disposiciones que resulten aplicables en cada caso. Asimismo, en dichas disposiciones se precisó que el Reglamento entraba en vigor al día siguiente de culminado el citado periodo de adecuación, lo cual se produjo el pasado 13 de enero del 2018.

Cabe indicar que OSITRAN, a través de la Gerencia de Atención al Usuario, viene efectuando las acciones necesarias para verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el nuevo Reglamento por parte de las entidades prestadoras.

#### Procedimientos de modificación de reglamentos en trámite

- **Reglamento de Sanciones e Infracciones**

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2003-CD-OSITRAN del año 2003, se aprobó el Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS). Desde ese año a la fecha el número de contratos de concesión supervisados por el OSITRAN han pasado de 5 a 31. Asimismo, se han emitido nuevas normas sobre tarifas, supervisión, Reglamento de Organización y Funciones, entre otros. Finalmente, en 2011 se amplió las competencias del Organismo Regulador a la supervisión del Sistema de Transporte Masivo – Metro de Lima y Callao. Asimismo, el RIS no contiene una metodología definida para el cálculo de las multas, lo cual genera poca predictibilidad para los administrados.

En este contexto, el Regulador identificó la necesidad de realizar una revisión integral de dicho Reglamento e incorporar nuevas infracciones por el incumplimiento de obligaciones contractuales o normativas en la lista de conductas infractoras.

De este modo, se inició un proceso de revisión del RIS. Durante el año 2017, el Grupo de trabajo conformado por el OSITRAN para efectuar dicha revisión, elaboró el proyecto de reglamento, el cual entre sus principales modificaciones incluye:

- Contempla mecanismos no punitivos, como por ejemplo elaborar ranking con las Entidades Prestadoras que mejor desempeño tengan en un periodo, para lo cual OSITRAN establecerá en las Bases del concurso en las cuales las Entidades Prestadoras podrán concursar.
- Actualiza las conductas infractoras de acuerdo con el nuevo marco normativo, nuevos contratos de concesión y competencias del OSITRAN. Igualmente, adecúa el Procedimiento Administrativo Sancionador a la nueva organización y distribución



de funciones al interior del OSITRAN y a las modificaciones de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, realizadas por el Decreto Legislativo N° 1272.

- Plantea una mayor transparencia para el administrado, reglas claras para el cálculo de las sanciones, mayor predictibilidad sobre las sanciones, mayor celeridad al momento de determinar la multa, multas prefijadas para infracciones con beneficio ilícito nulo.
- Incluye de forma explícita una metodología para el cálculo de las multas y sanciones que se generan en el marco de los Procedimientos administrativos sancionadores que se tramitan cuando las entidades prestadoras incurren en incumplimientos contractuales. Ello con la finalidad de proporcionar a las entidades prestadoras mayor predictibilidad sobre las multas a las que estarían sujetas en caso de incurrir en algún incumplimiento. La metodología de determinación de sanciones dotará al procedimiento sancionador de criterios objetivos y uniformes que garantizarán la consistencia y la proporcionalidad en el proceso de graduación de las sanciones que aplique el OSITRAN.
- En los casos en los cuales no se es posible determinar un posible beneficio ilícito, por temas de información asimétrica, se está regulando una regla ex ante para el cálculo de la Multa, de esta forma se reduce la discrecionalidad del regulador y se tiene reglas claras del cálculo de multa

Así, la aprobación del Nuevo RIIS tiene como principal objetivo dejar establecido normativamente un esquema de incentivos orientado al cumplimiento de obligaciones contractuales o normativas por parte de las Entidades Prestadoras, lo que incide en una mejora general en la calidad de la prestación de los servicios de infraestructura de transporte de uso público. Así, se busca que el Regulador no solo cuente con mecanismos punitivos para incentivar el cumplimiento de las obligaciones contractuales y normativas por parte de las Entidades Prestadoras, sino que también utilice otras herramientas (como premios o beneficios no monetarios) para alcanzar dicho objetivo.

La propuesta prevé como incentivos no punitivos los reconocimientos honoríficos, beneficios u otros que busquen fomentar el cumplimiento de obligaciones en las Entidades Prestadoras. Como parte de este conjunto de incentivos, se propone dos tipos de reconocimiento: por desempeño y por sobrecumplimiento. Este tipo de incentivos no punitivos permitirá al Regulador fomentar la conducta de las Entidades Prestadoras hacia aspectos u objetivos del servicio que consideran podrían ser mejorados o atendido.

Asimismo, respecto a los incentivos punitivos, el proyecto de Reglamento tiene previsto incluir de forma explícita una metodología para el cálculo de las multas y sanciones basada en la teoría económica que establece un esquema de incentivos orientado al cumplimiento de obligaciones contractuales o normativas. La metodología propuesta contiene de forma detallada y explícita los criterios y parámetros que serán de aplicación en la determinación de las sanciones apropiadas en el marco de los procedimientos administrativos sancionadores. Así, se busca contar con un sistema transparente y objetivo de determinación de sanciones, que proporcionará a las entidades prestadoras mayor predictibilidad sobre las multas a las que estarían sujetas en caso de incurrir en algún incumplimiento.



Con el fin de implementar la modificación, mediante Resolución N° 009-2017-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del OSITRAN dispuso autorizar la publicación en el Diario Oficial El Peruano, del proyecto de Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones.

El 15 y 16 de marzo de 2017, el OSITRAN realizó dos talleres con representantes de los Consejos de Usuarios del OSITRAN y de las entidades prestadoras, respectivamente, a fin de presentarles los alcances del proyecto normativo publicado.

El 21 de marzo de 2017, el OSITRAN realizó una Audiencia Pública a fin de recibir comentarios del público en general, cuya realización fue difundida por el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del OSITRAN.

La implementación del nuevo marco normativo del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones, se tiene previsto que esté aprobado para el primer trimestre del año 2018.

- **Reglamento General de Tarifas**

El Reglamento General de Tarifas (RETA) fue aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, del 23 de setiembre de 2004, en ejercicio de la función regulatoria asignada a OSITRAN. Luego de su aprobación, el RETA ha sido objeto de dos modificaciones en los años 2006 y 2012.

El RETA fue emitido en cumplimiento de lo establecido en la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, la cual buscaba garantizar que la función reguladora sea ejercida de acuerdo con criterios técnicos, legales y económicos, y que los procedimientos regulatorios se realizaran con total transparencia, estableciendo pautas generales a ser observadas por los organismos reguladores.

Así, la finalidad de la norma es facilitar la operación del sistema tarifario por parte del Regulador, las entidades prestadoras y los usuarios, otorgando predictibilidad en las decisiones adoptadas en el ejercicio de la función reguladora del OSITRAN y contribuyendo a la transparencia en el proceso de fijación y revisión tarifaria, reduciendo la asimetría de información en estos procedimientos<sup>27</sup>.

El 16 de mayo de 2017, la Gerencia General del OSITRAN dispuso el inicio del Procedimiento de Revisión del 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 de incorporar reglas que incentiven la competencia, garantizando así el funcionamiento eficiente de los mercados que ofrecen dichos servicios, en beneficio de los usuarios, Estado y entidades prestadoras.

En particular, en el marco del procedimiento de revisión del RETA, se tiene previsto lo siguiente:

- Modificar el orden de las cláusulas establecidas en el RETA, con el fin de facilitar la comprensión de los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria.

<sup>27</sup> Exposición de Motivos de la Resolución N° 043-2004-CD-OSITRAN.



- Modificar la redacción de una serie artículos con el fin de mejorar la comprensión y evitar posibles dobles interpretaciones (por ejemplo, modificación de la definición de "servicios nuevos").
- Incorporar definiciones que no se encuentran establecidas en el actual RETA y que resultan fundamentales para la comprensión de los procedimientos.
- Adecuar los procedimientos administrativos de fijación, revisión y desregulación tarifaria a los principios de simplificación administrativa y eliminación de barreras burocráticas, en términos de requisitos, plazos y/o etapas.
- Adecuar el RETA a la normativa vigente aplicable (como el ROF).
- Flexibilizar las metodologías existentes para la fijación y revisión tarifaria, particularmente en lo referido a los parámetros y fórmulas empleadas.
- Realizar aclaraciones respecto del alcance del RETA, en particular, respecto del monitoreo de precios no regulados y recargos cobrados por las Entidades Prestadoras.

Con el fin de garantizar que la regulación que se elabore e implemente sea de alta calidad, el proceso de modificación del RETA se viene realizando conforme a los principios y buenas prácticas de la OCDE en materia de mejora regulatoria, para lo cual se cuenta con el apoyo y asesoramiento continuo de los expertos de dicha organización. Así, se ha previsto la realización de un Análisis de Impacto Regulatorio (RIA) que será presentado junto con la propuesta regulatoria, el cual prevé la realización de consultas con las partes interesadas, a fin de garantizar la transparencia del proceso de revisión y obtener información de interés.

Entre el 21 de agosto y el 04 de setiembre de 2017, se realizó un proceso de consulta pública temprana (es decir, antes de la elaboración del proyecto de norma), mediante la remisión de un Cuestionario en línea a todos aquellos agentes involucrados en la actividad regulatoria del OSITRAN que se verían afectadas directamente por la modificación del RETA (Entidades Prestadoras, usuarios portuarios o quienes lo representen y miembros de los Consejos de Usuarios de OSTRAN). Dicha práctica forma parte de las recomendaciones realizadas por la OCDE en el marco de la asistencia técnica con OSITRAN.

La consulta pública previa contó con la participación de los principales usuarios del RETA en los últimos años, como son las entidades prestadoras aeroportuarias (LAP, AdP y CORPAC) y portuarias (TC, COPAM, APM y ENAPU), así como con la participación de los consejos de usuarios portuarios. Con ello, se logró obtener información de gran utilidad para la elaboración del proyecto de modificación de la norma.

Conforme al cronograma establecido, la aprobación del reglamento modificado, así como del correspondiente Análisis de Impacto Regulatorio, está prevista para el tercer trimestre de 2018.



- **Reglamento de Aporte por Regulación**

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 064-2015-CD-OSITRAN publicada en el diario oficial El Peruano con fecha 24 de noviembre de 2015, se aprobó el Reglamento de Aporte por Regulación.

Al respecto, la "Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública al 2021", aprobada mediante Decreto Supremo N° 004-2013-PCM, establece al Gobierno Electrónico como uno de los tres ejes transversales para mejorar la información y los servicios ofrecidos a los ciudadanos, orientado a la eficacia y la eficiencia de la gestión pública y al incremento sustantivo de la transparencia del sector público y la participación de los ciudadanos, a través del uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) en los órganos de la administración pública.

Por su parte, mediante Decretos Legislativos N° 1246 y N° 1256<sup>28</sup> de fechas 8 y 10 de diciembre de 2016, respectivamente, se aprobó diversas medidas de simplificación administrativa que prohíben la exigencia a los administrados de información y/o documentación que se pueda obtener directamente mediante la interoperabilidad entre las entidades de la Administración Pública, así como la prevención y eliminación de barreras burocráticas.

Así, a la luz de los cambios normativos dirigidos a la simplificación administrativa y la viabilización del gobierno electrónico, con la finalidad de optimizar los recursos con los que cuenta la Administración y facilitar a los Contribuyentes las herramientas tecnológicas para un adecuado control y seguimiento de sus obligaciones relacionadas con el Aporte por Regulación, durante el año 2017 se inició el proceso de revisión del Reglamento de Aporte por Regulación. Ello con el fin de que este grupo analice y haga la propuesta de las mejoras al reglamento en análisis, entre las cuales se tienen las siguientes:

- Implementación del aplicativo web Sistema de Aporte por Regulación "SAR" que permitirá a las Entidades Prestadoras registrar electrónicamente sus declaraciones juradas por dicho tributo. Con ello se van ahorrar diversos costos de transacción como presentar información impresa, costos de courier en caso lo remitan en mesa de partes, tiempo, entre otros.
- En ciertos procedimientos se está eliminando requisitos tales como documento que acredite la colegiatura y/o copia del DNI, a fin de cumplir con las normas de simplificación administrativa.

Con el fin implementar la modificación, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 034-2017-CD-OSITRAN del 09 de octubre de 2017, se autorizó la publicación del proyecto de modificación del Reglamento de Aporte por Regulación, en el Diario Oficial "El Peruano"<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> Mediante Decreto Legislativo N° 1310 se aprobaron medidas adicionales de simplificación administrativa, tales como realizar el análisis de calidad regulatoria de todas las disposiciones normativas de alcance general, a excepción de las contenidas en leyes o normas con rango de ley, que establezcan procedimientos administrativos, así como las disposiciones normativas de naturaleza tributaria.

<sup>29</sup> Dicha publicación fue realizada el 16 de octubre de 2017.



Asimismo, el 06 de noviembre de 2017, se llevó a cabo la Audiencia Pública para la presentación, entre otros, del proyecto de modificación del Reglamento de aporte por Regulación. Asimismo, en dicha fecha se recibieron comentarios y sugerencias por parte del público asistente.

Los días 18, 20 y 27 de octubre y 06, 07, 20 y 29 de noviembre de 2017, los interesados remitieron al Regulador sus comentarios y observaciones respecto al proyecto de modificación del Reglamento de Aporte por Regulación.

Finalmente, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2018-CD-OSITRAN, publicado en el diario oficial El Peruano el 5 de marzo del 2018, el OSITRAN aprobó modificaciones al Reglamento de Aporte por Regulación.

- **Reglamento de Supervisión**

El 25 de agosto de 2011 de julio de 2011, mediante Resolución N° 024-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Supervisión, el cual regula el procedimiento de supervisión por parte del OSITRAN de las obligaciones contractuales y normativas que deben cumplir las Entidades Prestadoras.

La Supervisión del OSITRAN está dividida en las siguientes materias: i) Económico – Comercial, ii) Administrativo -Financiero, iii) inversiones (obras) y iv) operaciones. Una de las principales herramientas que dispone el OSITRAN para desarrollar la supervisión de las mismas, es el Plan Anual de Supervisión el cual se aprueba anualmente y se elabora tomando en cuenta los siguientes aspectos:

- Las obligaciones establecidas en el contrato de concesión y el marco regulatorio aplicable.
- La experiencia obtenida durante todo el ejercicio de la función supervisora
- La conducta previa de la Entidad Prestadora
- Entre otros aspectos.

Sin perjuicio de lo anterior, 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 OSITRAN viene actualizando el Reglamento General de Supervisión, teniendo como ejes centrales la mejora de los siguientes aspectos:

- **Procedimientos más ágiles para la Función Supervisora:** Supervisión permanente en la infraestructura, integración de los sistemas de vídeo de las concesiones a los sistemas de supervisión del OSITRAN, promoción de la participación de los usuarios.
- **Enfoque de prevención:** Alertar de posibles incumplimientos, tanto al Concedente como al Concesionario.
- **Enfoque de gestión de riesgos:** Planificación de riesgos, a fin identificar y valorar las cláusulas de mayor riesgo de incumplimiento, con la finalidad de supervisarlas con mayor énfasis. Esto permitirá mejorar la efectividad de los resultados y la asignación de recursos.



Debe tenerse en consideración que la actualización del Reglamento de Supervisión se realizará conforme a los principios, estándares, buenas prácticas y recomendaciones de la OCDE, para lo cual junto con el proyecto de norma se viene elaborando un Análisis de Impacto Regulatorio, como parte del cual se tiene previsto la realización de una consulta pública. Conforme al cronograma aprobado, se prevé aprobar las modificaciones del mencionado reglamento en el último trimestre de 2018.

#### • Reglamento Marco de Acceso

El 25 de mayo de 2003, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA)<sup>30</sup>. Dicha norma establece reglas, principios y procedimientos que tienen por finalidad generar el 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 requieren utilizar, de manera indispensable, Facilidades Esenciales controladas por una Entidad Prestadora.

Asimismo, se establecen criterios técnicos, económicos y legales a los cuales deberán sujetarse tanto los contratos de acceso a la infraestructura de transporte de uso público, como los pronunciamientos sobre el acceso a dicha infraestructura que debe emitir OSITRAN. El alcance de este reglamento es de aplicación a las Entidades Prestadoras que tienen la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público y a los usuarios intermedios que presten o soliciten prestar servicios esenciales.

En vista de la constante evolución del sector de transporte aeroportuario, portuario y vías férreas, crecimiento de la demanda, modelos de negocios y cambios tecnológicos, a fines de 2017 se inició el procedimiento de revisión integral del REMA, con el fin de identificar aquellos puntos que se considere se encuentren desfasados o que no están cumpliendo los objetivos de la norma. En particular, el procedimiento de revisión del reglamento tiene entre sus principales objetivos los siguientes:

- i) Evaluar el concepto de servicio esencial y facilidad esencial,
- ii) Evaluar los procedimientos de acceso, especialmente el acceso mediante la emisión de Mandatos de Acceso,
- iii) Evaluar el procedimiento de negociación en el caso, especialmente el caso de una negociación múltiple,
- iv) Evaluar la lista de facilidades esenciales y servicios esenciales sujetas al REMA,
- v) Realizar un diagnóstico y propuesta de mejoras en la aplicación de la regulación por incentivos en el sector Infraestructura de Transporte de Uso Público, en el marco del acceso a la infraestructura, y
- vi) Realizar aclaraciones respecto del alcance del REMA, particularmente, respecto a temas operativos.

Adicionalmente, se debe indicar que se ha elaborado un cronograma de trabajo para la revisión del Reglamento Marco de Acceso, en el cual se ha incorporado como actividad la realización de un Análisis de Impacto Regulatorio, el cual contará con la asistencia

<sup>30</sup> Modificado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN, N° 006-2009-DC-OSITRAN y N° 010-2015-CD-OSITRAN, las cuales fueron publicadas en el Diario Oficial "El Peruano" el 24 de setiembre de 2005, 11 de febrero de 2009 y 18 de marzo de 2015, respectivamente.



técnica de la OCDE. Para ello, como parte de las actividades se ha incluido la realización de una consulta pública previa a la elaboración del proyecto de norma.

Finalmente, se tiene previsto que para diciembre del 2018 se pueda aprobar las modificatorias al Reglamento Marco de Acceso del OSITRAN.

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

Desde la aprobación del actual "Reglamento para el ingreso, determinación, registro y resguardo de la Información Confidencial presentada ante OSITRAN" en el año 2003, han sido suscritos veintiséis (26) nuevos Contratos de Concesión y OSITRAN ha emitido nuevas normas, como por ejemplo su Reglamento de Organización y Funciones. Conforme a ello, al haberse incrementado la cantidad de Concesionarios y empresas supervisoras con las que interactúa OSITRAN, se ha generado una mayor cantidad de solicitudes de confidencialidad; por tal razón, dichas solicitudes necesitan ser atendidas en procedimientos más céleres y que estén acordes con la normativa vigente.

En esa línea, 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, a diferencia del actual Reglamento, se incorpora la posibilidad que OSITRAN pueda declarar de oficio la confidencialidad de determinada información siempre que se cumpla los requisitos previstos en la normativa propuesta.

#### IV. OSITRAN Y LA OCDE

Como ha sido mencionado en el capítulo introductorio de este Reporte, en el marco del Programa País, la OCDE elaboró el Estudio de la Política Regulatoria del Perú. Entre las principales recomendaciones formuladas en dicho estudio para los organismos reguladores, se encuentra la incorporación de un sistema de evaluación de impactos ex ante (Evaluación de Impacto Regulatorio – RIA), para los proyectos regulatorios y regulaciones sujetas a modificaciones, el cual debe ser independiente del sistema del gobierno central. Asimismo, dicho estudio también incluye recomendaciones orientadas a reforzar las políticas y prácticas de rendición de cuentas y transparencia, así como fortalecer la relación del OSITRAN con sus stakeholders.

De este modo, a continuación, se presenta el avance del OSITRAN en relación a la implementación de las recomendaciones formuladas por la OCDE en el Estudio de la Política Regulatoria del Perú, en cumplimiento de su Política de Mejora Regulatoria.

##### 4.1. Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio

Conforme con las recomendaciones de la OCDE en el capítulo 7 del documento sobre la Política Regulatoria en el Perú, los Reguladores deben introducir un sistema de evaluación de impactos ex ante (Análisis de Impacto Regulatorio) para los proyectos regulatorios y regulaciones sujetas a modificaciones, que sea independiente del sistema del gobierno central del Perú. Para ello, entre otros, se recomienda emitir manuales y guías para la implementación del proceso de RIA en cada organismo.



Considerando ello, el 26 de enero de 2017, el OSITRAN y los representantes de la OCDE suscribieron una Carta de Compromiso para que esta última brinde asistencia técnica en la Implementación del RIA, previéndose para ello las siguientes actividades:

**(i) Realización de un taller para la creación de capacidad para el RIA**

Entre los días 20 y 22 de febrero de 2017, se realizó el taller de capacitación de Análisis del Impacto Regulatorio (RIA) impartido por funcionarios de la División de Política Regulatoria de la OCDE y por expertos de países OCDE con experiencia en la elaboración y análisis de RIA, en el que participaron colaboradores del OSITRAN y de otras entidades públicas.

El taller se enfocó en la experiencia de aprendizaje a través de la evaluación y discusión de casos de estudio, y tuvo como finalidad desarrollar las capacidades necesarias para que los funcionarios públicos puedan elaborar un RIA, así como evaluar la calidad de dicho análisis.

Cabe mencionar que, como parte de las recomendaciones en el marco de la Mejora Regulatoria, se continuó con las actividades de capacitación a los colaboradores del OSITRAN que participaron en el Taller de RIA. Así, en coordinación y con el asesoramiento de la OCDE, a la fecha, se han realizado cuatro (04) capacitaciones virtuales. Dichas capacitaciones consisten en la resolución, por parte de los colaboradores del OSITRAN, de estudios de casos elaborados por los representantes de dicha organización. Una vez resueltos, los funcionarios de la OCDE remiten sus comentarios, a fin de fomentar el mejor uso de las herramientas del RIA.

**(ii) Elaboración de un manual sobre la elaboración de RIA para uso del OSITRAN**

En virtud de lo establecido en el Acuerdo de asistencia técnica, el 24 de mayo de 2017, los representantes de la OCDE remitieron el primer proyecto de Manual RIA. Dicho proyecto fue modificado en dos oportunidades en atención a los comentarios y observaciones formuladas por el OSITRAN. Posteriormente, durante la segunda quincena de setiembre de 2017, los representantes de la OCDE remitieron la versión final del Manual para la implementación del RIA.

El 27 de diciembre de 2017, mediante Resolución N° 047-2017-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el "*Manual de Análisis de Impacto Regulatorio del OSITRAN*"<sup>31</sup>. Dicho manual 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 OCDE.

En particular, el Manual RIA contempla las pautas que debe seguir OSITRAN para definir cuál es el problema que se busca resolver con la regulación, la identificación de los objetivos de la intervención (es decir, lo que se pretende lograr con la propuesta), así como los criterios que se debe considerar para identificar las alternativas u opciones (regulatoria o no) que tiene el Regulador para resolver el problema planteado.

<sup>31</sup> Documento disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/joomlaools-files/docman-files/RepositorioAPS/g/o/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/047-CD.pdf>



El Manual también incorpora las distintas metodologías que puede emplear el Regulador para el análisis de impacto, a través del cual OSITRAN debe identificar, cuantificar y monetizar (de ser posible) los costos y beneficios de la regulación y las alternativas identificadas, a fin de contar con elementos que permitan comparar los beneficios netos las alternativas, debiendo elegir aquella que genere beneficios superiores a los costos y el máximo beneficio para sociedad.

Adicionalmente, cuenta con pautas para la ejecución de la Consulta Pública y herramientas a ser utilizadas, de acuerdo con el tipo de objetivos que se busca alcanzar con dicha consulta.

Finalmente, el Manual proporciona lineamientos para monitorear el cumplimiento y la evaluación de las regulaciones vigentes (evaluaciones *ex post*), con el fin de determinar si las mismas están cumpliendo sus objetivos, o si, por el contrario, requieren ser modificadas o suprimidas.

### (iii) Progresos realizados por el OSITRAN en la aplicación del RIA

Como parte de los compromisos asumidos por la OCDE en el marco de la asistencia técnica con OSITRAN para que proporcione asistencia técnica, se encuentra el asesoramiento y la evaluación de los progresos realizados en la aplicación del RIA.

Así, en el marco de dicha actividad, actualmente OSITRAN viene implementando tres (3) RIAs piloto como parte de los procedimientos de revisión del Reglamento General de Tarifas, Reglamento General de Supervisión y del Reglamento Marco de Acceso. Como ha sido mencionado previamente, en el curso de 2018, se tiene previsto elaborar los proyectos de norma con sus correspondientes RIAs, para lo cual se contará con el apoyo técnico de la OCDE. Dichos proyectos de normativa, como sus respectivos RIAs, serán puestos en consideración de nuestros stakeholders, como parte de los principios de consulta pública del Regulador.



### 4.2. Prácticas de transparencia y rendición de cuentas

El Estudio de la Política Regulatoria del Perú contiene la evaluación de las políticas, instituciones y herramientas utilizadas por el gobierno peruano para diseñar, implementar y ejecutar regulaciones. También incluye la evaluación de las prácticas de consulta pública, la gobernanza regulatoria en los gobiernos subnacionales y la gobernanza de los reguladores independientes.



En el referido Estudio se indica que si bien los Organismos Reguladores realizan prácticas más avanzadas que el resto de entidades en lo que se refiere a la transparencia y rendición de cuentas (por ejemplo, se publica en internet información sobre las reuniones, matriz de comentarios e indicadores de performance referidos a aspectos de presupuesto y finanzas), las mismas pueden ser mejoradas.



Considerando ello, además de la remisión del presente Reporte de Desempeño al Congreso, durante 2017, el OSITRAN ha implementado las siguientes prácticas de transparencia y rendición de cuentas:

- Mediante la Resolución de Gerencia General N° 027-2017-GG-OSITRAN, se dispuso la publicación y actualización permanente en el Portal Institucional del OSITRAN de información relativa a:



- (i) Audiencias públicas vinculadas a procedimientos normativos y tarifarios, consignando información sobre propuesta tarifaria y/o normativa, comentarios, decisiones finales, entre otros;
- (ii) Reuniones de funcionarios;
- (iii) Sanciones y penalidades consentidas, incluyendo un ranking por sector y Entidades Prestadoras;
- (iv) Reclamos presentados por Usuarios contra Entidades Prestadoras y apelaciones derivadas de reclamos presentados por Usuarios contra Entidades Prestadoras, incluyendo ranking por sector y Entidades Prestadoras; y
- (v) Pedidos del Congreso de la República con la atención respectiva por parte de la Entidad;

- A través de la Resolución de Presidencia N° 009-2017-PD-OSITRAN se dispuso:

- (i) Que anualmente se lleve a cabo una Audiencia Pública de Rendición de Cuentas, organizada por la Oficina de Comunicación Corporativa, con la participación de todos los órganos competentes de la Entidad, en la que se informará al público en general sobre la gestión del OSITRAN, la cual estará a cargo de la Presidenta del Consejo Directivo o de un representante a quien se delegue, sin perjuicio del cumplimiento de otras disposiciones legales vigentes en materia de rendición de cuentas ante el público.
- (ii) Disponer que anualmente se lleve a cabo el Encuentro de Consejos de Usuarios de alcance regional y nacional, organizado por la Gerencia de Atención al Usuario, en el que se informará a sus miembros sobre la gestión del OSITRAN, el cual será dirigido por la Presidenta del Consejo Directivo o por un representante a quien este designe, sin perjuicio del cumplimiento de otras disposiciones legales vigentes en materia de funcionamiento del Consejo de Usuarios del OSITRAN.

- Mediante la Resolución de Presidencia N° 013-2017-PD-OSITRAN, se aprobó la Política de Datos Abiertos del OSITRAN, la misma que tiene como objeto promover la participación activa de los stakeholders del OSITRAN en los asuntos públicos de su competencia, a través de la apertura y la reutilización de datos que administra, así como mejorar la prestación de los servicios a su cargo, mediante el aprovechamiento de la información proveniente de sus stakeholders.

#### 4.3. Mecanismos de relación con los stakeholders

##### 4.2.1. Orientaciones a nivel nacional

OSITRAN, a través de la Gerencia de Atención al Usuario, participa en jornadas y ferias de orientación dirigidas a ciudadanos de las distintas regiones del país, en coordinación con otras entidades del Estado. En estas actividades se brinda orientación sobre los derechos y deberes de los usuarios de las infraestructuras de transporte, los pasos a seguir para la presentación de reclamos o denuncias y temas vinculados a la función supervisora, fiscalizadora y reguladora del OSITRAN, logrando un acercamiento con los usuarios y la ciudadanía en general.



Durante el año 2017, con el fin de orientar y capacitar a los usuarios de ITUP, el OSITRAN participó en distintas actividades a nivel nacional, con un público objetivo de más de 3 000 personas.

Asimismo, se llevaron a cabo acciones específicas de difusión en distintas infraestructuras, con la finalidad de brindar información de utilidad de los usuarios. Dichas actividades se caracterizan por el empleo de elementos lúdicos o que generan sorpresa en los espectadores (como por ejemplo el uso de videojuegos o personajes llamativos) para lograr llamar la atención y comunicar los mensajes sobre deberes y derechos de los usuarios y procedimientos para su defensa. Así, durante 2017, se realizaron seis (6) de estas actividades en estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima y en infraestructuras aeroportuarias, alcanzando a 2 750 usuarios, conforme el siguiente detalle:

**Cuadro N° 13**  
**Actividades a nivel nacional**  
**Año 2017**

| Actividad  | Lugar                          | Alcance      |
|--|--------------------------------|--------------|
| Derechos y deberes de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima | Estación Bayóvar               | 600          |
| Derechos y deberes de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima | Estación Grau                  | 600          |
| Derechos y Deberes de los Usuarios del Aeropuerto                  | Aeropuerto de Iquitos          | 350          |
| Derechos y Deberes de los Usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima | Estación Los Jardines          | 400          |
| Derechos y Deberes de los Usuarios del Aeropuerto                  | Aeropuerto de Lima             | 400          |
| Derechos y Deberes de los Usuarios de la carretera                 | Terminal Terrestre Plaza Norte | 400          |
| <b>Total Alcance</b>   |                                | <b>2 750</b> |

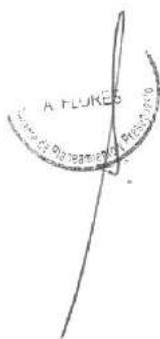
Fuente: Gerencia de Atención al Usuario – OSITRAN.

Por otro lado, con la finalidad de lograr un mayor alcance en las actividades de orientación e información, se viene trabajando de forma conjunta con entidades del estado vinculadas a la protección de los usuarios de las infraestructuras de transporte (SUTRAN e INDECOPI) y ciudadanía en general, en actividades de orientación e información.

#### 4.2.2. Audiencias Públicas

Conforme a lo establecido en el RETA, como parte de los procedimientos de fijación y revisión de tarifas, el OSITRAN 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.

Durante el 2017, se llevaron a cabo las siguientes audiencias públicas sobre temas tarifarios, en las cuales se pone en conocimiento de la ciudadanía la revisión o fijación de las tarifas por los servicios que se brindan en las entidades prestadoras:



- El 05 de setiembre en la ciudad de Lima, se realizó la Audiencia Pública: "Revisión de las Tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A, según lo dispuesto en la Resolución N° 016-2017-CD-OSITRAN.
- El 08 de setiembre en la ciudad de Yurimaguas, se realizó la Audiencia Pública "Propuesta de Fijación Tarifaria de los Servicios Especiales a ser prestados en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma", según lo dispuesto en la Resolución N° 019-2017-CD-OSITRAN.

Por otro lado, como parte de los procedimientos de revisión y aprobación de normas, el OSITRAN también se encuentra en la obligación de efectuar audiencias públicas con las partes interesadas antes de la aprobación de las normas. Durante 2017, en el marco de dichos procedimientos OSITRAN realizó dos (2) audiencias públicas, conforme se detalla a continuación:

- Mediante Resolución N° 009-2017-CD-OSITRAN de fecha 01 de marzo de 2017, se autorizó la publicación del Proyecto de Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del OSITRAN. El 21 de marzo, de conformidad con lo establecido en dicha resolución, se llevó a cabo la respectiva audiencia pública
- Mediante Resolución N° 034-2017-CD-OSITRAN de fecha 09 de octubre de 2017, se autorizó la publicación del Proyecto de modificación del Reglamento de Aporte por Regulación. El 06 de noviembre de 2017, de conformidad con lo establecido en dicha resolución, se llevó a cabo la respectiva audiencia pública.

#### 4.3. Sistema de prevención de la corrupción

Desde octubre del 2016, Perú es el miembro N° 42 de la Convención para Combatir el Cohecho a Funcionarios Públicos Extranjeros en las Transacciones Comerciales Internacionales de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), con lo cual el 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.

En el marco de la Ley N° 30454, *Ley que regula la responsabilidad administrativa de las personas jurídicas por el delito de cohecho activo transnacional*, y del Decreto legislativo N° 1352<sup>32</sup> que amplía la responsabilidad administrativa de las personas jurídicas; se contempla la necesidad de implementar un modelo de prevención<sup>33</sup>, que para el caso de empresas del Estado se ejerce sin perjuicio de las competencias de los órganos de control institucional.

En ese sentido, durante el último trimestre del 2017, el OSITRAN realizó el Diagnóstico para la implementación de la Norma 37001:2016 "*Sistema de Gestión Antisoborno*",

<sup>32</sup> Artículo 1 Objeto de la Ley. La presente Ley regula la responsabilidad administrativa de las personas jurídicas por los delitos previstos en los artículos 397, 397-A, y 398 del Código Penal, en los artículos 1, 2, 3 y 4 del Decreto Legislativo N° 1106, Decreto Legislativo de Lucha Eficaz contra el Lavado de Activos y otros delitos relacionados a la minería ilegal y crimen organizado; y, en el artículo 4-A del Decreto Ley N° 25475, Decreto Ley que establece la penalidad para los delitos de terrorismo y los procedimientos para la investigación, la instrucción y el juicio

<sup>33</sup> Numeral 17.1 del D.L N° 1352 precisa: La persona jurídica está exenta de responsabilidad por comisión de los delitos comprendidos en el artículo 1 (...)



norma certificable que contribuirá con la Entidad en el establecimiento de medidas y controles en la lucha contra el soborno.

Para contar con el ISO 37001 se requiere que la organización implemente una serie de medidas de una manera proporcionada y razonable. Estos incluyen la adopción de una política anti-soborno con liderazgo y compromiso de la alta dirección, nombramiento de una persona para supervisar el cumplimiento contra el soborno, proporcionar capacitación al personal, realizar evaluaciones de riesgos de soborno, asumir la debida diligencia en proyectos y relaciones de negocios.

Entre octubre y noviembre de 2017, se efectuó un diagnóstico para la implementación de la Norma 37001:2016, obteniéndose como resultado que OSITRAN cuenta con un 42% de implementación respecto del Sistema de Gestión Antisoborno. Asimismo, se efectuaron capacitaciones en materia de "Gestión Antisoborno, basado en la Norma 37001:2016" y Gestión de Riesgos, basado en la Norma ISO 31000:2009.

A partir de marzo de 2018, se tiene previsto iniciar las actividades para la implementación del Sistema de Gestión Antisoborno, las cuales culminarán durante el tercer trimestre de 2018 con la certificación de la Norma ISO 37001: 2016, generándose con ello una serie de medidas y controles para tratar de prevenir, detectar y evitar el soborno.

## V. OSITRAN MÁS CERCA DE LOS CIUDADANOS

### 5.1. OSITRAN al servicio de los usuarios

#### 5.1.1. Capacitación permanente sobre los derechos y deberes asociados a la prestación de servicios de ITUP

OSITRAN, a través de la Gerencia de Atención al Usuario- GAU, desarrolla actividades de capacitación dirigidas a usuarios intermedios y finales de las infraestructuras de transporte de uso público a su cargo, y a la ciudadanía en general. En estas actividades, organizadas en colaboración con otras entidades del estado o por el propio OSITRAN, se abordan temas como: (i) Rol y funciones del Regulador, (ii) Derechos y deberes de los usuarios y (iii) Procedimientos para la defensa de los intereses de los usuarios (reclamos y denuncias).

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

De igual forma, se realizan acciones de capacitación a funcionarios de INDECOPI en provincia, con la finalidad de dotarlos de información que les permita orientar a los ciudadanos que acuden a sus instalaciones frente a conflictos con entidades a cargo de las infraestructuras de transporte. Asimismo, en coordinación con la Escuela Nacional de Competencia del INDECOPI, se han celebrado charlas conjuntas, en las que se buscó brindar información a los usuarios sobre las competencias de las entidades en los temas de atención a usuarios.

Así, durante el año 2017, el OSITRAN brindó capacitaciones a los usuarios intermedios y finales en el marco de catorce (14) charlas y cursos realizados a nivel nacional, de acuerdo con el siguiente detalle:



**Cuadro N° 14**  
**Capacitaciones dirigidas a usuarios intermedios y finales**  
**Año 2017**

| Nombre de la Actividad  | Lugar    | Beneficiados |
|---|----------|--------------|
| Charla: Derechos de los usuarios de la Línea 1 del (INDECOPI)   | Lima     | 43           |
| Charla: Rol del OSITRAN y aspectos de la protección al usuario de las ITUP - Personal del SAC de Indecopi | Lima     | 40           |
| Curso: Derechos de los usuarios de la ITUP en la región Arequipa  | Mollendo | 26           |
| Charla: Deberes y derechos de los usuarios de las ITUP en la región Lambayeque                            | Chiclayo | 80           |
| Charla: Derechos de los usuarios de las ITUP - UCV  | Lima     | 43           |
| Charla: Derechos de los usuarios de las ITUP – SUTRAN   | Lima     | 40           |
| Charla: Derechos de los usuarios de las ITUP – UNMSM  | Lima     | 36           |
| Charla: Derechos de los usuarios de las ITUP – SUTRAN   | Lima     | 36           |
| Charla: Derechos de los usuarios de las ITUP - INDECOPI   | Tarapoto | 10           |
| Charla: Derechos de los usuarios de las ITUP Aeroportuaria – INCECOPI                                     | Lima     | 50           |
| Charla: Derechos de los usuarios de las ITUP - Universidad Andina de Cusco                                | Cusco    | 142          |
| Charla: Derechos de los usuarios de las ITUP – ADEX   | Chiclayo | 17           |
| Charla: Derechos de los usuarios de las ITUP – UTP  | Chiclayo | 58           |
| Charla: Derechos de los usuarios de las ITUP - INDECOPI   | Arequipa | 9            |
| Charla: Competencias en la Protección de los Usuarios de Carreteras – INDECOPI                            | Lima     | 15           |
| Charla: Derechos de los Usuarios de las ITUPS - INDECOPI  | Piura    | 19           |
| <b>Total de Beneficiados</b>  |          | <b>747</b>   |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario- GAU

De otro lado, se ha implementado la ejecución de capacitaciones dirigidas al personal de atención a usuarios de las entidades prestadoras a cargo de la infraestructura aeroportuaria y la Línea 1 del Metro de Lima de manera presencial, según se detalla a continuación:

**Cuadro N° 15**  
**Capacitaciones dirigidas a Entidades Prestadoras**  
**Año 2017**

| Infraestructura                       | Entidad Prestadora           | Beneficiados |
|---------------------------------------|------------------------------|--------------|
| Aeropuerto de Pucallpa                | Aeropuertos del Perú         | 18           |
| Aeropuerto de Chiclayo                |                              | 25           |
| Línea 1 del Metro de Lima             | GYM Ferrovías                | 37           |
| Aeropuerto de Arequipa                | Aeropuertos Andinos del Perú | 24           |
| Línea 1 del Metro de Lima             | GYM Ferrovías                | 140          |
| Aeropuerto Internacional Jorge Chávez | Lima Airport Partners        | 44           |
| <b>Total de beneficiados</b>          |                              | <b>288</b>   |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario- GAU

Adicionalmente, en diciembre 2017 se llevó a cabo el Primer Curso Virtual sobre Derechos y Deberes de los Usuarios, dirigido al personal que atiende a los usuarios de Puertos y Carreteras. En esta primera edición se logró capacitar a un total de treinta y ocho (38) funcionarios de empresas concesionarias, quienes recibieron información sobre el rol del



OSITRAN, los deberes y derechos de los usuarios y el procedimiento de reclamos e interposición de denuncias. Cabe indicar que esta ha sido la primera capacitación dirigida a trabajadores de este tipo de entidades prestadoras y se tiene programado en el año 2018 continuar con este tipo de actividades, haciendo uso de la tecnología para lograr incrementar el número de beneficiados.

Las capacitaciones virtuales representan un avance en las labores educativas que desarrolla OSITRAN, a través de la GAU. Con estas acciones dirigidas a los trabajadores de los concesionarios se busca no solo capacitar al personal, sino también generar un efecto multiplicador de la información, toda vez que estos trabajadores podrán, a su vez, atender, orientar e informar adecuadamente a los usuarios que requieran apoyo en las diversas infraestructuras de transporte uso público a cargo del Regulador.

#### 5.1.2. Guía del Usuario en Sistema Braille

Con la finalidad de brindar información y orientación a los distintos sectores de usuarios, en el año 2017 se elaboró la Guía del Usuario de las Infraestructuras de Transporte, en Sistema Braille. En dicho material, dirigido a usuarios con discapacidad visual, se cuenta con información sobre sus principales derechos en el uso de estas infraestructuras y los procedimientos que existen para la defensa de tales derechos.

Dicha guía fue distribuida a nivel nacional, en coordinación con el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad, y en las estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima.

#### 5.1.3. Implementación del aplicativo OSITRAN CONTIGO

Con la finalidad de brindar mayor información a los usuarios que hacen uso de las infraestructuras de transporte supervisadas por el OSITRAN, en el año 2017 se inició el proceso de diseño de un aplicativo móvil llamado "OSITRAN CONTIGO", el cual permitirá a los usuarios conocer si por su ubicación (geo posición) se encuentran usando una ITUP supervisada por el OSITRAN y, como consecuencia de ello, cuáles serían los derechos que los asisten, los servicios a los que pueden acceder y las tarifas que serían aplicables.

El aplicativo permitirá a los usuarios conocer si están transitando por una carretera concesionada, el inicio y fin de la concesión, la ubicación de los Postes SOS (para el caso de carreteras), la proximidad de estaciones de peaje y tarifas aplicables, entre otros.

Asimismo, a través del aplicativo, los usuarios podrán comunicarse con OSITRAN de forma directa, remitiendo sus consultas y denuncias de manera virtual, o a través de una comunicación telefónica con el Organismo Regulador, para lo cual se dispondrá de un botón de enlace directo para facilitar la comunicación por parte del usuario.

El aplicativo puede ser descargado en las plataformas de los sistemas operativos Android, IOS y Windows Phone, desde el 14 de marzo de 2018.

#### 5.1.4. Encuestas para medir el nivel de satisfacción de los usuarios

Durante 2017, con la finalidad de contar con información que permita a la entidad determinar las acciones que debe adoptarse para mejorar el servicio que se ofrece a los usuarios, el OSITRAN efectuó la medición del nivel de satisfacción de los usuarios



respecto de los servicios ofrecidos por las entidades prestadoras, a través de la aplicación de una encuesta a los usuarios intermedios y finales de determinadas infraestructuras.

Dichos estudios se realizaron durante el segundo semestre del 2017, a través de la aplicación de un cuestionario que incluyó preguntas para medir aspectos como: (i) percepción de los usuarios respecto del servicio ofrecido por las entidades prestadoras; (ii) idoneidad de los canales de información y atención a los usuarios; (iii) percepción sobre la atención de los reclamos de los usuarios; (iv) percepción sobre la infraestructura; y, (v) oportunidades de mejora en el servicio ofrecido.

En general, se aplicó un total de 15 114 encuestas, de las cuales el 76,4% se aplicó a usuarios finales y 23,6% a usuarios intermedios de las infraestructuras administradas por veintidós (22) entidades prestadoras, conforme el detalle que se muestra a continuación:

**Cuadro N° 16**  
**Encuestas aplicadas a usuarios intermedios y finales por tipo de infraestructura**  
**Año 2017**

| Infraestructura           | Usuarios Intermedios | Usuarios Finales | Total         |
|---------------------------|----------------------|------------------|---------------|
| Aeropuertos <sup>1</sup>  | 106                  | 5 439            | 5 545         |
| Carreteras <sup>2</sup>   | 2 865                | 3 836            | 6 701         |
| Puertos <sup>3</sup>      | 594                  | 1 421            | 2 015         |
| Vías Férreas <sup>4</sup> |                      | 853              | 853           |
| <b>Total</b>              | <b>3 565</b>         | <b>11 549</b>    | <b>15 114</b> |

<sup>1</sup> Incluye: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú y Aeropuertos operados por CORPAC.

<sup>2</sup> Red Vial N° 5, IIRSA Norte, IIRSA Sur Tramo 2, IIRSA Sur Tramo 3, IIRSA Sur Tramo 4, Red Vial N° 6 (Panamericana Sur), Empalme 1B-Buenos Aires-Canchaque, IIRSA Sur Tramo 1 e IIRSA Sur Tramo 5.

<sup>3</sup> Incluye: Línea 1 del metro de Lima y Callao y Ferrocarril del Sur.

<sup>4</sup> Incluye: Terminal Portuario de Matarani, Terminal de Contenedores Muelle Sur – Callao, Terminal Portuario de Paíta, Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales – Callao, Terminal Multipropósito Muelle Norte – Callao, Terminal Portuario General San Martín – Pisco y Terminales Portuarios Administrados por ENAPU.

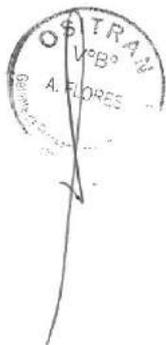
Fuente: Gerencia de Atención al Usuario- GAU

Los resultados obtenidos han permitido la elaboración de un plan de acción que busca mejorar los niveles de satisfacción obtenidos en cada caso. En la ejecución de las acciones programadas se encuentran involucradas diversas gerencias del OSITRAN y se viene realizando diversas coordinaciones con las entidades prestadoras que formaron parte del estudio para lograr la implementación de medidas en beneficio de los usuarios.

## 5.2. Consejos de Usuarios

Los Consejos de Usuarios se constituyen como un espacio de interacción entre el Regulador y los usuarios de las infraestructuras de transporte supervisadas por el OSITRAN, permitiendo que la institución pueda conocer, de primera mano, la problemática y oportunidades de mejora de los servicios a cargo de las entidades prestadoras. A través de los Consejos de Usuarios se fortalece la relación entre el Estado y la ciudadanía.

Los Consejos de Usuarios se encuentran conformados por los miembros que hayan sido elegidos democráticamente entre los representantes de las siguientes organizaciones: (i) asociaciones de consumidores y/o usuarios, (ii) universidades públicas y privadas que cuenten con facultades relacionadas a las materias propias del sector regulado, (iii) colegios profesionales, de alcance regional o departamental, según corresponda, (iv)



organizaciones sin fines de lucro vinculadas a los mercados regulados; y (v) organizaciones del sector empresarial no vinculadas o que agrupen a entidades prestadoras.

El Regulador cuenta con Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional. Los Consejos de Usuarios de Alcance Nacional del OSITRAN son los siguientes: (i) Consejo de Usuarios de Aeropuertos; (ii) Consejo de Usuarios de Puertos; (iii) Consejo de Usuarios de la Red Vial; y (iv) Consejo de Usuarios Ferroviarios, los cuales se encuentran adscritos a la Presidencia del Consejo Directivo de la entidad. Por otro lado, los Consejos Regionales de Usuarios, presididos por la Gerencia General, son los siguientes: (i) Consejo Regional de Usuarios de Arequipa; (ii) Consejo Regional de Usuarios de Cusco, (iii) Consejo Regional de Usuarios de Piura; y (iv) Consejo Regional de Usuarios de Loreto San Martín.

De acuerdo con lo establecido en el marco legal vigente, los Consejos de Usuarios sesionan, como mínimo, dos veces al año, siendo que en año 2017 se llevaron a cabo las siguientes sesiones:

**Cuadro N° 17**  
**Número de sesiones por Consejo de Usuarios**  
**Año 2017**

| Consejo de Usuarios Nacionales |                    |
|--------------------------------|--------------------|
| Tipo de Consejo                | Número de Sesiones |
| Aeropuertos                    | 3                  |
| Puertos                        | 3                  |
| Red Vial                       | 3                  |
| Ferrovías                      | 3                  |
| Consejo de Usuarios Regionales |                    |
| Tipo de Consejo                | Número de Sesiones |
| Arequipa                       | 3                  |
| Cusco                          | 2                  |
| Piura                          | 3                  |
| Loreto – San Martín            | 2                  |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario-OSITRAN

En el Anexo N° 3 del presente documento se presenta el detalle de los principales temas abordados en las sesiones de los Consejos de Usuarios.

Finalmente, debe mencionarse que los miembros de los Consejos de Usuarios Nacionales y Regionales son elegidos por periodos de dos años, renovables. Así, durante el año 2017 se renovaron los miembros de los siguientes consejos regionales: Piura y Arequipa, y los siguientes consejos nacionales: Puertos, Aeropuertos y Red Vial.

### 5.3. Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios

El Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios es una actividad que convoca a los miembros de los Consejos de Usuarios de alcance nacional y de alcance regional, 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 referidos Consejos en el proceso de toma de decisiones del OSITRAN, en su calidad de órganos consultivos.

La Quinta Edición del Encuentro de Usuarios se llevó a cabo en la ciudad de Lima, los días 09 y 10 de noviembre de 2017. Durante dicho evento se logró convocar a representantes de los distintos consejos de usuarios del OSITRAN, contándose con la participación de 32 miembros de los consejos tanto nacionales como regionales.



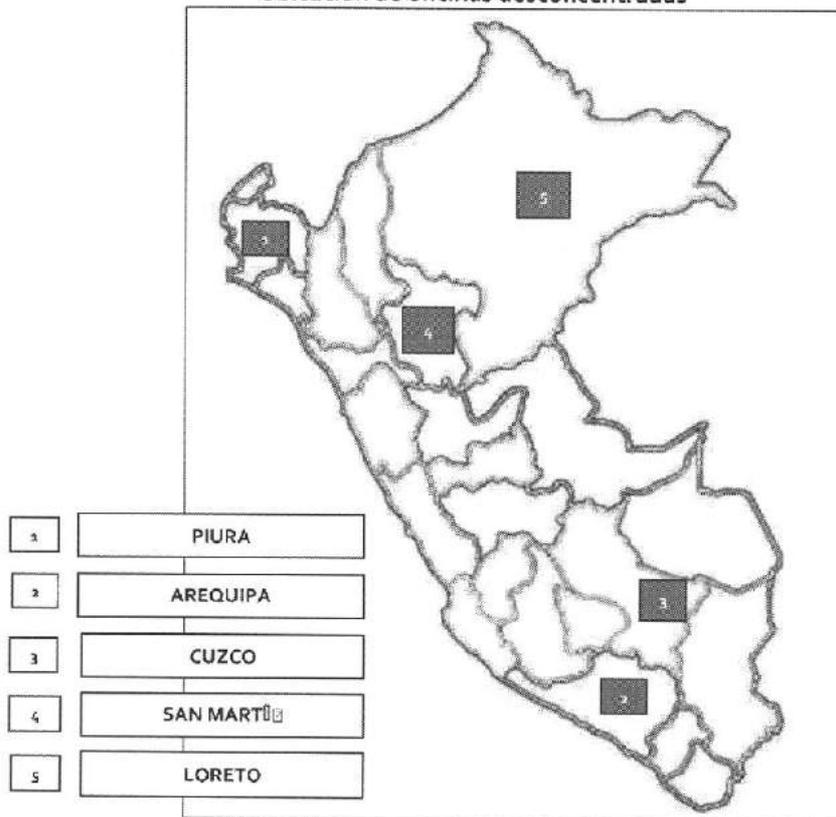
En el Encuentro se realizaron diversas exposiciones de temas vinculados a las labores del OSITRAN, deberes y derechos de los usuarios, procedimientos para la defensa de los derechos de los usuarios, así como un taller práctico, en el que se presentaron casos resueltos por el Tribunal de Solución de Controversias del OSITRAN. Adicionalmente, se realizó una visita guiada al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, infraestructura aeroportuaria a cargo de Lima Airport Partners-LAP, el cual se encuentra bajo el ámbito de supervisión del OSITRAN, con la finalidad de dar a conocer a los participantes las labores que se realizan y el funcionamiento de la infraestructura.

#### 5.4. Oficinas desconcentradas

Durante 2017, el OSITRAN evaluó la necesidad de tener mayor presencia en aquellas regiones que concentran una considerable cantidad de usuarios y potenciales usuarios de ITUP, con el fin de coadyuvar a incrementar el nivel de conocimiento sobre el rol del OSITRAN, así como contar con información sobre la problemática de las infraestructuras bajo el ámbito del Regulador.

Así, como resultado de dicha evaluación, el 10 de enero de 2018, mediante Resolución N° 001-2018-CD, el Consejo Directivo aprobó la implementación de oficinas regionales, durante el primer semestre del 2018, en las siguientes regiones: Cusco, Arequipa, Piura, Loreto y San Martín, con la finalidad de atender de forma más inmediata y cercana a los usuarios de las infraestructuras de transporte supervisadas por el OSITRAN. La presencia del OSITRAN en dichas regiones es relevante debido al número de infraestructuras supervisadas por la entidad en dichas zonas y al número de usuarios, reales y potenciales existentes.

Gráfico N° 8  
Ubicación de oficinas desconcentradas



Fuente: Gerencia de Atención al Usuario-OSITRAN



En estas oficinas se brindará a la ciudadanía el servicio de atención de consultas y orientación para la presentación de reclamos y denuncias, así como respecto de las competencias del OSITRAN y materias vinculadas a las labores del Regulador. Asimismo, estas oficinas tendrán a su cargo la organización y ejecución de acciones de capacitación a los ciudadanos de la región sobre las materias de competencia del OSITRAN y de campañas informativas dirigidas al público en general.

Adicionalmente, estas oficinas brindarán apoyo en las coordinaciones a realizar con los miembros de los Consejos de Usuarios del OSITRAN con los que se cuenta en las mencionadas regiones, mejorando el nivel de comunicación y organización con dichos consejos y haciendo posible el desarrollo de mayor número de actividades educativas y de difusión (como, por ejemplo, audiencias públicas, capacitaciones, entre otros). Cabe señalar que, durante 2017, en Arequipa y Cusco se incrementaron a 3 las sesiones anuales de los Consejos de Usuarios y que, a partir del año 2018, además de las sesiones de Consejos Regionales de Usuarios, se realizan audiencias públicas.

## 5.5. Fomento de la cultura regulatoria

### 5.5.1. Curso de Extensión Universitaria

En el marco de la mejora continua, se ha incrementado la promoción de la cultura regulatoria para generar un mercado de profesionales especializados en la materia, habiéndose fortalecido y financiado integralmente el Curso de Extensión Universitaria (CEU) en Regulación en Infraestructura de Transporte, dirigido a alumnos de los últimos ciclos y recién egresados de las carreras de Derecho, Economía e Ingeniería Civil de las universidades de todo el país

El CEU tiene como objetivos: (i) brindar conocimientos teóricos y prácticos en regulación de infraestructura de transporte, dotando a los participantes de herramientas de análisis de naturaleza económica, técnica y legal; (ii) promover el interés profesional y académico de los estudiantes universitarios en el desarrollo de los sectores de infraestructura de transporte; (iii) difundir las nuevas tecnologías y servicios de infraestructura de transporte; y, (iv) dar a conocer las funciones y el rol que desempeña OSITRAN.

Entre el 23 de enero y el 24 de febrero del 2017 se llevó a cabo el XIV Curso de Extensión Universitaria – CEU, con la participación de 45 alumnos de las especialidades de economía, derecho e ingeniería civil (15 alumnos por especialidad), los cuales recibieron un total de 200 horas lectivas en temas de regulación de infraestructura de transporte de uso público. Cabe mencionar que, el 60% de los participantes del curso (27 alumnos) provinieron de provincias, a los cuales OSITRAN les cubrió todos los gastos.

De los 45 alumnos participantes, 6 alumnos ingresaron a OSITRAN para realizar prácticas profesionales y pre profesionales en la institución: 2 practicantes en la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, 2 practicantes en la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y 2 practicantes en la Gerencia de Asesoría Jurídica.

Conforme a lo programado, el examen de admisión para el XV CEU se llevó a cabo el 12 de noviembre del 2017 en 15 sedes a nivel nacional (Lima, Huancayo, Cusco, Trujillo, Arequipa, Piura, Chiclayo, Puno, Ica, Ayacucho, Huánuco, Tacna, Tarapoto, Cajamarca, Iquitos). Al proceso de admisión se presentaron 803 postulantes.



### 5.5.2. Publicaciones

Con el objetivo de mejorar el proceso de investigación de los mercados regulados y contribuir al fortalecimiento del sistema regulatorio, a través de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, se elaboran documentos estadísticos con información sobre el desempeño de cada una de las entidades prestadoras, así como documentos de trabajo sobre distintos aspectos regulatorios y económicos relacionados con los mercados donde operan las Entidades Prestadoras que explotan las ITUP.

Así, anualmente se elaboran informes de desempeño económico de cada una de las entidades prestadoras que explotan infraestructuras de transporte de uso público, con el fin de poner conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas. Como parte de dichos informes, se evalúa diversos aspectos de las concesiones, relacionados con la evolución del tráfico, el desempeño operativo (accidentes, reclamos, cumplimiento de los niveles de servicio, entre otros), evolución de los cargos de acceso y tarifas, inversiones ejecutadas, aportes al Estado y situación financiera, por citar los más relevantes.

Durante el segundo trimestre de 2017, se concluyó la elaboración de un total de 30 informes de desempeño, correspondientes a veintiocho (28) concesiones que se encuentran en etapa de explotación y a dos (2) entidades prestadoras administradas por el Estado (la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC y la Empresa Nacional de Puertos – ENAPU).

Durante el primer trimestre de 2017, se elaboraron cuatro (4) documentos sobre el desempeño y la problemática de cada una de las infraestructuras de transporte (aeropuertos, puertos, carreteras y vías férreas)<sup>34</sup>. En dichos estudios se analiza la evolución histórica de los principales indicadores de cada infraestructura (tráfico, ingresos, inversiones, niveles de servicios, entre otros), los aspectos relacionados con el régimen tarifario, así como las principales problemáticas que enfrenta el sector y el rol del OSITRAN al respecto.

El 20 de junio de 2017, se publicó el Compendio Estadístico 2016 en la página web institucional del OSITRAN<sup>35</sup>, junto con sus correspondientes bases de datos en archivo Excel, con el propósito de difundir información estadística anual relacionada con las infraestructuras de transporte de uso público.

Asimismo, mensualmente se elabora el Boletín Estadístico, el cual contiene información mensual sobre los principales indicadores de tráfico e ingresos de las ITUP bajo el ámbito de supervisión y fiscalización del OSITRAN. Durante 2017, se cumplió con elaborar y publicar en el portal web doce (12) boletines mensuales, así como las correspondientes bases de datos en archivo Excel<sup>36</sup>.

## VI. DESARROLLO ORGANIZACIONAL Y CAPITAL HUMANO

Es importante señalar que OSITRAN durante 2017 tuvo que enfrentar dos cambios de gestión, lo cual ha influido en el desarrollo de las políticas de capacitación y ejecución

<sup>34</sup> Los 4 documentos se encuentran publicados en el portal web del OSITRAN:

<https://www.ositran.gob.pe/publicaciones1/documento-de-trabajo.html>

<sup>35</sup> El documento se encuentra disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/publicaciones1/2015-12-30-21-46-00.html>

<sup>36</sup> Documentos disponibles en: <https://www.ositran.gob.pe/publicaciones1/boletin-estadistico.html#2-2017>

presupuestal. Sin embargo, la actual Administración, durante el último trimestre reestructuró el enfoque de la capacitación orientado al desarrollo de los colaboradores de la entidad, programando nuevas actividades, tal como se detallará en la presente sección.

La Jefatura de Gestión de Recursos Humanos (JGRH), es la unidad orgánica responsable de programar, coordinar, dirigir, supervisar y ejecutar las actividades, procesos y procedimientos en el marco del Sistema de Gestión de Recursos Humanos y de personal en el OSITRAN<sup>37</sup>.

En ese sentido, la JGRH durante el periodo reportado ha implementado una serie de normas y lineamientos establecidos por el ente rector del Sistema Administrativo de Gestión de Recursos Humanos (SERVIR), formulando y ejecutando políticas internas, procedimientos y técnicas para una adecuada gestión de personas; asimismo, se prevé que para el ejercicio fiscal 2018, la dirección tendrá un enfoque de "Gestión y Desarrollo del Talento Humano" como factor clave para el desarrollo organizacional, a fin de fortalecer la cultura OSITRAN.

Al respecto, cabe mencionar que, mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 034-2017-SERVIR-PE de fecha 15 de marzo de 2017, se aprobó la actualización de documento "Lineamiento para el tránsito de una entidad pública al régimen del Servicio Civil". Dichos lineamientos establecen una ruta compuesta por etapas que implica una revisión de la situación actual de la entidad, así como la mejora de su organización y de sus recursos humanos con la finalidad de mejorar el desempeño de la entidad y de sus colaboradores.

Actualmente el OSITRAN se encuentra en la etapa 2 de la ruta de implementación "Análisis Situacional de la entidad", el cual tiene por objeto dar a conocer la situación actual de la entidad respecto a la cantidad de puestos y procesos, para identificar las oportunidades de mejora sobre puestos y los procesos internos.

En ese sentido, durante el último trimestre del ejercicio fiscal 2017, se realizó la actualización del mapeo de puestos utilizando la herramienta dada por SERVIR, el cual registra todos los puestos con los que cuenta la entidad en todos los regímenes y bajo todas las modalidades de contratación, de conformidad con la metodología.

Finalmente, para el periodo 2018 se prevé presentar el mapeo de puestos por parte de la Jefatura de Gestión de Recursos Humanos y el Manual de Procesos por parte de la Gerencia de Planeamiento y Presupuesto, a fin de que se elabore el informe identificando las oportunidades de mejora interna y externa, de conformidad con los lineamientos aprobados por SERVIR.

## 6.1. Perfil del capital humano

- **Número de trabajadores según régimen laboral**

A diciembre de año 2017, la entidad contaba con un total de 271 colaboradores. Del total de trabajadores, cerca de la mitad se encuentran contratados bajo el régimen laboral previsto en el Decreto Legislativo N° 728). En segundo lugar, se ubican los trabajadores bajo contratos administrativos de servicios (CAS), los cuales representaron el 44,3%.

<sup>37</sup> Artículo 28° del Reglamento de Organización y Funciones, aprobado con D.S. N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.



**Cuadro N° 18**  
**Personal del OSITRAN por régimen laboral**

| Régimen                               | Cantidad   | %              |
|---------------------------------------|------------|----------------|
| Decreto Legislativo N° 728            | 130        | 47,9%          |
| Decreto Legislativo N° 1057 (CAS)     | 120        | 44,3%          |
| Ley N° 28515 (Modalidades formativas) | 20         | 7,4%           |
| Decreto Legislativo N° 27860          | 1          | 0,36%          |
| <b>Total</b>                          | <b>271</b> | <b>100,00%</b> |

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

• **Principales características del personal**

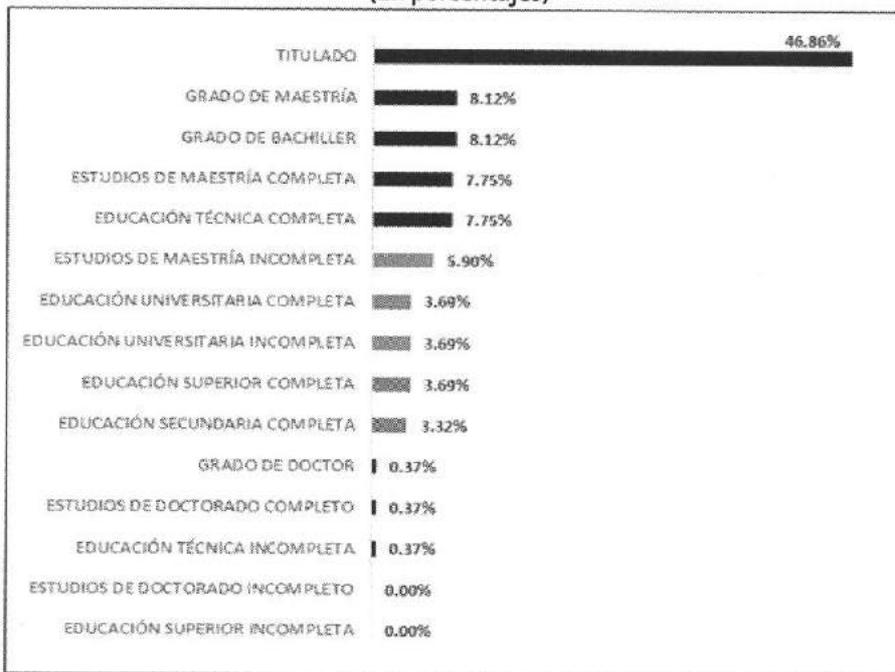
Como se aprecia en el cuadro N° 19, la mayor parte del personal (66%) se ubica en un rango de edad de entre 31 y 50 años. Respecto al grado de instrucción, el 81,2% del personal que labora en OSITRAN cuenta con estudios universitarios completos (220 trabajadores), de los cuales la mayoría se encuentran titulados (58,3%); mientras que un 28% cuenta con el grado o estudios de maestría y doctorado (ver Gráfico N° 8).

**Cuadro N° 19**  
**Rango de edades del personal del OSITRAN**

| Rango de edades | N°         | Part. %       |
|-----------------|------------|---------------|
| 20-30           | 33         | 12,2%         |
| 31-40           | 95         | 35,1%         |
| 41-50           | 84         | 31,0%         |
| 51-60           | 40         | 14,8%         |
| 61-70           | 16         | 5,9%          |
| 71 a más        | 3          | 1,1%          |
| <b>Total</b>    | <b>271</b> | <b>100,0%</b> |

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

**Gráfico N° 9**  
**Nivel educativo del personal del OSITRAN**  
**(En porcentajes)**



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos



Respecto a las profesiones del personal del OSITRAN, se observa que el 21,8% son ingenieros civiles, 21% abogados, 13,7% economistas o ingenieros económicos, 8,1% contadores, 7,4% administradores, entre otros, tal como se aprecia en el siguiente gráfico:

**Gráfico N° 10**  
**Profesiones del personal del OSITRAN**  
**(En porcentajes)**



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

• **Número de trabajadores según régimen laboral y sexo**

A diciembre de año 2017, de los 271 colaboradores que laboran en la institución, el 40% corresponde al género femenino (108), mientras que un 60% al género masculino (163). Conforme el detalle que se muestra en el siguiente cuadro, en el caso de los regímenes laborales correspondientes al Decreto Legislativo N° 728 y Decreto Legislativo N° 1057 (CAS), el porcentaje de mujeres es de 40%; mientras que en el caso de las modalidades formativas es de alrededor del 30%.

**Cuadro N° 20**  
**Personal por sexo y régimen laboral**

| Régimen                               | Sexo       |            | Total      |
|---------------------------------------|------------|------------|------------|
|                                       | Femenino   | Masculino  |            |
| Decreto Legislativo N° 27860          | 1          | 0          | 1          |
| Decreto Legislativo N° 728            | 54         | 76         | 130        |
| Decreto Legislativo N° 1057 (CAS)     | 47         | 73         | 120        |
| Ley N° 28515 (Modalidades formativas) | 6          | 14         | 20         |
| <b>Total</b>                          | <b>108</b> | <b>163</b> | <b>271</b> |

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

En relación al género de los colaboradores por rango de edad, se observa que las mujeres se concentran en el rango de 31-40, representando el 57% del total de trabajadores en dicho



rango. Asimismo, se observa una participación menor de las mujeres en los rangos de edad de 51 – 60 y 61 – 70, representando el 20% y 25%, respectivamente.

**Cuadro N° 21**  
**Personal por sexo y rango de edades**

| Rango de edades | Sexo       |            | Total      |
|-----------------|------------|------------|------------|
|                 | Femenino   | Masculino  |            |
| 20-30           | 10         | 23         | 33         |
| 31-40           | 54         | 41         | 95         |
| 41-50           | 32         | 52         | 84         |
| 51-60           | 8          | 32         | 40         |
| 61-70           | 4          | 12         | 16         |
| 71 a más        | 0          | 3          | 3          |
| <b>Total</b>    | <b>108</b> | <b>163</b> | <b>271</b> |

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

- **Inclusión de personas con capacidades especiales**

Para el ejercicio 2018 se está programando proponer un Plan en el marco de la Política Nacional de Obligatorio cumplimiento con relación a las personas con discapacidad, a fin de cumplir el porcentaje establecido en la normativa vigente.

- **Índice de rotación del personal**

Durante el 2017, considerando las distintas modalidades de contratación (Decreto Legislativo N° 728 y Decreto Legislativo 1057), han cesado un total de 83 colaboradores y se han incorporado 74 colaboradores.

## 6.2. Formación, capacitación y desarrollo del personal

Esta actividad también 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.

Para ello, la JGRH durante el cuarto trimestre del ejercicio 2017 se reestructuró el enfoque de la capacitación orientado al desarrollo de los colaboradores de la entidad, por ende, se proyectó una segunda modificatoria del Plan de Desarrollo de Personas (PDP) del OSITRAN 2017<sup>38</sup>, para lo cual se programó ejecutar 44 acciones de capacitación, agrupadas en cuatro (04) competencias: técnicas, organizacionales, estratégicas y personales.

<sup>38</sup> El PDP durante el Ejercicio Fiscal 2017 fue modificado en dos oportunidades, mediante las siguientes Resoluciones autoritativas:  
- Primera Modificación – Resolución de Gerencia General N° 142-2017-GG-OSITRAN, de fecha 23 de agosto de 2017.  
- Segunda Modificación - Resolución de Gerencia General N° 195-2017-GG-OSITRAN, de fecha 23 de octubre de 2017.



Gráfico N° 11  
Acciones de capacitación



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

Tal como se mencionó anteriormente, para la segunda modificatoria se programaron 44 acciones de capacitación, las cuales fueron distribuidas en cada una de las competencias identificadas. Adicionalmente, a solicitud de las Gerencias y/o Jefaturas se incluyeron 6 acciones de capacitación. Con relación a la ejecución presupuestal del PDP, al cierre del periodo 2017 se registró un avance de 88%, lo que representa una inversión en el capital humano de la institución de S/ 325, 6 mil.

Asimismo, con la dirección de "Gestión y Desarrollo del Talento Humano", el PDP 2018 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.

### 6.3. Implementación del 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, mediante Resolución de Contraloría N° 004-2017-CG se aprobó la "Guía para la implementación y fortalecimiento del Sistema de Control Interno en las Entidades del Estado", cuyo objetivo es orientar el desarrollo de las actividades para la aplicación del modelo de implementación del Sistema de Control Interno (SCI) en las entidades del Estado y cuyo alcance es ser un documento orientador y complementario. El plazo para la implementación de dicho sistema es el 31 de diciembre de 2018, conforme a lo establecido en la Resolución de Contraloría N° 490-2017-CG.



Considerando ello, el 06 de enero de 2017, mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 002-2017-PD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento del Comité de Control Interno del OSITRAN<sup>39</sup>, cuyo objetivo es establecer las normas y procedimientos para el funcionamiento del Comité de Control Interno de este Regulador y, de esta manera, poner en marcha las acciones necesarias para la adecuada implementación del SCI. Así, durante 2017, el CCI ha venido ejecutando acciones orientadas a promover e impulsar la implementación del sistema de control interno en la institución, efectuando coordinaciones con diferentes órganos y unidades orgánicas de la Entidad.

El 05 de setiembre de 2017, mediante Resolución N° 043-2017-PD-OSITRAN<sup>40</sup>, se aprobó el "Manual de Gestión de Riesgos", el cual tiene como objetivo establecer la metodología, organización y procedimientos de la gestión de riesgos al interior del OSITRAN, en aplicación de la guía aprobada por la Contraloría General de la República. La metodología propuesta involucra el ciclo completo de la Gestión de Riesgos, el cual es reconocido por normas de estándar internacional, así como por organismos internacionales y de cooperación internacional<sup>41</sup>.

Asimismo, mediante Resolución N° 043-2017-PD-OSITRAN, también se aprobó el "Plan de Gestión de Riesgos" del OSITRAN, cuyo objetivo es determinar las etapas y el programa de implementación de la gestión de riesgos en OSITRAN, la cual se realiza en el marco de la implementación del Sistema de Control Interno y de la Política de Mejora Regulatoria del OSITRAN.

#### 6.4. Sistema de Gestión de la Calidad

La reforma del Estado busca una gestión por resultados de mayor eficacia en su estrategia, mayor eficiencia 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 basado en la Norma Internacional ISO 9001.

Contar con la certificación ISO 9001, significa que el OSITRAN 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). Durante el año 2017, el OSITRAN contaba con la Certificación Internacional basada en la Norma ISO 9001:2008. El SGC implementado en OSITRAN 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.

<sup>39</sup> El Comité de Control Interno fue conformado mediante Resolución de Presidencia N° 040-2009-OSITRAN, habiendo sido reconfirmado en diversas oportunidades, siendo la última reconfirmación la dispuesta mediante Resolución N° 027-2016-PD-OSITRAN.

<sup>40</sup> <https://www.ositran.gob.pe/joomla-tools-files/docman-files/RepositorioAPS/040/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/043-17-PD-APROBACION%20MANUAL%20DE%20GESTION%20DE%20RIESGOS.pdf>

<sup>41</sup> Entre las normas de estándar internacional tenemos el Marco Integrado de Control Interno de COSO 2013, el Marco de Gestión de Riesgo de COSO ERM 2004, Norma ISO 31000: Evaluación de Gestión de Riesgos, entre los organismos tenemos la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).



- 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.

Al respecto, tal y como se menciona en los párrafos anteriores, el OSITRAN implementa un Sistema de Gestión de la Calidad desde el año 2005, como un modelo de gestión, el cual es certificable y en tanto la Norma ISO 9001 actualice su versión y sus requisitos, todos los organismos certificados bajo esta norma, deben acogerse a sus mejoras.

Durante 2017, se iniciaron las acciones para migrar a la nueva versión de la Norma ISO 9001, pues la rectificación obtenida en 2015 tiene 3 años de vigencia (es decir, expira en mayo de 2018). Así, durante 2017 se realizaron las siguientes actividades:

- Identificación de brechas ante el cambio de la norma ISO 9001.
- Determinación del equipo de trabajo para la migración, tomando en cuenta la Lista de Coordinadores ISO y Auditores Internos.
- Talleres de actualización de la Normas ISO 9001:2015, enfoque por procesos y gestión de riesgos dirigidos a los Coordinadores ISO y Auditores Internos.
- Desarrollo de Matrices SIPOC como herramienta para caracterizar procesos.
- Implementación del enfoque de riesgos, desarrollándose procedimiento y elaboración de matrices de riesgos por procesos.
- Auditoría Interna a fin de verificar si el SGC cumplen con los requisitos normativos, operativos y reglamentarios establecidos, desarrollada en diciembre de 2017.
- Charlas de sensibilización sobre el SGC migrado a la Normas ISO 9001:2015, dirigido a todo el personal del OSITRAN
- Auditoría externa de Recertificación ISO 9001:2015 realizada por la Certificadora Bureau Veritas en enero de 2018.

Como resultado final de todas las acciones realizadas por el OSITRAN durante 2017, en enero de 2018 se superó exitosamente la auditoría de recertificación de la norma ISO 9001:2015 para el periodo 2018 - 2021.

## VII. INFORMACIÓN FINANCIERA PRESUPUESTAL

### 7.1. Presupuesto por fuente de ingreso

OSITRAN tienen como principal fuente de ingresos la recaudación por "Aportes por Regulación" que otorgan las Entidades Prestadoras. Otros ingresos lo constituyen los intereses bancarios percibidos por los depósitos en el sistema bancario privado y las sanciones impuestas a las Entidades Prestadoras por incumplimiento de los Contratos de concesión y a los Reglamentos, así como los ingresos provenientes por solicitud de acceso de información pública que requieren las personas naturales y jurídicas al OSITRAN, la Ley de Contrataciones del Estado por concepto de ventas de bases para procesos y concursos públicos ejecutados por el OSITRAN.

La base legal para la percepción de los ingresos por aporte de regulación, así como por las sanciones y multas, se encuentra en Artículo 14 y el literal i) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917 "Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo",



respectivamente, concordantes con el Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 005-2007-CD-OSITRAN. Del mismo modo, en la Ley N° 27806 "Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública" por los ingresos provenientes de solicitud de acceso de información pública que requieren las personas naturales y jurídicas al OSITRAN; en la Ley de Contrataciones del Estado, según Decreto Legislativo N° 1017, artículo 36, por concepto de ventas de bases para procesos y concursos públicos ejecutados por el OSITRAN y en la RD N° 001-2012-EF/52.03, RD N° 016-2012-EF/52.03 (Activos y Pasivos) depósitos o colocación de recursos financieros en cuentas bancarias.

En el año 2017, el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) de Ingresos del OSITRAN ascendió a S/. 89,93 millones, cifra que representó un incremento de 3% con respecto al año anterior.

Cabe precisar que la recaudación de Ingresos del OSITRAN está compuesta principalmente por: i) Aportes por Regulación, ii) Venta de Bases, iii) Intereses Bancarios y iv) Saldos de Balances de Ejercicios Anteriores. Alrededor del 90% de los ingresos percibidos por el OSITRAN durante 2017 provienen de los Aportes por Regulación de los Contratos de Concesión de Infraestructura de Transporte de Uso Público.

**Cuadro N° 22**  
**Presupuesto por fuente de ingreso 2017**

| Genérica   | PIA               | PIM               |
|--|-------------------|-------------------|
| <b>3: VENTA DE BIENES Y SERVICIOS Y DERECHOS ADMINISTRATIVOS</b> | <b>3 387</b>      | <b>1 880 743</b>  |
| 1: VENTA DE BIENES   | 0                 | 0                 |
| 2: DERECHOS Y TASAS ADMINISTRATIVOS                              | 3 387             | 3 387             |
| 3: VENTA DE SERVICIOS  | 0                 | 1 877 356         |
| <b>5: OTROS INGRESOS</b>   | <b>93 848 774</b> | <b>88 047 750</b> |
| 1: RENTAS DE LA PROPIEDAD  | 540 915           | 540 915           |
| 2: MULTAS Y SANCIONES NO TRIBUTARIAS                             | 1 030 973         | 1 030 973         |
| 3: APORTES POR REGULACION  | 92 276 886        | 86 475 862        |
| 5: INGRESOS DIVERSOS   | 0                 | 0                 |
| <b>9: SALDOS DE BALANCE</b>                                      | <b>0</b>          | <b>0</b>          |
| 1: SALDO DE BALANCE  | 0                 | 0                 |
| <b>TOTAL</b>   | <b>93 852 161</b> | <b>89 928 493</b> |

Fuente: MEF

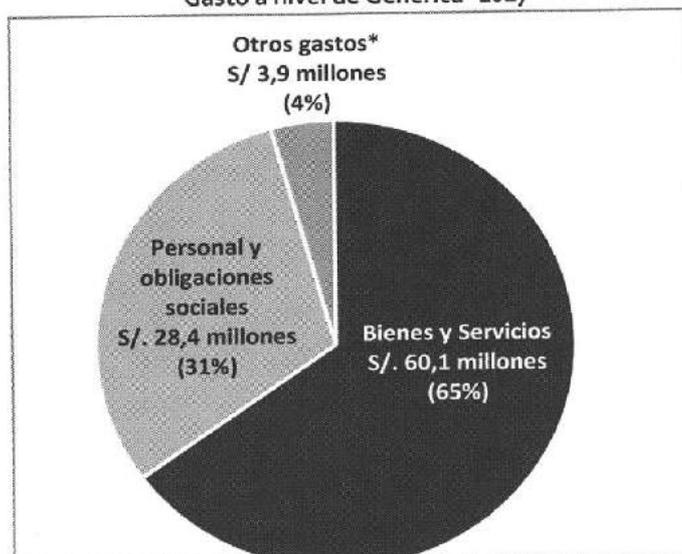
## 7.2. Ejecución presupuestal

El Presupuesto de Gastos del OSITRAN para el año 2017, financió la ejecución de las actividades previstas en el Plan Operativo Institucional – POI 2017, para el cumplimiento de los objetivos institucionales vinculados a las acciones de supervisión, fiscalización, regulación entre otros dentro del ámbito de competencia del OSITRAN. Asimismo, el OSITRAN ha presentado un crecimiento sostenido en las labores de supervisión, fiscalización y regulación de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, debido al aumento del número de contratos de concesiones e inversiones comprometidas.

Durante 2017, el 98,6% del presupuesto institucional estuvo asignado para gasto corriente (principalmente adquisición de bienes y servicios y personal y obligaciones sociales), mientras que el 1,4% a bienes de capital.



Gráfico N° 12  
Gasto a nivel de Genérica - 2017



\*Incluye adquisición de Activos No financieros (S/. 1,3 millones), Donaciones y Transferencias (S/. 1,2 millones), Pensiones y otras prestaciones sociales (S/. 600 mil) y otros (S/. 800 mil).

Fuente: MEF

Cuadro N° 23  
EVOLUCION DE LA EJECUCIÓN DEL PLIEGO OSITRAN A NIVEL DE GENÉRICA DE GASTOS 2013-2017 (En millones de SOLES)

| GENÉRICA DE GASTO                       | 2016        |             |              | 2017         |              |              |
|---|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|   | PIM         | EJEC        | (%) EJEC     | PIM          | EJEC         | (%) EJEC     |
| <b>Gastos Corrientes</b>                | <b>87,3</b> | <b>68,9</b> | <b>78,9%</b> | <b>91,10</b> | <b>71,75</b> | <b>78,8%</b> |
| Personal y obligaciones sociales        | 24,3        | 19,9        | 81,9%        | 28,37        | 22,66        | 79,9%        |
| Pensiones y otras prestaciones sociales | 0,5         | 0,5         | 90,0%        | 0,64         | 0,55         | 87,0%        |
| Bienes y Servicios                      | 62,4        | 48,5        | 77,7%        | 60,14        | 46,62        | 77,5%        |
| Donaciones y Transferencias             | 0,0         |             |              | 1,17         | 1,17         | 100%         |
| Otros Gastos                            | 0,8         | 0,8         | 99,2%        | 0,79         | 0,74         | 93,9%        |
| <b>Gastos de Capital</b>                | <b>2,7</b>  | <b>2,6</b>  | <b>94,8%</b> | <b>1,31</b>  | <b>1,20</b>  | <b>91,6%</b> |
| Adquisición de Activos No financieros   | 1,9         | 1,8         | 93,1%        | 1,31         | 1,20         | 91,6%        |
| <b>Total</b>                            | <b>90,0</b> | <b>71,5</b> | <b>79,4%</b> | <b>92,41</b> | <b>72,95</b> | <b>78,9%</b> |

PIM = Presupuesto Institucional Modificado

EJEC = Ejecución Presupuestal

(%) EJEC= Porcentaje de Ejecución presupuestal

Fuente: MEF

Como se mencionó anteriormente, durante 2017, los procesos de adquisiciones y capacitaciones se vieron afectados por los dos cambios de gestión en los meses de marzo y julio de 2017. A pesar de ello, la ejecución presupuestal solo estuvo 0,5 puntos porcentuales por debajo del resultado del año 2016.

Finalmente, hasta diciembre de 2017, OSITRAN contaba con dos sedes administrativas ubicadas en los distritos de San Isidro y Surquillo, lo cual ocasionaba costos de transacción y diversas contingencias operativas en la conectividad administrativa de las actividades desarrolladas en ambas sedes, así como mayores costos de vigilancia, transporte, alquileres, entre otros. En ese sentido, durante el segundo semestre del 2017, la entidad evaluó los beneficios de contar con una sola sede administrativa, y procedió a



implementar las acciones pertinentes para operar en una sola sede ubicada en el distrito de Surquillo a partir de 2018. Ello ha traído como beneficio una mayor eficiencia en el desarrollo de las actividades, al mejorar la comunicación entre las gerencias y oficinas, evitando movilizaciones innecesarias del personal y de la documentación, generando una mejor utilización del tiempo. Asimismo, la reducción de los costos asociados al transporte entre dos sedes y a los servicios de seguridad y limpieza por la eliminación de la duplicidad de espacios comunes.

## VIII. CONCLUSIONES

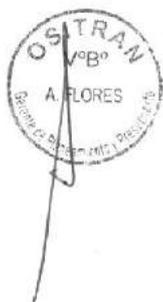
El Reporte de Desempeño 2017 del OSITRAN ha sido elaborado con el fin de poner a disposición de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores del Congreso de la República información que refleje el desempeño institucional del OSITRAN durante 2017, así como un balance sobre el cumplimiento de sus funciones y los principales logros obtenidos. Ello en el marco de la Política de Mejora Regulatoria del OSITRAN, de conformidad con las recomendaciones efectuadas por la OCDE en el Estudio de la Política Regulatoria del Perú en materia de transparencia y rendición de cuentas.

Durante 2017, el OSITRAN supervisó a un total de 34 Entidades Prestadoras (32 concesiones y 2 entidades administradas por el Estado), las cuales operan las infraestructuras de carreteras (16), puertos (8), aeropuertos (5), vías férreas (4) y vías navegables o hidrovía (1). En particular, se realizaron 2 351 actividades para supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión por parte de las entidades prestadoras, de las cuales la mitad correspondió a la infraestructura vial.

Al 31 de diciembre de 2017, la inversión comprometida en los Contratos de Concesión alcanzó un nivel de USD 15 499 millones, de los cuales se ha ejecutado el 47,2% (USD 7 310 millones), existiendo un monto pendiente por ejecutar en los próximos años de USD 8 189 millones. En particular, durante 2017, el OSITRAN supervisó la ejecución de un total de USD 656,3 millones, destacando la puesta en operación de 53 km de la Red Vial N° 5, la entrada en funcionamiento de 2 trenes (con 5 coches cada uno) en la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, así como los avances de la etapa 1A de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao

En materia de regulación tarifaria, durante 2017 se fijaron las tarifas de servicios especiales en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao y en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas. También se revisaron las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta, Aproximación y Sobrevuelo prestados por CORPAC, las cuales se redujeron hasta 18% debido a las menores inversiones ejecutadas respecto de las proyectadas. Asimismo, se iniciaron los procedimientos de revisión del factor de productividad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y de revisión de la tarifa del servicio de embarque y desembarque de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón de Arequipa.

Con relación a la gestión de contratos, el OSITRAN emitió dos (2) opiniones sobre el Contrato de Concesión del proyecto: "Hidrovía Amazónica", así como una opinión respecto a la declaratoria de interés de la Iniciativa Privada Autofinanciada "Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry". Asimismo, emitió cuatro (4) opiniones sobre tres proyectos de adendas a los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), Aeropuerto



Internacional de Chinchero - Cusco (AICC) y Red Vial N° 5 - Tramo Vial: Ancón - Huacho - Pativilca.

En el 2017, el Tribunal de Solución de Controversias del OSITRAN resolvió un total de 318 reclamos formulados por usuarios, de los cuales la mayor parte (44,7%) fueron declarados fundados. Dicho año se observa una reducción importante de los expedientes en trámite, reflejando una mayor celeridad y eficacia en la resolución de las apelaciones. Por su parte, la Secretaría Técnica de los CCO recibió cuatro (04) solicitudes de inicio de controversia entre LAP y líneas áreas con relación a la interpretación de los Mandatos de Acceso.

Con relación a su función normativa, durante 2017, el OSITRAN emitió cinco (05) mandatos de acceso a solicitud de líneas aéreas para prestar servicios esenciales en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y en el Aeropuerto Alfredo Rodríguez Ballón de Arequipa.

Respecto del marco normativo regulatorio, el OSITRAN aprobó el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte, con el fin de contar con una reglamentación acorde con el marco legal vigente y de fácil entendimiento por parte de los ciudadanos. Asimismo, aprobó el proyecto del Reglamento de Infracciones y Sanciones, cuyos principales objetivos consisten en establecer normativamente un esquema de incentivos orientado al cumplimiento de obligaciones contractuales, incorporar elementos que permitan tipificar mejor las infracciones y facilitar una mejor y objetiva determinación del monto de la sanción. También, se aprobó un proyecto de Reglamento de Aporte por Regulación, con el objetivo de incorporar los principios de simplificación administrativa y viabilizar el gobierno electrónico. Finalmente, se iniciaron los procesos de revisión del Reglamento General de Tarifas, Reglamento de Supervisión y Reglamento Marco de Acceso, lo cual se viene realizando conforme a los principios y buenas prácticas de la OCDE en materia de mejora regulatoria, para lo cual se tiene previsto efectuar los correspondientes RIAs, contando para ello con el apoyo y asesoramiento continuo de los expertos de la OCDE.

El OSITRAN se encuentra comprometido con los principios de calidad regulatoria de la OCDE, razón por la cual conformó su Comité de Mejora Regulatoria y aprobó su Política de Mejora Regulatoria. Durante 2017, como resultado del trabajo conjunto realizado con la OCDE en el marco de la asistencia técnica, se aprobó el "*Manual de Análisis de Impacto Regulatorio del OSITRAN*", el cual se viene aplicando en el marco de los procedimientos de revisión de reglamentos en curso. El OSITRAN también ha implementado mejores prácticas en materia de transparencia y rendición de cuentas (publicación de diversa información de interés en el portal web, audiencias de rendición de cuentas, encuentro anual de Consejos de Usuarios), así como mecanismos de relacionamiento con los stakeholders (capacitaciones, audiencias públicas). Asimismo, se ha trabajado en la implementación un sistema de prevención de la corrupción (ISO 37001).



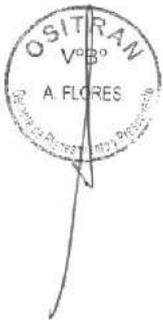
El OSITRAN realiza esfuerzos para garantizar el respeto y cumplimiento de los derechos de los usuarios de las ITUP. Así, durante 2017, se desarrollaron diversas actividades de capacitación dirigidas a los usuarios, así como al personal de atención a usuarios de las entidades prestadoras. Asimismo, con el fin de promover la accesibilidad de las personas con ceguera, se elaboró y difundió la Guía del Usuario en Sistema Braille. También, se han realizado encuestas a los usuarios de 18 infraestructuras, con el fin de medir su nivel de satisfacción y así poder identificar las acciones que deben adoptarse para mejorar los servicios. Por otro lado, se trabajó en el diseño del aplicativo móvil "OSITRAN CONTIGO" (activo desde marzo de 2018), el cual permitirá a los usuarios conocer diversos aspectos de intereses de las concesiones en las que se encuentran. Finalmente, como resultado de las evaluaciones realizadas durante 2017, a partir de enero de 2018, se tomó la decisión de iniciar la implementación de cinco (5) oficinas regionales para poder atender con mayor celeridad a los usuarios, las cuales se implementarán a lo largo del año 2018.

Por otra parte, con la finalidad de promover la cultura regulatoria, durante 2017 el OSITRAN llevó a cabo el XIV Curso de Extensión Universitaria – CEU, en el marco del cual participaron 45 alumnos de universidades a nivel nacional de las especialidades de economía, derecho e ingeniería civil. Asimismo, con el objetivo de mejorar el proceso de investigación de los mercados regulados y contribuir al fortalecimiento del sistema regulatorio, el OSITRAN difunde anualmente documentos estadísticos e investigaciones relacionadas con el desempeño de las entidades prestadoras y el funcionamiento de los mercados.

Con relación al capital humano, al cierre de 2017, se encontraba laborando en el OSITRAN un total de 271 colaboradores, contratados principalmente bajo los regímenes del Decreto Legislativo N° 728 (47,9%) y Decreto Legislativo N° 1057. Cabe señalar que, el 66,1% de los colaboradores se ubica en el rango de edad de 30 a 50 años, el 57% son ingenieros civiles, abogados o economistas, cerca de la mitad son titulados y un 28% cuenta con el grado o estudios de maestría y doctorado. Asimismo, se efectuaron diversas actividades de formación, capacitación y desarrollo del personal, con una inversión de S/ 325, 6 mil.

Por otra parte, respecto al desarrollo organizacional, durante 2017, el OSITRAN ha trabajado en la implementación del Sistema de Control Interno, habiéndose aprobado el "Manual de Gestión de Riesgos" y el "Plan de Gestión de Riesgos". Asimismo, el OSITRAN cuenta con un Sistema de Gestión de la Calidad ISO 9001, habiéndose realizado diversas acciones para migrar a la nueva versión de la Norma ISO 9001, habiéndose superado exitosamente la auditoría de recertificación de la norma ISO 9001:2015 para el periodo 2018 -2021.

Finalmente, con relación a la información financiera, durante 2017 el presupuesto de Ingresos del OSITRAN ascendió a S/. 89,93 millones, cifra que representó un incremento de 3% con respecto al año anterior, siendo que el 90% del total de ingresos provienen del aporte por regulación. La ejecución presupuestal fue de 78,9%, cifra similar a la registrada el año anterior (79,4%). Debe destacarse que durante 2017, los procesos de contrataciones, adquisiciones y capacitaciones se vieron afectados por los dos cambios de gestión en los meses de marzo y julio de 2017.



# ANEXOS

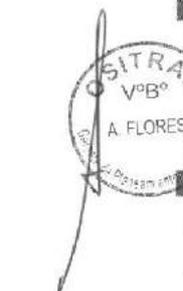


**Anexo N° 1**  
**Listado de Entidades Prestadoras**

Al 2017

| N°                  | ENTIDAD PRESTADORA                                | INFRAESTRUCTURA   | INICIO DE LA CONCESIÓN | MODALIDAD      | PLAZO   |
|---------------------|---|---|------------------------|----------------|---------|
| <b>CARRETERAS</b>   |   |   |                        |                |         |
| 1                   | NORVIAL S.A.                                      | Red Vial N°5: Ancón - Huacho - Pativilca  | 2003                   | Autosostenible | 25 años |
| 2                   | CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.                  | Red Vial N°6: Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica  | 2005                   | Autosostenible | 30 años |
| 3                   | CONCESIONARIA IIRSA NORTE S.A.                    | Eje Multimodal Amazonas Norte: Paita - Yurimaguas   | 2005                   | Cofinanciada   | 25 años |
| 4                   | CONCESIONARIA INTEROCEÁNICA SUR - TRAMO 2 S.A.    | IIRSA Sur Tramo 2: Urcos - Inambari   | 2005                   | Cofinanciada   | 25 años |
| 5                   | CONCESIONARIA INTEROCEÁNICA SUR - TRAMO 3 S.A.    | IIRSA Sur Tramo 3: Inambari - Iñapari   | 2005                   | Cofinanciada   | 25 años |
| 6                   | INTERSUR CONCESIONES S.A.                         | IIRSA Sur Tramo 4: Inambari - Azángaro  | 2005                   | Cofinanciada   | 25 años |
| 7                   | CONCESIONARIO CANCHAQUE S.A.                      | Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque   | 2007                   | Cofinanciada   | 15 años |
| 8                   | SURVIAL S.A.                                      | IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona - Urcos  | 2007                   | Cofinanciada   | 25 años |
| 9                   | CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A.                   | IIRSA Sur Tramos: Matarani - Ilo - Azángaro   | 2007                   | Cofinanciada   | 25 años |
| 10                  | SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA DEL NORTE S.A.C. | Red Vial N° 4 Tramos Viales Pativilca - Santa - Trujillo y Puerto Salaverry - Empalme Ro1N  | 2009                   | Autosostenible | 25 años |
| 11                  | CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY - ACOS S.A.           | Tramo Vial: Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo - Hualal - Acos   | 2009                   | Cofinanciada   | 15 años |
| 12                  | OBRAINSA CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.            | Tramo Vial: Nuevo Mocupe - Cayalti - Oyotún   | 2009                   | Cofinanciada   | 15 años |
| 13                  | CONCESIONARIA VIAL DEL SOL S.A.                   | Autopista del Sol - Trujillo - Sullana  | 2009                   | Autosostenible | 25 años |
| 14                  | SOCIEDAD DESARROLLO VIAL DE LOS ANDES S.A.C.      | IIRSA Centro Tramo 2: Puente Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco  | 2010                   | Autosostenible | 25 años |
| 15                  | CONCESIONARIA PERUANA DE VIAS S.A.                | Tramo Vial Desvío Quilca - Desvío Arequipa (Repartición) - Desvío Matarani - Desvío Moquegua - Desvío Ilo - Tacna - La Concordia  | 2013                   | Autosostenible | 25 años |
| 16                  | CONVIAL SIERRA NORTE S.A.                         | Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2   | 2014                   | Autosostenible | 25 años |
| <b>AEROPUERTOS</b>  |   |   |                        |                |         |
| 17                  | LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L                       | Aeropuerto Internacional Jorge Chávez   | 2001                   | Autosostenible | 40 años |
| 18                  | AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.                         | Primer Grupo de Aeropuertos Regionales  | 2006                   | Cofinanciada   | 25 años |
| 19                  | AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A.                 | Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales   | 2011                   | Cofinanciada   | 25 años |
| 20                  | AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO - CUSCO     | Consortio Kuntur Wasi S.A   | 2014                   | Cofinanciada   | 40 años |
| <b>PUERTOS</b>      |   |   |                        |                |         |
| 21                  | TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A.               | Terminal Portuario de Matarani  | 1999                   | Autosostenible | 30 años |
| 22                  | DP WORLD CALLAO S.A.                              | Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur   | 2006                   | Autosostenible | 30 años |
| 23                  | TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A.      | Terminal Portuario de Paita   | 2009                   | Autosostenible | 30 años |
| 24                  | TRANSPORTADORA CALLAO S.R.L.                      | Terminal de Embarque de Concentración de Minerales en el Terminal Portuario del Callao  | 2011                   | Autosostenible | 20 años |
| 25                  | APM TERMINALS CALLAO S.A.                         | Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao   | 2011                   | Autosostenible | 30 años |
| 26                  | CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.                | Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma  | 2011                   | Cofinanciada   | 30 años |
| 27                  | TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.                   | Terminal Portuario General San Martín - Pisco   | 2014                   | Autosostenible | 30 años |
| <b>HIDROVÍAS</b>    |   |   |                        |                |         |
| 28                  | CONCESIONARIA HIDROVÍA AMAZÓNICA S.A.             | Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza - Iquitos - Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas - Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa - confluencia con el río Marañón | 2017                   | Cofinanciada   | 20 años |
| <b>VÍAS FÉRREAS</b> |   |   |                        |                |         |
| 29                  | FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.                      | Ferrocarril del Sur y del Sur Oriente   | 1999                   | Autosostenible | 35 años |
| 30                  | FERROVÍAS CENTRAL ANDINA S.A.                     | Ferrocarril del Centro  | 1999                   | Autosostenible | 40 años |
| 31                  | GYM FERROVÍAS S.A.                                | Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador - Av. Grau - San Juan de Lurigancho   | 2011                   | Cofinanciada   | 30 años |
| 32                  | SOCIEDAD COCESIONARIA METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A.  | Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambeta de la Red Básica del metro de Lima y Callao   | 2014                   | Cofinanciada   | 35 años |
| 1                   | CORPAC  | Aeropuertos No Concesionados  |                        |                |         |
| 2                   | ENAPU   | Puertos No Concesionados  |                        |                |         |

Fuente y Fuente: OSITRAN



**Anexo N° 2**  
**Fichas resumen de las concesiones vigentes**

**I. RED VIAL**

| <b>Red Vial N° 5 - Tramo Ancón-Huacho-Pativilca</b>                  |  |                        |
|--|--|------------------------|
| <b>Fecha de suscripción</b>  | 15 de enero de 2003  |                        |
| <b>Concesionario</b>   | NORVIAL S.A.   |                        |
| <b>Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)</b>                | USD 140,7 millones   |                        |
| <b>Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV)</b> | USD 118,3 millones   |                        |
| <b>Principales avances 2017</b>                                      | Se culminaron 53 km de un total de 57 km de calzada construida de las obras de la 2da etapa, los cuales entraron en operación en enero de 2018.<br><br>Construcción de los puentes sobre los ríos Huaura, Supe y Pativilca, así como el inicio de la ejecución de los Intercambios viales en Huacho, Medio Mundo, San Nicolás y Barranca.  |                        |
| <b>Avance físico al 31 de diciembre de 2017</b>                      | <b>PRIMERA ETAPA</b>   | <b>SEGUNDA ETAPA</b>   |
|  | 100%   | 93.31%                 |
| <b>Estado al 31 de diciembre del 2017</b>                            | Primera Etapa: Concluida<br>Segunda Etapa: En ejecución (93.31%)<br>Actualmente también se viene ejecutando obras complementarias Las siguientes obras no han podido culminarse debido a demoras en la entrega de terrenos libres de interferencias y/o conflictos sociales: <ul style="list-style-type: none"> <li>• El tramo pendiente de construcción (PAD Centenario, San Martín y Perú) se encuentra entre los Km 148+080 al Km 153+185.</li> <li>• Ramal 2 del Intercambio Vial Barranca. El Concedente ha solicitado un cambio en el Expediente Técnico.</li> <li>• 2 puentes peatonales obligatorios ubicados en las progresivas Km 78+640 y Km 80+420.</li> </ul> |                        |
| <b>Niveles de Servicio</b>   | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>   | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |
|  | Varios   | cumple                 |

| <b>Red Vial N° 6 – Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica</b>       |   |  |
|---|---|--|
| <b>Fecha de suscripción</b>                                     | 20 de septiembre 2005   |  |
| <b>Concesionario</b>  | Concesionaria Vial del Perú S.A.  |  |
| <b>Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)</b>           | USD 293,9 millones  |  |
| <b>Inversiones al 31 de diciembre del 2017 (en USD sin IGV)</b> | USD 118,6 millones  |  |
| <b>Principales avances 2017</b>                                 | El avance de obras al final del ejercicio 2017 alcanzó un avance acumulado de 94.36%, el mismo que incluye la construcción parcial de las siguientes obras: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción primera y segunda calzada (derecha e izquierda) del Km. 53+386 al Km. 94+500 (98%).</li> <li>• Construcción del puente sobre el Río Chico (88%)</li> <li>• Construcción del puente sobre el Río Matagente (94%)</li> <li>• Construcción del puente Pisco (100%).</li> </ul> |  |



|  |   |                      |                        |
|--|---|----------------------|------------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción del puente Tambo de Mora (86%)</li> <li>• Paso a desnivel Tambo de Mora (100%)</li> <li>• Paso a desnivel Dos de Mayo (100%)</li> <li>• Paso a desnivel Sunampe (100%)</li> <li>• Paso a desnivel Puquio Santo (95%)</li> <li>• Paso a desnivel San Andrés (97%)</li> <li>• Construcción del Intercambio Vial Chincha (100%)</li> <li>• Construcción del Intercambio Vial San Andrés (80%)</li> <li>• Construcción del Intercambio Vial Pisco (98%).</li> <li>• Construcción Intercambio Vial Paracas (0%)</li> </ul> |                      |                        |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017 | <b>PRIMERA ETAPA</b>  | <b>SEGUNDA ETAPA</b> | <b>TERCERA ETAPA</b>   |
|  | 100%  | 90.78 %              | 16.55%                 |
| Estado al 31 de diciembre del 2017       | Primera Etapa: Concluida<br>Segunda Etapa: En ejecución<br>Tercera Etapa: Paralizado por falta de liberación de terrenos  |                      |                        |
| Niveles de Servicio                      | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  |                      | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |
|  | Varios  |                      | cumple                 |

| IIRSA Norte: Paíta-Yurimaguas                                 |   |  |
|---|---|--|
| Fecha de suscripción  | 17 de junio de 2005   |  |
| Concesionario   | Concesionaria IIRSA Norte S.A.  |  |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 631,5 millones  |  |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 557 millones  |  |
| Principales avances 2017                                      | Durante el año 2017, la Sociedad Concesionario dio inicio, concluyó y puso en operación la Obra Accesorias del Sector Km. 180+780 al Km. 180+950. Entre otros tenemos: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Obras obligatorias</i> contenidas en el contrato de concesión: Concluidas.</li> <li>• <i>Obra adicional</i>: Construcción de la Segunda Calzada Piura - Paíta: 94.86%.</li> <li>• Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 20 Sectores de obras accesorias prioritarias: Concluidas:</li> <li>• Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 22 Sectores de obras accesorias prioritarias: 19.80%</li> </ul> |  |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                      | <b>OBRA PRINCIPAL/ OBRAS ACCESORIAS 20 SECTORES/ OBRA ACCESORIA SECTOR KM 180+780 AL KM 180+950</b>   | <b>OBRA DE CONSTRUCCIÓN SEGUNDA CALZADA PIURA- PAITA</b> |
|   | 100%  | 94.86%   |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                            | Las Obras Obligatorias indicadas en el Contrato están ejecutadas. A la fecha, se están ejecutando solo una Obra Adicional, estando en cartera la ejecución de algunas obras accesorias  |  |
| Niveles de Servicio   | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  |  |
|   | Varios  |  |
|   | <b>NIVEL ALCANZADO</b>  |  |
|   | cumple  |  |



| IIRSA Sur, Tramo 2 : Urcos-Inambari                           |   |                        |
|---|---|------------------------|
| Fecha de suscripción  | 04 de agosto de 2005.   |                        |
| Concesionario   | Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.  |                        |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 688,4 millones  |                        |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 6596 millones   |                        |
| Principales avances 2017                                      | El 25 de agosto de 2017 se inició la ejecución de la obra accesoria en el sector Km. 125+394 al Km. 125+495 Progresiva Hito, aprobadas con un presupuesto total de USD 11,665,875.91; con un monto reconocido del PID aprobado hasta el 2017 de USD 3,282,243.47 y un avance físico del 27.64 % al 25 de diciembre de 2017. |                        |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                      | <b>OBRA CONTRACTUAL</b><br>100%   |                        |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                            | Las Obras contractuales fueron culminadas al 100%<br>A la fecha, el Concesionario está ejecutando Obras Accesorias.   |                        |
| Niveles de Servicio   | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |
|   | Varios  | cumple                 |

| IIRSA Sur, Tramo 3: Inambari-Iñapari                          |   |                        |
|---|---|------------------------|
| Fecha de suscripción  | 04 de agosto de 2005  |                        |
| Concesionario   | Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.  |                        |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 687,4 millones  |                        |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 625,5 millones  |                        |
| Principales avances 2017                                      | Durante el año 2017 se realizaron trabajos de mantenimiento periódico, como la ejecución del ITM de Señalización Horizontal en el sector Km 246+445 a Km 288+990 y Km 312+251 a Km 351+392. Los trabajos se iniciaron en enero de 2017 y finalizados en julio de 2017.<br><br>Asimismo, se ejecutó el ITM de Señalización Horizontal en el sector Km 596+397 al Km 656+734, los trabajos se iniciaron en junio de 2017 y tiene a la fecha un avance del 85%. También se han ejecutados otros ITM. |                        |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                      | <b>OBRA CONTRACTUAL</b><br>100%   |                        |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                            | A la fecha, el Concesionario ha culminado las obras accesorias aprobadas por el Concedente.<br>En operación   |                        |
| Niveles de Servicio   | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |
|   | Varios  | cumple                 |



| IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro-Inambari                         |   |                       |                 |        |        |
|---|---|-----------------------|-----------------|--------|--------|
| Fecha de suscripción  | 04 de agosto de 2005  |                       |                 |        |        |
| Concesionario   | Intersur Concesiones S.A.   |                       |                 |        |        |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 663,6 millones  |                       |                 |        |        |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 708,734,839   |                       |                 |        |        |
| Principales avances 2017                                      | <p>El 04 de enero de 2017 se inició la obra de solución del Sector Crítico "Variante del Trazado de Vía por la Margen Derecha del Río San Gabán en el Km. 295+375", la cual consiste en la construcción de 2 puentes en acero y de un tramo de carretera en el margen derecho del río San Gabán. A diciembre de 2017, la obra presentó un avance de 67,3% respecto del presupuesto referencial aprobado.</p> <p>El 19 de mayo de 2017, se inició la obra accesoria "Construcción de Defensas Ribereñas en cinco (05) sectores – Sector Km. 102+400 al Km. 129+500", la cual consiste en la construcción de defensas ribereñas del Río Crucero, mediante gaviones en cinco sectores de la carretera comprendidos entre los Km. 102+400 al Km. 129+400, culminándose las obras el 30 de noviembre de 2017.</p> <p>A diciembre de 2017, el Concesionario ha culminado las Obras de Construcción comprometidas según lo estableció el Contrato de Concesión y Adendas, las cuales se desarrollaron en Etapas I, II, III, Periodo Final y Periodo de Sectores Críticos, Inestables y Otros. En particular, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obras de la Etapa de Construcción: 100%</li> <li>• Obra Sector Crítico Km. 295+375: 67.30%</li> <li>• Obra Accesorias Defensas Ribereñas 05 Sectores Km. 102+400 al Km. 129+500: 100%</li> </ul> |                       |                 |        |        |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                      | <p style="text-align: center;"><b>OBRA CONTRACTUAL</b></p> <p style="text-align: center;">100%</p>  |                       |                 |        |        |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                            | <p>La concesión está en etapa de operación.</p> <p>Se tiene programada dar inicio a los trabajos del sector crítico de LLocllamayo, el cual cuentan con expediente y presupuesto aprobado, cuyo costo ascenderá a los USD 32 millones, estando pendiente la aprobación de la disponibilidad presupuestal del mismo.</p>   |                       |                 |        |        |
| Niveles de Servicio   | <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</th> <th>NIVEL ALCANZADO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Varios</td> <td>cumple</td> </tr> </tbody> </table>  | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO | Varios | cumple |
| NIVEL DE CUMPLIMIENTO   | NIVEL ALCANZADO   |                       |                 |        |        |
| Varios  | cumple  |                       |                 |        |        |

| Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque                         |                              |
|---|------------------------------|
| Fecha de suscripción  | 9 de enero de 2007           |
| Concesionario   | Concesionario Canchaque S.A. |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 36,7 millones            |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 36,7 millones            |
| Principales avances 2017                                      | Concesión en operaciones     |



|  |   |                        |
|--|---|------------------------|
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017 | <b>OBRA CONTRACTUAL</b>   |                        |
|  | 100%  |                        |
| Estado al 31 de diciembre del 2017       | Las Obras de Construcción se iniciaron el 28 de abril de 2008 y fueron culminadas en su totalidad el 30 de setiembre de 2009. |                        |
| Niveles de Servicio                      | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |
|  | Varios  | cumple                 |

| IIRSA Sur, Tramo 1: Marcona - Urcos                           |   |                        |
|---|---|------------------------|
| Fecha de suscripción  | 23 de octubre de 2007   |                        |
| Concesionario   | SURVIAL S.A.  |                        |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 145,4 millones  |                        |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 140,786,240   |                        |
| Principales avances 2017                                      | Obras concluidas, con excepción de la Unidad de Peaje Pichirhua. En operación.  |                        |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                      | <b>OBRA CONTRACTUAL</b>   |                        |
|   | 99.74%  |                        |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                            | Porcentaje de avance de 99,74% respecto de las obras contractuales (incluye las obras adicionales: "Señalización y ordenamiento del tránsito urbano de la Ciudad de Chalhuanca" y "Construcción de la vía de Evitamiento Urcos"). Está pendiente la ejecución de la unidad de peaje de Pichirhua que no se pudo culminar por problemas con la liberación de terrenos. |                        |
| Niveles de Servicio   | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |
|   | (*)   | cumple                 |

(\*) El Contrato de Concesión no presenta los valores admisibles de Nivel de Servicio Global, no obstante, el Regulador viene cumpliendo con efectuar dichas mediciones.

| IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo, Matarani - Azángaro                  |  |  |
|---|--|--|
| Fecha de suscripción  | 24 de octubre de 2007.   |  |
| Concesionario   | Concesionaria Vial del Sur S.A.  |  |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 301,9 millones   |  |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 220,504,839  |  |
| Principales avances 2017                                      | Durante 2017, se ha continuado con la obra de construcción de la Segunda Calzada de la Carretera Puno - Juliaca, valorizada en USD 86 millones. Sin embargo, los avances de la obra se han visto limitados por la falta de entrega de tramos continuos de terreno. Al 31 de diciembre de 2017 se tiene un avance de 46,61% de la inversión comprometida en dicha obra. |  |
|   | Asimismo, se inició la obra adicional Sectores Inestables, Sector 3 Km 34+460 - Km 34+680 (División Arequipa - Yura), la cual tiene un avance de 58,40 %.  |  |



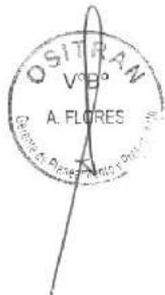
|  |  |   |
|--|--|---|
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017 | <b>OBRA CONTRACTUAL</b>  | <b>OBRA ADICIONAL: SEGUNDA CALZADA CARRETERA PUNO - JULIACA</b> |
|  | 98.3%  | 46.61%  |
| Estado al 31 de diciembre del 2017       | La vía se encuentra en fase de explotación, contando con una longitud de 854,70 km, divididos en 18 sectores. Su extensión representa cerca del 32% de la IIRSA Sur.<br><br>En la actualidad tiene siete (7) Unidades de Peaje operativas: Matarani, Uchumayo y Patahuasi, en Arequipa; Santa Lucía y Caracoto, en Puno, y Pampa Cuéllar e Ilo, en Moquegua. |   |
| Niveles de Servicio                      | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>   | <b>NIVEL ALCANZADO</b>  |
|  | (*)  | cumple  |

(\*) El Contrato de Concesión no presenta los valores admisibles de Nivel de Servicio Global, no obstante, el Regulador viene cumpliendo con efectuar dichas mediciones.

| Red Vial N° 4 - Pativilca - Puerto Salaverry                  |   |                        |
|---|---|------------------------|
| Fecha de suscripción  | 18 de febrero de 2009   |                        |
| Concesionario   | Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C – AUNOR  |                        |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 286,2 millones  |                        |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 174,978,039   |                        |
| Principales avances 2017                                      | El Concesionario viene ejecutando la Segunda Calzada, la cual se encuentra paralizada desde julio de 2016, debido a la falta de entrega de terrenos por parte del Concedente. Se logró un avance de 61,83% de la Segunda Calzada Asimismo se viene ejecutando la Obra Adicional Muro Separador Central entre los Km. 496+000 al Km. 557+200 y Km. 410+000 al Km. 411+000, la cual cuenta con un avance de 86,39%.<br>Se ha ejecutado también los Óvalos Paramonga, Huaraz, Morín, Chavimochic, Huambacho, Tortugas y Samanco. |                        |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                      | <b>OBRAS DE LA SEGUNDA CALZADA</b><br><br>61,83%  |                        |
| Estado Actual de las Concesiones                              | En ejecución las Obras de la Segunda Calzada y las Obras de desempate   |                        |
| Niveles de Servicio   | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |
|   | Varios  | cumple                 |

(\*) Mediante Adenda N° 2 suscrita el 22 de julio de 2017, se corrigió la Fórmula de Cálculo de NSG.

| Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral - Acos                    |  |
|---|--|
| Fecha de suscripción  | 20 de febrero de 2009                  |
| Concesionario   | Consortio Concesión Chancay- Acos S.A. |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 41,6 millones                      |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 39,9 millones                      |



|   |   |                              |
|---|---|------------------------------|
| <b>Principales avances 2017</b>                 | En el año 2017 aún no se ha iniciado la etapa de explotación de la vía, se ha ejecutado las Obras complementarias referidas a la unidad de peaje y estación de pesaje   |                              |
| <b>Avance físico al 31 de diciembre de 2017</b> | <b>OBRAS CONTRACTUALES</b>  | <b>UNIDAD DE PEAJE MÓVIL</b> |
|   | 97%   | 80.46%                       |
| <b>Estado Actual de las Concesiones</b>         | Las obras de la etapa de construcción se encuentran culminadas, así como la unidad de peaje, que se concluyó recién en marzo de 2017, por problemas en la liberación de los terrenos para la ejecución de dicha obra. |                              |
| <b>Niveles de Servicio</b>                      | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  | <b>NIVEL ALCANZADO</b>       |
|   | Varios  | No se encuentra en operación |

| <b>Tramo Vial - Mocupe - Cayaltí - Oyotún</b>                        |   |                              |
|--|---|------------------------------|
| <b>Fecha de suscripción</b>  | 30 de abril de 2009   |                              |
| <b>Concesionario</b>   | Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A.  |                              |
| <b>Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)</b>                | USD 24,8 millones   |                              |
| <b>Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV)</b> | USD 24,8 millones   |                              |
| <b>Principales avances 2017</b>                                      | A diciembre de 2017, se terminó con el proceso de aceptación de la totalidad de las obras ejecutadas y se aprobó el último CAO.   |                              |
| <b>Avance físico al 31 de diciembre de 2017</b>                      | <b>OBRAS CONTRACTUALES</b>  |                              |
|  | 100%  |                              |
| <b>Estado Actual de las Concesiones</b>                              | El total de kilómetros concesionados es 46,797 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: Nuevo Mocupe – Zaña (10,700 Km.) Zaña – Cayaltí (3,450 Km.) y Cayaltí – Oyotún (32,647 Km.).<br>La ejecución de las obras comprometidas culminó en el año 2012, quedando pendiente la ejecución de la unidad de peaje, la que fue culminada en el año 2014. A diciembre de 2017, se terminó con el proceso de aceptación de la totalidad de las obras ejecutadas y se aprobó el último CAO. |                              |
| <b>Niveles de Servicio</b>   | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  | <b>NIVEL ALCANZADO</b>       |
|  | varios  | No se encuentra en Operación |

| <b>Autopista del Sol - Trujillo-Sullana</b>                          |   |  |
|--|---|--|
| <b>Fecha de suscripción</b>  | 25 de abril de 2009   |  |
| <b>Concesionario</b>   | Concesionaria Vial del Sol S.A.   |  |
| <b>Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)</b>                | USD 398 millones  |  |
| <b>Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV)</b> | USD 151,5 millones  |  |
| <b>Principales avances 2017</b>                                      | En abril del 2017 se inició la ejecución de las obras correspondientes al Acta de Acuerdo N° 2 para la Ejecución de Obra Adicional: "Construcción de la Segunda |  |



|   |  |   |
|---|--|---|
|   | <p>Calzada de la Vía de Evitamiento de Piura – Carretera Panamericana Norte, Tramo Km. 988+000 – Km. 1002+000” en la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana, en este segundo acuerdo señalan la ejecución de las siguientes obras:</p> <p>a) La carretera, entre la progresiva del Km. 988+000 al Km 992+980 de la Carretera Panamericana Norte (segundo tramo)</p> <p>b) Intercambio Vial La Legua</p> <p>c) Intercambio Vial Catacaos</p> <p>d) Puente Canal 1</p> <p>e) Puente Canal 2</p> <p>f) Puente Canal Dren Km. 990+466</p> <p>g) Puente Grau</p> <p>h) Puente Panamericana</p> <p>Al mes de diciembre de 2017, las obras se encuentran con un avance del 60,98% lo que representa un monto de S/. 101,4 millones (incluido el IGV).</p> <p>En el mes de marzo de 2017 el Concesionario inicio la ejecución de las obras correspondientes a Acta de Acuerdo N° 3 para la Ejecución de Obra Adicional: “Construcción de la Segunda Calzada de la Vía de Evitamiento de Piura – Carretera Panamericana Norte, Tramo Km. 988+000 – Km. 1002+000” en la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana, en este tercer acuerdo señalan la ejecución de las siguientes obras:</p> <p>a) Paso a Desnivel Prolongación Av. Grau – UPS Villa Hermosa</p> <p>b) Paso a Desnivel Km. 998+811, Sector Coscomba</p> <p>Al mes de diciembre de 2017, las obras se encuentran con un avance del 24,39% lo que representa un monto de S/. 5,3 millones (incluido el IGV).</p> <p>En el mes de junio de 2017 el Concesionario inició la ejecución de las obras correspondientes al Acta de Acuerdo para ejecución de Obra Adicional: “Construcción del Paso a Desnivel Casagrande en la Carretera Panamericana norte Km. 616+268”. Al mes de diciembre de 2017, las obras se encuentran con un avance del 36,8% lo que representa un monto de S/. 6,1 millones (incluido el IGV)</p> |   |
| <p>Avance físico al 31 de diciembre de 2017</p> | <p align="center"><b>OBRAS CONTRACTUALES – SEGUNDA CALZADA</b></p>   |   |
|   | <p align="center">38,1%</p>  |   |
| <p>Estado Actual de las Concesiones</p>         | <p>Persiste la demora de liberación de áreas de terreno por parte del Concedente, para su entrega al Concesionario, lo que impide la normal ejecución de las obras contractuales al 100%</p>   |   |
| <p>Niveles de Servicio</p>                      | <p align="center"><b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b></p> <p align="center">Varios</p>  | <p align="center"><b>NIVEL ALCANZADO</b></p> <p align="center">cumple</p> |

| IIRSA Centro - Tramo 2   |   |
|--|---|
| <p>Fecha de suscripción</p>  | <p>27 de setiembre de 2010</p>                  |
| <p>Concesionario</p>   | <p>Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.</p> |
| <p>Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)</p>                | <p>USD 153,7 millones</p>                       |
| <p>Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV)</p> | <p>USD 120,3 millones</p>                       |



|   |   |                                |
|---|---|--------------------------------|
| <b>Principales avances 2017</b>                 | El concesionario a ejecutado las siguientes obras: <ul style="list-style-type: none"> <li>Obras de Puesta a Punto (OPA): Avance del 100%.</li> <li>Obras de No Puesta a Punto (ONPA): Avance de 86,79% (considerando el 51% de los terrenos entregados por el Concedente).</li> </ul> |                                |
| <b>Avance físico al 31 de diciembre de 2017</b> | <b>OBRAS DE NO PUESTA A PUNTO</b>   | <b>OBRAS DE PUESTA A PUNTO</b> |
|   | 86,79%  | 100%                           |
| <b>Estado Actual de las Concesiones</b>         | Las actividades de OPA y ONPA que se vienen ejecutando en el tramo concesionado, corresponden a la fase de Inversiones, en ese sentido no hay fase de operación hasta cuando se concluyan las obras.  |                                |
| <b>Niveles de Servicio</b>                      | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  | <b>NIVEL ALCANZADO</b>         |
|   | varios  | Etapas de Construcción         |

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

|  |   |                        |
|--|---|------------------------|
| <b>Fecha de suscripción</b>  | 30 de enero de 2013   |                        |
| <b>Concesionario</b>   | Sociedad Concesionaria Peruana de Vías - COVINCA S.A.   |                        |
| <b>Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)</b>                | USD 134,3 millones  |                        |
| <b>Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV)</b> | USD 22,8 millones   |                        |
| <b>Principales avances 2017</b>                                      | A diciembre de 2017, se tiene un 19,18% de avance de inversión ejecutada, que corresponde a un avance de 195,850 Km de obras de Puesta a Punto.   |                        |
| <b>Avance físico al 31 de diciembre de 2017</b>                      | <b>OBRAS CONTRACTUALES</b>  |                        |
|  | 19.18%  |                        |
| <b>Estado Actual de las Concesiones</b>                              | <p>Las principales prestaciones a cargo del concesionario son la ejecución de las obras obligatorias:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Obras de Puesta a Punto en la totalidad de la vía concesionada:</li> <li>Obras distintas a Puesta a Punto: <ul style="list-style-type: none"> <li>La construcción de una segunda calzada de 53 km entre el Dv. Huambo (El Alto) - Dv. Arequipa, incluyendo óvalos de inicio y fin.</li> <li>La construcción de una segunda calzada de 21 km entre Tacna y La Concordia, incluyendo un óvalo.</li> <li>Tres óvalos adicionales nuevos y dos intercambios viales, doce intersecciones con otras vías, tres puentes y seis puentes peatonales.</li> </ul> </li> </ol> <p>La ejecución de las Obras de Puesta a punto se inició en mayo del 2016 y al 31 de diciembre de 2017 se tiene un avance de 19,18% de inversión ejecutada (195,850 Km de obras de Puesta a Punto).</p> |                        |
| <b>Niveles de Servicio</b>   | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |
|  | 95%   | Etapas de Construcción |

**Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N**

|                             |                                      |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| <b>Fecha de suscripción</b> | 28 de mayo de 2014                   |
| <b>Concesionario</b>        | Concesionaria Vial Sierra Norte S.A. |



|   |   |                        |
|---|---|------------------------|
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 270,9 millones  |                        |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 151,1 millones  |                        |
| Principales avances 2017                                      | <p>Avance de las obras al 31 de diciembre de 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 76,5% de las obras de Rehabilitación y Mejoramiento: la Inversión llegó al Hito N° 7 según monto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado</li> <li>• 30,5% de las obras de Mantenimiento Periódico Inicial: Inversión llegó al Hito N° 1.</li> <li>• 73,2% de las Obras aprobadas por Trato Directo relacionadas a la Rehabilitación y Mejoramiento.</li> </ul> |                        |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                      | <b>OBRAS DE REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO</b>   |                        |
|   | 78,3%   |                        |
| Estado Actual de las Concesiones                              | Ejecución de obras de Rehabilitación y Mejoramiento.<br>Ejecución de trabajos de Mantenimiento Periódico Inicial  |                        |
| Niveles de Servicio   | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |
|   | Varios  | -                      |



## II. PUERTOS

| Terminal Portuario de Matarani                                |  |                                    |                             |   |
|---|--|------------------------------------|-----------------------------|---|
| Fecha de suscripción  | 17 de agosto de 1999   |                                    |                             |   |
| Concesionario   | Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR  |                                    |                             |   |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 282 millones   |                                    |                             |   |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 280,6 millones   |                                    |                             |   |
| Principales avances 2017                                      | Hasta 2017, se ha ejecutado las siguientes obras:  |                                    |                             |   |
|   |  |                                    |                             |   |
|   | Obra   | Monto de inversión (USD, inc. IGV) | Avance a diciembre del 2017 | Situación a diciembre 2017  |
|   | "Sistema de recepción, almacenamiento y embarque de minerales y amarradero F en bahía Islay"   | USD 240,5 millones                 | 100%                        | Liquidada   |
|   | "Ampliación del sistema de lucha contra incendio en el amarradero F"   | USD 1,5 millones                   | 100%                        | Culminada.  |
|   | "Construcción módulo de bienestar 03 en el muelle F"   | S/ 664 mil                         | 100%                        | Culminada. En proceso de recepción de obra y posterior liquidación. |
|   | "Construcción módulo de aduanas por la puerta 02"  | S/ 158,4 mil                       | 100%                        | Culminada. En proceso de recepción de obra y posterior liquidación. |
|   | "Misceláneos: adecuación zona lucha contra incendios, SSHH en el muelle C, zona de esparcimiento"  | S/ 358,5 mil                       | 100%                        | Culminada. En proceso de recepción de obra y posterior liquidación. |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                      | <b>MEJORAS OBLIGATORIAS</b>  |                                    |                             |   |
|   | 100%   |                                    |                             |   |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                            | Hasta el 2017, el Concesionario TISUR ha invertido USD 280,63 millones en la modernización de la infraestructura y equipamiento portuario en el Terminal Portuario de Matarani. Se encuentra en proceso de recepción de obras señaladas en el cuadro anterior. |                                    |                             |   |
| Niveles de Servicio   | No tiene niveles de servicio en el C.C.  |                                    |                             |   |



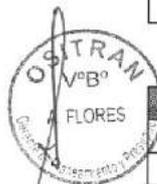
| Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur |  |                          |                  |                  |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
|---|--|--------------------------|------------------|------------------|-----------------|--|---------------|-------------|-----------|---|------|----|----|------|--|------|----|----|------|--|------|----|----|------|---|------|----|----|-----|
| Fecha de suscripción  | 24 de julio de 2006  |                          |                  |                  |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
| Concesionario   | DP World Callao S.R.L  |                          |                  |                  |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                                | USD 627,4 millones   |                          |                  |                  |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV)                 | USD 366,4 millones   |                          |                  |                  |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
| Principales avances 2017  | <p>Actualmente se ejecuta la inversión adicional denominada "Obras Civiles Terrestres", que contempla mejorar el acceso al terminal portuario, ampliar la zona de aforo, ampliar las instalaciones para reefers y la culminación de la pavimentación de la zona 1B, con lo que se incorporarán 3.2 Ha. adicionales de patio de almacenamiento.</p> <p>La obra se inició en marzo de 2017 con un plazo de 365 días calendarios y con un presupuesto estimado ascendente a USD 13,5 millones de dólares americanos (incluido IGV). Al cierre del año 2017 la obra registra un avance estimado del 90%, habiéndose concluido las ocho (08) Gates de Ingreso proyectadas.</p>  |                          |                  |                  |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                                      | <p align="center"><b>OBRAS DE LA PRIMERA FASE 1</b></p> <p align="center">100%</p>   |                          |                  |                  |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
| Estado al 31 de diciembre del 2017  | Hasta el 2017, el Concesionario DPW ha invertido USD 364,61 millones (inc. IGV) en la modernización de la infraestructura y equipamiento portuario en el Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur en el Terminal Portuario de Callao.   |                          |                  |                  |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
| Niveles de Servicio   | <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Indicador de rendimiento</th> <th rowspan="2">Promedio Exigido</th> <th colspan="3">NIVEL ALCANZADO</th> </tr> <tr> <th>(1) Cumplidos</th> <th>(2) Medidos</th> <th>(1) / (2)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tiempo para el inicio de la Descarga en minutos</td> <td>≤ 20</td> <td>26</td> <td>26</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Tiempo para el zarpe de la Nave en minutos</td> <td>≤ 20</td> <td>26</td> <td>26</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora</td> <td>≥ 25</td> <td>26</td> <td>26</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía en minutos</td> <td>≤ 20</td> <td>15</td> <td>26</td> <td>65%</td> </tr> </tbody> </table> | Indicador de rendimiento | Promedio Exigido | NIVEL ALCANZADO  |                 |  | (1) Cumplidos | (2) Medidos | (1) / (2) | Tiempo para el inicio de la Descarga en minutos | ≤ 20 | 26 | 26 | 100% | Tiempo para el zarpe de la Nave en minutos | ≤ 20 | 26 | 26 | 100% | Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora | ≥ 25 | 26 | 26 | 100% | Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía en minutos | ≤ 20 | 15 | 26 | 65% |
|   | Indicador de rendimiento   |                          |                  | Promedio Exigido | NIVEL ALCANZADO |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
| (1) Cumplidos   |  | (2) Medidos              | (1) / (2)        |                  |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
| Tiempo para el inicio de la Descarga en minutos                               | ≤ 20   | 26                       | 26               | 100%             |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
| Tiempo para el zarpe de la Nave en minutos                                    | ≤ 20   | 26                       | 26               | 100%             |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
| Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora  | ≥ 25   | 26                       | 26               | 100%             |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
| Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía en minutos       | ≤ 20   | 15                       | 26               | 65%              |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |
|   |  |                          |                  |                  |                 |  |               |             |           |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |      |    |    |      |   |      |    |    |     |



| Terminal Portuario de Paita  |   |  |                                    |                                   |           |
|--|---|--|------------------------------------|-----------------------------------|-----------|
| Fecha de suscripción   | 09 de setiembre 2009  |  |                                    |                                   |           |
| Concesionario  | Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A. -TPE.   |  |                                    |                                   |           |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                                     | USD 311,6 millones  |  |                                    |                                   |           |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV)                      | USD 206,5 millones  |  |                                    |                                   |           |
| Principales avances 2017   | En el cuadro siguiente se detalla las obras supervisadas por el OSITRAN durante el 2017:  |  |                                    |                                   |           |
|  |   | <b>Monto de inversión (USD, sin IGV)</b> | <b>Avance a diciembre del 2017</b> | <b>Situación a diciembre 2017</b> |           |
|  | "Adquisición de ambulancia TP Paita"  | USD 63,1 mil                             | 100%                               | Culminada.                        |           |
|  | "Ampliación de zona reefers – etapa 01 del Terminal Portuario de Paita"   | USD 464,7 mil                            | 100%                               | Culminada.                        |           |
| "Rehabilitación y evaluación estructural del muelle 01 (muelle espigón existente)" | USD 9,75 millones   | 100%                                     | En ejecución                       |                                   |           |
|  | A la fecha, el Concesionario viene ejecutando la obra de inversión adicional correspondiente a la rehabilitación del muelle espigón existente. Mediante Acta de Inicio de Obras se estableció como fecha de inicio el 15 de mayo de 2017 teniendo un plazo de 234 días calendarios para su culminación. |  |                                    |                                   |           |
|  | asimismo el 22 de noviembre de 2017 se recibió sin observaciones la obra IA "Ampliación de zona reefers".   |  |                                    |                                   |           |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017   | <b>OBRAS DE LA ETAPA 1 Y 2</b>  |  |                                    |                                   |           |
|  | 100%  |  |                                    |                                   |           |
| Estado al 31 de diciembre del 2017   | Hasta el 2017, el concesionario TPE ha invertido USD 206,5 millones (inc.IGV) en infraestructura y equipamiento portuario en el Terminal Portuario de Paita.  |  |                                    |                                   |           |
|  | Obras de la Etapa 1 y 2 culminadas y recibidas.   |  |                                    |                                   |           |
| Niveles de Servicio  | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  |  | <b>NIVEL ALCANZADO</b>             |                                   |           |
|  | Indicador de rendimiento  | Prom. Exigido                            | (1)<br>Cumplidos                   | (2)<br>Medidos                    | (1) / (2) |
|  | Tiempo de Recepción de Mercancía en minutos   | ≤ 20                                     | 21                                 | 21                                | 100%      |
|  | Tiempo de Entrega de Mercancía en minutos   | ≤ 20                                     | 21                                 | 21                                | 100%      |
|  | Para carga a granel sólido en toneladas / hora  | ≥ 200                                    | 21                                 | 21                                | 100%      |
|  | Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora (GRÚA N° 1)  | ≥ 25                                     | 11                                 | 11                                | 100%      |
|  | Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora (GRÚA N° 2)  | ≥ 25                                     | 3                                  | 3                                 | 100%      |
|  | Para carga a Granel Líquido en toneladas / hora   | ≥ 120                                    | 14                                 | 20                                | 70%       |
|  | Para Otras Cargas en toneladas / hora   | ≥ 80                                     | 6                                  | 17                                | 41%       |

| Terminal de Embarque de Concentrados de Mineral en el Callao  |  |
|---|--|
| Fecha de suscripción  | 28 de enero de 2011  |
| Concesionario   | Transportadora Callao S.A  |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 113,2 millones   |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 113,2 millones   |
| Principales avances 2017                                      | En el año 2017, no se han ejecutado inversiones.   |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                      | <b>OBRAS CONTRACTUALES</b>   |
|   | 100%   |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                            | <p>Las obras fueron ejecutadas entre los años 2012 y 2014, inaugurándose en mayo de 2014. El sistema cuenta con una faja tubular hermética encapsulada, a través de la cual se transporta el mineral desde los almacenes hasta embarcarlo, esto permite mitigar la contaminación ocasionada por la circulación de camiones con carga de concentrados de minerales por los alrededores del Puerto del Callao. Los efectos adversos ambientales están controlados.</p> <p>A diciembre del 2017, el concesionario TCSA tiene invertido USD 113,2 millones ( inc. IGV) en infraestructura y equipamiento para el Terminal de Concentrado de Minerales del Puerto del Callao.</p> |

| Terminal Muelle Norte   |   |          |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
|---|---|----------|------------------------|----------|---|----------------------------------|---|---|---------------------------------|---|---|-------------------------------|---|---|----------------------|---|---|-------------|---|---|----------------|---|---|------------------------|---|---|-----------------------|---|---|-----------------------|---|----|-----------------------------|---|----|-------------------|---|--|-------|----|
| Fecha de suscripción  | 11 de mayo de 2011  |          |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| Concesionario   | APM Terminals Callao S.A.   |          |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 883,5 millones  |          |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 404,34 millones   |          |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| Principales avances 2017                                      | <p>Durante 2017, el Concesionario adquirió equipamiento adicional como parte de las Inversiones Complementarias. En particular, los siguientes equipos:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Nº</th> <th>Descripción del Equipo</th> <th>Unidades</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Cucharas para descarga de granos</td><td>8</td></tr> <tr><td>2</td><td>Tolvas móviles medioambientales</td><td>3</td></tr> <tr><td>3</td><td>Tolvas móviles convencionales</td><td>8</td></tr> <tr><td>4</td><td>Cargadores frontales</td><td>2</td></tr> <tr><td>5</td><td>Excavadoras</td><td>3</td></tr> <tr><td>6</td><td>Minicargadores</td><td>6</td></tr> <tr><td>7</td><td>Montacargas de 3.5 Ton</td><td>3</td></tr> <tr><td>8</td><td>Montacargas de 16 Ton</td><td>7</td></tr> <tr><td>9</td><td>Montacargas de 30 Ton</td><td>1</td></tr> <tr><td>10</td><td>Plataformas Portacontainers</td><td>6</td></tr> <tr><td>11</td><td>Terminal Trailers</td><td>8</td></tr> <tr><td></td><td>Total</td><td>55</td></tr> </tbody> </table> | Nº       | Descripción del Equipo | Unidades | 1 | Cucharas para descarga de granos | 8 | 2 | Tolvas móviles medioambientales | 3 | 3 | Tolvas móviles convencionales | 8 | 4 | Cargadores frontales | 2 | 5 | Excavadoras | 3 | 6 | Minicargadores | 6 | 7 | Montacargas de 3.5 Ton | 3 | 8 | Montacargas de 16 Ton | 7 | 9 | Montacargas de 30 Ton | 1 | 10 | Plataformas Portacontainers | 6 | 11 | Terminal Trailers | 8 |  | Total | 55 |
| Nº  | Descripción del Equipo  | Unidades |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| 1   | Cucharas para descarga de granos  | 8        |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| 2   | Tolvas móviles medioambientales   | 3        |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| 3   | Tolvas móviles convencionales   | 8        |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| 4   | Cargadores frontales  | 2        |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| 5   | Excavadoras   | 3        |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| 6   | Minicargadores  | 6        |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| 7   | Montacargas de 3.5 Ton  | 3        |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| 8   | Montacargas de 16 Ton   | 7        |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| 9   | Montacargas de 30 Ton   | 1        |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| 10  | Plataformas Portacontainers   | 6        |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
| 11  | Terminal Trailers   | 8        |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |
|   | Total   | 55       |                        |          |   |                                  |   |   |                                 |   |   |                               |   |   |                      |   |   |             |   |   |                |   |   |                        |   |   |                       |   |   |                       |   |    |                             |   |    |                   |   |  |       |    |



|  | <p>La compra de los equipos fue orientada a mejorar los rendimientos de carga sólida a granel, concretándose la recepción durante el primer semestre del año 2017. La inversión estimada asciende a USD 12 millones (incluido IGV).</p> <p>El 2017 la APN aprobó el expediente técnico de Inversión Complementaria para la "Rehabilitación del muelle 07 - carga líquida", cuyo presupuesto estimado asciende a USD 13,1 millones (incluido IGV). El inicio de obras está previsto para el primer trimestre del 2018.</p>   |                       |                 |             |           |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
|--|---|-----------------------|-----------------|-------------|-----------|--|--------------------------|------------------|---------------|-------------|-----------|--|------|----|----|------|---|------|----|----|------|---|------|----|----|------|--|------|----|----|------|--|-------|----|----|------|---|------|---|----|-----|--|-------|---|----|-----|--|-------|---|----|-----|--|------|---|----|----|
| <b>Avance físico al 31 de diciembre de 2017</b>                      | <b>OBRAS ETAPAS 1 Y 2</b><br>100%   |                       |                 |             |           |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
| <b>Estado al 31 de diciembre del 2017</b>                            | Hasta el 2017, el concesionario APMT invirtió USD 404,34 millones (incluidos IGV) en la modernización de infraestructura y equipamiento portuaria en el muelle norte multipropósito del puerto del Callao.  |                       |                 |             |           |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
| <b>Niveles de Servicio</b>   | <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">NIVEL DE CUMPLIMIENTO</th> <th colspan="4">NIVEL ALCANZADO</th> </tr> <tr> <th>Indicador de rendimiento</th> <th>Promedio Exigido</th> <th>(1) Cumplidos</th> <th>(2) Medidos</th> <th>(1) / (2)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tiempo para el zarpe de la Nave en minutos</td> <td>≤ 20</td> <td>21</td> <td>21</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Para carga contenerizada sin grúas pórtico de muelle por hora</td> <td>≥ 10</td> <td>21</td> <td>21</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en movimientos por hora</td> <td>≥ 25</td> <td>21</td> <td>21</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Para carga rodante en toneladas / hora</td> <td>≥ 80</td> <td>21</td> <td>21</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Para carga fraccionada en toneladas / hora</td> <td>≥ 100</td> <td>21</td> <td>21</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Tiempo para el inicio de la descarga en minutos</td> <td>≤ 20</td> <td>9</td> <td>20</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>Para carga sólida a granel fertilizantes en toneladas / hora</td> <td>≥ 300</td> <td>4</td> <td>21</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>Para carga sólida a granel general en toneladas / hora</td> <td>≥ 400</td> <td>4</td> <td>21</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>Tiempo de atención al usuario para el retiro de mercancía en minutos</td> <td>≤ 30</td> <td>1</td> <td>21</td> <td>5%</td> </tr> </tbody> </table> | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO |             |           |  | Indicador de rendimiento | Promedio Exigido | (1) Cumplidos | (2) Medidos | (1) / (2) | Tiempo para el zarpe de la Nave en minutos | ≤ 20 | 21 | 21 | 100% | Para carga contenerizada sin grúas pórtico de muelle por hora | ≥ 10 | 21 | 21 | 100% | Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en movimientos por hora | ≥ 25 | 21 | 21 | 100% | Para carga rodante en toneladas / hora | ≥ 80 | 21 | 21 | 100% | Para carga fraccionada en toneladas / hora | ≥ 100 | 21 | 21 | 100% | Tiempo para el inicio de la descarga en minutos | ≤ 20 | 9 | 20 | 45% | Para carga sólida a granel fertilizantes en toneladas / hora | ≥ 300 | 4 | 21 | 19% | Para carga sólida a granel general en toneladas / hora | ≥ 400 | 4 | 21 | 19% | Tiempo de atención al usuario para el retiro de mercancía en minutos | ≤ 30 | 1 | 21 | 5% |
|  | NIVEL DE CUMPLIMIENTO   | NIVEL ALCANZADO       |                 |             |           |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
|  | Indicador de rendimiento  | Promedio Exigido      | (1) Cumplidos   | (2) Medidos | (1) / (2) |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
|  | Tiempo para el zarpe de la Nave en minutos  | ≤ 20                  | 21              | 21          | 100%      |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
|  | Para carga contenerizada sin grúas pórtico de muelle por hora   | ≥ 10                  | 21              | 21          | 100%      |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
|  | Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en movimientos por hora   | ≥ 25                  | 21              | 21          | 100%      |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
|  | Para carga rodante en toneladas / hora  | ≥ 80                  | 21              | 21          | 100%      |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
|  | Para carga fraccionada en toneladas / hora  | ≥ 100                 | 21              | 21          | 100%      |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
|  | Tiempo para el inicio de la descarga en minutos   | ≤ 20                  | 9               | 20          | 45%       |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
|  | Para carga sólida a granel fertilizantes en toneladas / hora  | ≥ 300                 | 4               | 21          | 19%       |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
| Para carga sólida a granel general en toneladas / hora               | ≥ 400   | 4                     | 21              | 19%         |           |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |
| Tiempo de atención al usuario para el retiro de mercancía en minutos | ≤ 30  | 1                     | 21              | 5%          |           |  |                          |                  |               |             |           |  |      |    |    |      |   |      |    |    |      |   |      |    |    |      |  |      |    |    |      |  |       |    |    |      |   |      |   |    |     |  |       |   |    |     |  |       |   |    |     |  |      |   |    |    |



| Terminal Portuario de Yurimaguas                                     |  |
|--|--|
| <b>Fecha de suscripción</b>  | 31 mayo 2011   |
| <b>Concesionario</b>   | Puerto Amazonas S.A. – COPAM.  |
| <b>Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)</b>                | USD 54,6 millones  |
| <b>Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV)</b> | USD 36,1 millones  |
| <b>Principales avances 2017</b>                                      | En el año 2017, no se han ejecutado inversiones.   |
| <b>Avance físico al 31 de diciembre de 2017</b>                      | <b>OBRAS DE LA FASE I</b><br>100.0%  |
| <b>Estado al 31 de diciembre del 2017</b>                            | El proyecto contempla la construcción de un muelle marginal incluida las instalaciones y equipamiento portuario para su operación, el cual se desarrollará en dos fases. |



|   |  |                      |                        |                |           |
|---|--|----------------------|------------------------|----------------|-----------|
|   | <p>Durante el 2016, se culminaron las obras correspondientes a la Fase I, conformada por tres hitos: Obras de Río, Obras en Tierra y Equipamiento Portuario. Con una inversión estimada de USD 36,1 millones (incluido IGV).</p> <p>Para la Fase II se prevé una inversión de USD 16,4 millones. Se cuenta con expediente técnico aprobado, sujeta al "gatillo" de 600 mil toneladas métricas anuales o tasa de ocupación del muelle de 44%.</p> |                      |                        |                |           |
| Niveles de Servicio   | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>   |                      | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |                |           |
|   |  |                      | (1)                    | (2)            | (1) / (2) |
|   | <b>Indicador de rendimiento</b>  | <b>Prom. Exigido</b> | <b>Cumplidos</b>       | <b>Medidos</b> |           |
| Tiempo de Recepción de Mercancía  |  | ≤ 20                 | 2                      | 2              | 100%      |
| Tiempo de Entrega de Mercancía  |  | ≤ 20                 | 2                      | 2              | 100%      |
| Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcazas y chatas      | Carga General  | ≥ 80                 | 1                      | 1              | 100%      |
|   | Contenedores   | ≥ 12                 | -                      | -              | -         |
| Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas |  | ≥ 20                 | 2                      | 2              | 100%      |

| Terminal Portuario General San Martín - Pisco                 |   |
|---|---|
| Fecha de suscripción  | 21 de julio de 2014   |
| Concesionario   | Terminal Portuario Paracas S.A.   |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)                | USD 249,1 millones  |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 4,5 millones  |
| Principales avances 2017                                      | <p>A la fecha se cuenta con el Expediente Técnico aprobado por la APN, que comprende la Fase Límite de la Etapa 1, Infraestructura Portuaria de las Etapas 1, 2, 3 y 4, además de un patio adicional como inversión Complementaria cuyo monto total de inversión asciende a USD 186,1 millones (incluido IGV)</p> <p>El inicio de las obras está condicionada a la obtención del cierre financiero por parte de la empresa concesionaria.</p> |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                      | <p style="text-align: center;"><b>De las obras contractuales</b></p> <p style="text-align: center;">1.8%</p>  |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                            | En el marco de lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario ha ejecutado diversas obras que han estado sujetas a la supervisión del OSITRAN, las cuales al 31 de diciembre de 2017 alcanzan un monto de USD 4,5 millones. Dichas obras corresponden a la Fase preliminar de la Etapa 1.   |

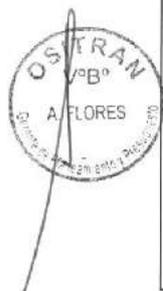


Obras recibidas hasta diciembre de 2017

| TIPO DE INVERSIÓN                    | DETALLE  | MONTO EN USD |
|--------------------------------------|--|--------------|
| Fase Preliminar de la Etapa 1 (2015) | <ul style="list-style-type: none"> <li>01 Montacarga de 20 Ton (TEREX FLT-FDC200)</li> <li>01 Reach Stacker de 45 Ton</li> <li>01 Tractor de Puerto YT182 4x2</li> <li>03 CORNER-LESS SEMITRAILER 45' (vagonetas)</li> </ul> | 1,104,787.98 |
| Adelanto de Inversión Etapa 2 (2016) | <ul style="list-style-type: none"> <li>01 Tractor de Terminal YT182 4x2</li> </ul>   | 111,552.48   |
| Adelanto de Inversión Etapa 3 (2016) | <ul style="list-style-type: none"> <li>01 Reach Stacker Terex TFC 45H</li> </ul>   | 680,126.18   |
| IC 01 (2015)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>01 Montacarga Hyundai 45D 9S (4.5 Ton)</li> <li>01 Montacarga Hyundai 30D 7E (3.0 Ton)</li> </ul>   | 90,365.58    |
| IC 02 (2016)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>02 Barras de Izaje Multiuso HBMU 35-9</li> <li>02 Marcos de Izaje Multiuso HMMU 30</li> </ul>   | 52,628.00    |
| IC 03 (2016)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>01 Minicargador CASE SR250</li> <li>02 Barredora VS PICK UP 72" (de cajón)</li> </ul>   | 54,610.01    |
| IC 04 (2016)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>04 Cargadores Frontales VOLVO L150G + accesorios</li> <li>01 Excavadora Volvo EC250D</li> </ul>   | 2,042,377.04 |
| IC 05 (2016)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>01 Remontador de gm con pala</li> <li>01 Marco metálico con uñas para montacargas</li> </ul>  | 49,221.23    |
| IC 07 (2017)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Balanza Para Camiones</li> </ul>  | 26,963.00    |
| IC 08 (2017)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Central Telefónica</li> </ul>   | 49,905.42    |
| IC 12 (2017)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>02 unidades de Jaibas 12 m3</li> </ul>  | 94,400.00    |
| IC 14 (2017)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo Electrónico de 500KW</li> </ul>   | 83,780.00    |
| IC 15 (2017)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>02 unidades de Uñas para pala cargadora</li> </ul>  | 13,630.13    |
| IC 16 (2017)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo Electrónico de 500KW</li> </ul>   | 83,780.00    |



|                     | NIVEL DE CUMPLIMIENTO   |               | NIVEL ALCANZADO |             |           |
|---------------------|---|---------------|-----------------|-------------|-----------|
|                     | Indicador de rendimiento  | Prom. Exigido | (1) Cumplidos   | (2) Medidos | (1) / (2) |
| Niveles de Servicio | Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave en minutos    | ≤ 20          | 10              | 10          | 100%      |
|                     | Para carga a granel sólido (Sal) en toneladas / hora                      | ≥ 800         | 10              | 10          | 100%      |
|                     | Para carga a granel sólido (Chatarra) en toneladas / hora                 | ≥ 200         | 10              | 10          | 100%      |
|                     | Para carga a granel sólido (Hierro) en toneladas / hora                   | ≥ 200         | 8               | 8           | 100%      |
|                     | Tiempo para el desatraque de la Nave en minutos                           | ≤ 20          | 9               | 10          | 90%       |
|                     | Para carga a granel sólido (Granos) en toneladas / hora                   | ≥ 200         | 9               | 10          | 90%       |
|                     | Tiempo de Recepción de Contenedores                                       | ≤ 20          | 6               | 8           | 75%       |
|                     | Para carga fraccionada (Palanquilla) en toneladas / hora                  | ≥ 250         | 6               | 8           | 75%       |
|                     | Para carga fraccionada (Fertilizantes) en toneladas / hora                | ≥ 130         | 5               | 7           | 71%       |
|                     | Para carga fraccionada (Harina de pescado) en toneladas / hora            | ≥ 40          | 2               | 3           | 67%       |
|                     | Para carga fraccionada (Fierros) en toneladas / hora                      | ≥ 150         | 4               | 7           | 57%       |
|                     | Para carga a granel líquido en toneladas / hora                           | ≥ 140         | 3               | 6           | 50%       |
|                     | Tiempo de Entrega de Contenedores   | ≤ 20          | 2               | 8           | 25%       |
|                     | Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel en minutos | ≤ 30          | 2               | 10          | 20%       |



### III. HIDROVÍA

| Hidrovia Amazonica   |  |
|--|--|
| Fecha de suscripción   | 20 de septiembre de 2017   |
| Concesionario  | Hidrovia Amazónica S.A. (COHIDRO)  |
| Principales avances 2017                                       | Durante el 2017, el OSITRAN inició la supervisión a los informes de avance 1 y 2 de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI).  |
| Inversiones referenciales del Proyecto ( En USD e Incluye IGV) | USD 111,7 millones   |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                             | Bajo el Contrato de Concesión de la Hidrovia Amazónica se tienen previstas inversiones alrededor de los USD 111,7 millones (incluido IGV). El proyecto, como complemento la infraestructura portuaria fluvial, permitirá la navegabilidad en los ríos amazónicos en condiciones favorables para el transporte de mercadería y pasajeros durante todo el año, dinamizando el comercio binacional con el Brasil. |
| Niveles de Servicio  | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>   |
|  | <b>NIVEL ALCANZADO</b>   |
|  | No aplica el presente año  |



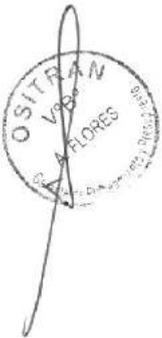
#### IV. AEROPUERTOS

| Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)        |  |
|--|--|
| Fecha de suscripción                                 | 14 de febrero de 2001  |
| Concesionario  | Lima Airport Partners S.R.L.   |
| Inversión comprometida (USD, inc. IGV)               | USD 1,061.5 millones <sup>42</sup>   |
| Inversión acumulada a diciembre 2017 (USD, inc. IGV) | USD 347,6 millones   |
| Principales avances 2017                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las Mejoras del Periodo Inicial fueron culminadas al 100%</li> <li>• En los terrenos entregados para Ampliación del AIJC (56.73%) se ha culminado con el Cercado Perimétrico y trabajos conexos.</li> <li>• Durante el Periodo Remanente se viene realizando algunas mejoras en la actual infraestructura tales como:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliación de la Plataforma Norte (100%)</li> <li>- Remodelación de los Pisos 3 y 10 de la Torre Central (100%)</li> <li>- Nuevo Ingreso a Plataforma en Talleres Norte (100%)</li> <li>- Rehabilitación de Pavimentos y Reubicación de Poste de Alumbrado (12.21%)</li> <li>- Reconfiguración del Espigon Nacional (13.16%)</li> <li>- Remodelación del Centro de Control de Operaciones (6.03%)</li> <li>- Nueva Topología en Sub Estación Principal (45.56%)</li> <li>- Mejora en la Infraestructura del Aeropuerto (43.52%)</li> <li>- Ampliación del Área de Equipaje Nacional del AIJC (30.81%)</li> <li>- Rehabilitación de Calle de Rodaje A (95.66%) y mejoras varias.</li> <li>- Mejoras con Inversiones de Terceros ("Extensión de la vía de Servicio Tramo Rescate - cabecera 33", el cual tiene un avance del 99%).</li> </ul> </li> </ul>  |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                   | <p>Respecto al AIJCH, se llevaron a cabo inversiones en la "Mejoras en el Sistema de Control de Accesos" trabajos que consistieron en realizar la integración de seis puertas de emergencia del Terminal al sistema de control de accesos (ACS) existente del aeropuerto; asimismo, entre otras mejoras, se realizó la Rehabilitación de Pavimento en Plataforma Sector G2 y H2 trabajos que consistieron en la rehabilitación del pavimento aeronáutico en dicho sector.</p> <p>En general, las inversiones en mejoras (equipamiento, servicios y obras de ampliación y remodelación de la infraestructura aeroportuaria) en el AIJCH, supervisada por el OSITRAN, han contribuido a la mejora en el cumplimiento de los niveles de servicio de acuerdo a las exigencias mínimas señaladas en el Contrato de Concesión respectivo.</p> <p>Con fecha 25 de julio del 2017 se suscribió la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión del AIJC, cuyo objetivo principal es viabilizar el desarrollo y ejecución del proyecto de "Ampliación del AIJC", también denominado Fase III, el cual comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas, sistemas de Calles de Rodaje y elementos conexos, entre otros. En esta Adenda N° 7, se señaló que el Concedente entregó la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto (sin perjuicio de las dos interferencias identificadas), de acuerdo a los nuevos términos del Anexo 11 del Contrato de Concesión de la citada Adenda. A la fecha ya se liberó la interferencia del Ducto de Gas y el Concesionario se viene evaluando la documentación presentada por el Concedente para la liberación del Túnel Gambetta.</p> |



<sup>42</sup> Inversión Referencial ofertada por LAP en su Propuesta Técnica. Cabe señalar, que según "Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez", suscrita por las Partes el 20/12/2016, como parte del proceso de suscripción de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, el Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, un monto no menor de US\$ 1200 millones incluido el IGV.

| Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (12 aeropuertos) |  |
|---|--|
| Fecha de suscripción                                    | 11 de diciembre de 2006  |
| Concesionario   | Aeropuertos del Perú S.A.  |
| Inversión comprometida (USD, inc. IGV)                  | USD 207,7 millones   |
| Inversión acumulada a diciembre 2017 (USD, inc. IGV)    | USD 107,1 millones   |
| Principales avances 2017                                | En el año 2017 no se hicieron inversiones físicas. En relación a la elaboración de estudios, se realizaron estudios de obras y equipamientos, entre otros, destacando el Expediente técnico del proyecto "Mejoramiento de los Procesos de Embarque y Desembarque en el Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Talara", por un monto ascendente a S/. 1 401 761.57 incluido IGV.   |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                      | <p>En el periodo mencionado, se logró cerrar satisfactoriamente la liquidación de todas las obras de inversión del Periodo Inicial del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.</p> <p>Respecto al Periodo Remanente, se liquidó las actividades de Mantenimiento Periódico del lado aire, infraestructura y equipamiento de los años 2015 y 2016 de los doce aeropuertos concesionados, así como el PIP menor denominado "Mejoramiento del Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Cajamarca", lo cual ha repercutido en la seguridad operacional toda vez que dicho mejoramiento evita que existan incursiones en pista.</p> <p>Entre otros además de ha logrado lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 100% del proyecto "Mejoramiento e Implementación del Sistema de Climatización del Terminal de Pasajeros y Sistemas de Respaldo de Energía Eléctrica para el Aeropuerto de Tumbes": 100%. Así mismo, es preciso indicar que esta inversión ha sido reconocida y liquidada.</li> <li>- 100% del Proyecto "Mejoramiento e Implementación del Sistema de Climatización del Terminal de Pasajeros y Sistemas de Respaldo de Energía Eléctrica para el Aeropuerto de Piura": 100%. Así mismo, es preciso indicar que esta inversión ha sido reconocida y liquidada. <ul style="list-style-type: none"> <li>- 100% del Proyecto "Cerco Perimétrico del aeropuerto de Cajamarca" (100%).</li> </ul> </li> <li>- El Proyecto Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco esta culminada al 100%, es preciso señalar que esta obra ha sido liquidada y recepcionada por el Concedente.</li> </ul> |



| Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales (5 aeropuertos) |   |
|---|---|
| Fecha de suscripción                                    | 5 de enero de 2011  |
| Concesionario   | Aeropuertos Andinos del Perú S.A.   |
| Inversión comprometida (USD, inc. IGV)                  | USD 79,2 millones   |
| Inversión acumulada a diciembre 2017 (USD, inc. IGV)    | USD 62,4 millones   |
| Principales avances 2017                                | En 2017 se culminó la ejecución de la Obra Obligatoria "Cercos Perimetral y Cercos Operativos" del Aeropuerto de Puerto Maldonado. Sin embargo, está pendiente la culminación de las obras "Construcción de Vía Perimetral de Afirmado" del Aeropuerto de Puerto Maldonado, así como también, la obra "Planta de Abastecimiento de Combustible" del Aeropuerto de Juliaca.  |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                      | <p>Las obras obligatorias, respecto al compromiso de inversión tienen un avance financiero del 78.81 %.</p> <p>El Concesionario viene elaborando los Programas de Rehabilitación y Mejoramiento de Lado Aire de los Aeropuertos del Segundo Grupo, los cuales serán presentados ante el CONCEDENTE para su aprobación.</p> <p>Por otro lado, respecto a las Obras Nuevas que cuentan con instrucción por parte del CONCEDENTE, el CONCESIONARIO AAP viene elaborando, en el marco del Sistema de Inversiones INVIERTE.PE, los estudios correspondientes para la ejecución de las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Obra Nueva "Construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros" del Aeropuerto de Arequipa.</li> <li>- Obra Nueva "Rehabilitación de pavimentos" del Aeropuerto de Juliaca.</li> <li>- Obra Nueva "Adquisición de Vehículos SEI para los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna".</li> <li>- Obra Nueva del "Plan de Corrección y Mitigación Ambiental" del Segundo grupo de Aeropuertos de Provincia.</li> <li>- Obra Nueva "Adquisición del equipamiento de los Servicios Médicos del Segundo Grupo de Aeropuertos".</li> </ul> |



V. VÍAS FÉRREAS

| Ferrocarril del Centro                   |   |                        |
|--|---|------------------------|
| Fecha de suscripción                     | 19 julio de 1999  |                        |
| Concesionario                            | Ferrovías Central Andina S.A.   |                        |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017 | <b>NO APLICA</b><br>Cumplimiento del standard FRA Clase II  |                        |
| Principales avances 2017                 | Durante el mes de noviembre del 2017, el OSITRAN contrató los servicios de una consultoría especializada para verificar el cumplimiento de los Estándares de Seguridad de la Federal Railroad Administration (FRA) para vías férreas clase 3, en el Tramo Callao – La Oroya, ejecutadas por Ferrovías Central Andina S.A. en el marco de la adenda N° 7 suscrita el 24.09.2009.   |                        |
| Estado al 31 de diciembre del 2017       | Las inversiones ejecutadas al 31 de diciembre de 2017, las cuales incluyen las inversiones relacionadas a la adenda N° 7 (alcanzar FRA III tramo Callao – La Oroya), ascienden a la suma de USD 56,9 millones.  |                        |
| Niveles de Servicio                      | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |
|  | <p>De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario debe mantener los Bienes de la Concesión en buen estado de conservación a fin de que sean aptos para la operación, para lo cual deberá cumplir con las Normas de Seguridad Ferroviaria y a los Estándares Técnicos exigidos para la vía férrea y material rodante.</p> <p>➤ <b>Los estándares exigidos para la vía férrea son:</b></p> <p><b>Trocha estándar</b> (ancho de la vía férrea 1 435 mm)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II</li> <li>✓ 49 CFR213 TRACK SAFETY STANDARS.</li> </ul> <p>➤ <b>Los estándares exigidos para el Material Rodante son:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 49CFR229 LOCOMOTIVE SAFETY STANDARDS</li> <li>✓ 49CFR 216 PASSENGER EQUIPMENT SAFETY STANDARS</li> <li>✓ 49CFR215 FREIGH CAR SAFETY STANDARS</li> </ul> | 100%                   |



| Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente                           |   |                        |
|---|---|------------------------|
| Fecha de suscripción  | 21 julio de 1999  |                        |
| Concesionario   | Ferrocarril Transandino S.A.  |                        |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                      | NO APLICA<br>Cumplimiento del standard FRA Clase II   |                        |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | USD 77,761,362  |                        |
| Estado al 31 de diciembre del 2017                            | En operación.<br>El concesionario viene cumpliendo sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión.   |                        |
| Niveles de Servicio   | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>  | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |
|   | <p>De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario debe mantener los Bienes de la Concesión en buen estado de conservación a fin de que sean aptos para la operación, para lo cual deberá cumplir con las Normas de Seguridad Ferroviaria y a los Estándares Técnicos exigidos para la vía férrea y material rodante.</p> <p>➤ <b>Los estándares exigidos para la vía férrea son:</b></p> <p><b>Trocha estándar</b> (ancho de la vía férrea 1 435 mm)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II</li> <li>✓ 49 CFR213 TRACK SAFETY STANDARDS.</li> </ul> <p><b>Trocha angosta</b> (ancho de la vía férrea 914 mm)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Directiva N° 01-2007-MTC/14 "Estándares Mínimos de Seguridad para Vías Férreas de Trocha de 914 mm"</li> </ul> <p>➤ <b>Los estándares exigidos para el Material Rodante son:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 49CFR229 LOCOMOTIVE SAFETY STANDARDS</li> <li>✓ 49CFR 216 PASSENGER EQUIPMENT SAFETY STANDARDS</li> <li>49CFR215 FREIGH CAR SAFETY STANDARDS</li> </ul> | 100%                   |



**Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau- San Juan de Lurigancho**

|   |   |  |
|---|---|--|
| Fecha de suscripción  | 11 de abril de 2011   |  |
| Concesionario   | GyM Ferrovías S.A.  |  |
| Inversión comprometida (USD, incluido IGV)                    | - OBRAS CONTRACTUALES: USD 202 545,665<br>- OBRAS ADENDA 4: USD 469,163,761 |  |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017                      | <b>NIVEL DE EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES INICIALES</b>                      | <b>NIVEL DE EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES RELACIONADAS A LA ADENDA N° 4</b> |
|   | 100%  | 20.4%  |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV) | <b>MONTO DE INVERSIONES INICIALES EJECUTADAS</b>                            | <b>MONTO DE INVERSIONES DE LA ADENDA N° 4 EJECUTADAS</b>                   |
|   | USD 202,545,665   | USD 95,500,251   |

En julio de 2017 se suscribió la adenda N° 4 con el objeto de ampliar la capacidad de transporte como del incremento significativo de la demanda por encima de los niveles previstos inicialmente en el contrato, la cual permitirá reducir el intervalo de paso de los trenes a 3 minutos en hora punta (en la actualidad es de 6 minutos).

Las inversiones en el marco de esta adenda, las mismas que ascienden a la suma de USD 469,16 millones incluyendo IGV, son las siguientes:

- **Obras:**
  - Obra 1 - Remodelación de 05 Estaciones (Villa El Salvador, La Cultura, Grau, Gamarra y Bayóvar).
  - Obra 2 - Mejoras en el sistema eléctrico.
  - Obra 3 - Segundo Acceso al patio de VES.
  - Obra 4 - Ampliación de vías de estacionamiento en el patio de maniobras de Bayóvar.
  - Obra 5 - Nuevos enlaces (cambiavías) en vía principal.
- **Adquisición de Material Rodante:**
  - 20 trenes de 5 coches con cabinas externas.
  - 39 coches (sin cabina), preparado para acoplarse al Material Rodante existente y al Material Rodante nuevo (ambos con formación original de 5 coches).

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
| Estado al 31 de diciembre del 2017  | <b>Obras</b>   | USD 136,78 millones |
|   | - Obra 1: Remodelación de 5 estaciones: Villa El Salvador, La Cultura, Grau, Gamarra y Bayóvar |                     |
|   | - Obra 2: Mejoras en el sistema eléctrico  |                     |
|   | - Obra 3: Segundo acceso al patio de VES   |                     |
|   | - Obra 4: Ampliación de vías de estacionamiento en el patio de maniobras de Bayóvar            |                     |
| - Obra 5: Nuevos enlaces (cambiavías) en vía principal  | USD 260,82 millones  |                     |
| <b>Adquisición de Material Rodante</b>  |  |                     |
| Adquisición de 20 trenes de 5 coches con cabinas externas y de 39 coches (sin cabina) para acoplarse al material rodante existente y al material rodante nuevo (ambos con formación original de 5 coches) |  |                     |
| <b>Total</b>  | <b>USD 397.60 millones</b>   |                     |



**Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau-San Juan de Lurigancho**

El plazo para la ejecución de las inversiones anteriores es de 39 meses, el cual vence en octubre de 2019.

A continuación, se describe de manera resumida el alcance y avance de cada una de las obras anteriores:

**Remodelación de 5 estaciones** - Estación Villa El Salvador: Comprende la construcción del pórtico de acceso, las adecuaciones para la instalación de la nueva línea de torniquetes y TVMs y la instalación de escaleras mecánicas

**Remodelación de 5 estaciones** - Estación Miguel Grau: Comprende la construcción de un puente desde la vía pública hasta el segundo nivel de la estación, constituyéndose en un nuevo acceso a dicha estación; asimismo, implica realizar las adecuaciones para la línea de torniquetes y TVMs

**Remodelación de 5 estaciones** - Estación La Cultura: Comprende la construcción un segundo pórtico de acceso, la instalación de la nueva línea de torniquetes y TVMs, instalación de puertas enrollables, colocación de puertas de seguridad, entre otros.

**Remodelación de 5 estaciones** - Estación Bayóvar: Comprende la construcción de un segundo pórtico de acceso, instalación de la nueva línea de torniquetes y TVMs.

**Mejoras en el Sistema Eléctrico:** Comprende la ampliación de la capacidad de los equipos eléctricos actuales para atender los requerimientos de los trenes a intervalos de hasta 3 minutos.

|                                   | NIVEL DE CUMPLIMIENTO  | NIVEL ALCANZADO   |                     |                              |                |        |             |        |          |       |                 |       |
|-----------------------------------|--|---|---------------------|------------------------------|----------------|--------|-------------|--------|----------|-------|-----------------|-------|
| <p><b>Niveles de Servicio</b></p> | <p>De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, los niveles de servicio que debe cumplir el Concesionario son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Disponibilidad (Ds):</b> Indica el porcentaje de tiempo de servicio efectivamente prestado respecto al tiempo de servicio programado. No debe ser menor del 95%.</li> <li>- <b>Regularidad (Rs):</b> Indica el porcentaje de puntualidad del servicio prestado respecto al programado. No debe ser menor del 85%.</li> <li>- <b>Limpieza (L):</b> Indica el nivel de limpieza en estaciones y trenes. No debe ser mayor del 25% de elementos sucios.</li> <li>- <b>Fraude (F):</b> Es la acción en contra de la Ley y normas aplicables, de viajar en el servicio de transporte urbano sin haber comprado el ticket correspondiente a la categoría de cada usuario. El nivel de fraude máximo es de 8%.</li> </ul> | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Niveles de Servicio</th> <th>Nivel de Cumplimiento (2017)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Disponibilidad</td> <td>99,97%</td> </tr> <tr> <td>Regularidad</td> <td>97,28%</td> </tr> <tr> <td>Limpieza</td> <td>6,17%</td> </tr> <tr> <td>Nivel de Fraude</td> <td>0,16%</td> </tr> </tbody> </table> | Niveles de Servicio | Nivel de Cumplimiento (2017) | Disponibilidad | 99,97% | Regularidad | 97,28% | Limpieza | 6,17% | Nivel de Fraude | 0,16% |
| Niveles de Servicio               | Nivel de Cumplimiento (2017)   |   |                     |                              |                |        |             |        |          |       |                 |       |
| Disponibilidad                    | 99,97%   |   |                     |                              |                |        |             |        |          |       |                 |       |
| Regularidad                       | 97,28%   |   |                     |                              |                |        |             |        |          |       |                 |       |
| Limpieza                          | 6,17%  |   |                     |                              |                |        |             |        |          |       |                 |       |
| Nivel de Fraude                   | 0,16%  |   |                     |                              |                |        |             |        |          |       |                 |       |



| Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao |  |   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
|--|--|---|---------|-----------|--------------|---|---|---------------|-----------------------|--------------------|---------|---------------------|-----------|----------|---------------------------------|----------------------|----|---------------|---|--|-----------------------|----------------------------------|---|
| Fecha de suscripción   | 28 de marzo de 2014  |   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
| Concesionario  | Metro de Lima Línea 2 S.A  |   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
| Principales características  | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Aspectos</th> <th>Detalle</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Modalidad</td> <td>Cofinanciada</td> </tr> <tr> <td>Factor de competencia para adjudicación</td> <td>Menor monto de cofinanciamiento y menor monto de Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO)</td> </tr> <tr> <td>Concesionario</td> <td>Metro de Lima Línea 2</td> </tr> <tr> <td>Plazo de concesión</td> <td>35 años</td> </tr> <tr> <td>Inicio de concesión</td> <td>28-abr-14</td> </tr> <tr> <td>Longitud</td> <td>Línea 2 (27km) y Línea 4 (8 km)</td> </tr> <tr> <td>Número de Estaciones</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>Patios Taller</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Inversión comprometida (USD, incluido IGV)</td> <td>USD 5 346.50 millones</td> </tr> <tr> <td>Objeto del Contrato de Concesión</td> <td>Comprende el Diseño, Financiamiento, la Construcción de las Obras, el Equipamiento Electromecánico, la Provisión del Material Rodante, la Operación y Mantenimiento de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao.</td> </tr> </tbody> </table> | Aspectos  | Detalle | Modalidad | Cofinanciada | Factor de competencia para adjudicación | Menor monto de cofinanciamiento y menor monto de Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO) | Concesionario | Metro de Lima Línea 2 | Plazo de concesión | 35 años | Inicio de concesión | 28-abr-14 | Longitud | Línea 2 (27km) y Línea 4 (8 km) | Número de Estaciones | 35 | Patios Taller | 2 | Inversión comprometida (USD, incluido IGV) | USD 5 346.50 millones | Objeto del Contrato de Concesión | Comprende el Diseño, Financiamiento, la Construcción de las Obras, el Equipamiento Electromecánico, la Provisión del Material Rodante, la Operación y Mantenimiento de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao. |
|  | Aspectos   | Detalle   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
|  | Modalidad  | Cofinanciada  |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
|  | Factor de competencia para adjudicación  | Menor monto de cofinanciamiento y menor monto de Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO) |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
|  | Concesionario  | Metro de Lima Línea 2   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
|  | Plazo de concesión   | 35 años   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
|  | Inicio de concesión  | 28-abr-14   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
|  | Longitud   | Línea 2 (27km) y Línea 4 (8 km)   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
|  | Número de Estaciones   | 35  |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
|  | Patios Taller  | 2   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
| Inversión comprometida (USD, incluido IGV)   | USD 5 346.50 millones  |   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
| Objeto del Contrato de Concesión   | Comprende el Diseño, Financiamiento, la Construcción de las Obras, el Equipamiento Electromecánico, la Provisión del Material Rodante, la Operación y Mantenimiento de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao.  |   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2017   | <p style="text-align: center;"><b>INVERSIONES EJECUTADAS</b></p> <p style="text-align: center;">20,2%</p>  |   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
| Inversiones al 31 de diciembre de 2017 (en USD, incluido IGV)                          | USD 1, 081 millones  |   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |
| Estado al 31 de diciembre del 2017   | <p>Durante el año 2017, se efectuaron reconocimiento de inversiones por un monto de USD 275,7 millones (sin IGV), que corresponden a las obras en la ejecución de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao. Dichas obras están referidas a la ejecución del Patio Taller ubicado en Santa Anita, en el cual se han construido los Edificios de Material Rodante, Talleres y Oficinas, estando en proceso de instalación la instalación de la infraestructura ferroviaria; Estación E21 Ovalo Santa Anita, E22 Colectora Industrial, E23 Hermilio Valdizán, E24 Mercado Santa Anita; Pozos de Ventilación N° 20, 21, 22 y 23.</p> <p>Adicionalmente se cuenta con la construcción del Túnel entre las estaciones Mercado Santa Anita y la Estación Evitamiento, en total 4.1 Km. el mismo que se encuentra culminado en lo que respecta a obra civil.</p> <p>En cuanto al material rodante, se cuentan en Lima, 20 trenes de un total de 42 unidades; así como 2 tuneladoras.</p> <p>El monto total reconocido al 2017, asciende a USD 916,3 millones, lo que representa el 20.2% del monto total de inversión.</p>                  |   |         |           |              |   |   |               |                       |                    |         |                     |           |          |                                 |                      |    |               |   |  |                       |                                  |   |



|                            |  |                        |
|----------------------------|--|------------------------|
|                            | <p>Sobre el avance en la aprobación de los estudios definitivos de ingeniería (EDI), se cuentan con la aprobación por parte del Concedente de 39 estudios, de un total de 120; siendo que para la Etapa 1A se cuenta con 29 EDIs aprobado de un total de 32.</p> <p>Sobre el avance en la aprobación de los estudios definitivos de ingeniería (EDI), se aprobaron 20 EDIs y 38 se encontraban en proceso de revisión (14 de la etapa 1A, 17 de la etapa 1B y 7 de la etapa 2).</p> <p>Con respecto a la entrega de las áreas para, a diciembre del año 2017, El Concedente ha efectuado la entrega de la totalidad de las área correspondientes a la etapa 1A, vale decir, para la construcción del Patio Taller Santa Anita, de las Estaciones E20 Evitamiento, E21 Ovalo Santa Anita, E22 Colectora Industrial, E23 Hermilio Valdizán, E24 Mercado Santa Anita, y de los Pozos de Ventilación PV20, PV21, PV22 y PV23.</p> <p>Con respecto a las áreas correspondiente a la Etapa 1B, solo han sido entregadas las áreas para la construcción de los Pozos de Ventilación PV19Bis, PV24 y PV25.</p> |                        |
| <b>Niveles de Servicio</b> | <b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>   | <b>NIVEL ALCANZADO</b> |
|                            | No aplica  | No aplica              |



Anexo N° 3: Temas abordados en los Consejos Usuarios

Consejos Regionales

| Sesión  | Fecha      | Principales Temas   |
|---|------------|---|
| <b>Consejo de Usuarios de Arequipa</b>          |            |   |
| 30  | 30-03-2017 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Información sobre el Aeropuerto de Arequipa: Principales aspectos operativos (2016), inversiones (2017), estadística de reclamos e investigaciones de denuncias.</li> </ul>  |
| 31  | 23-06-2017 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Información sobre el Puerto de Matarani: Principales aspectos de la concesión, Proyecto Planta de Tratamiento de Aguas Residuales, principales inversiones y Estadística de reclamos.</li> <li>Información sobre IIRSA Sur Tramo 5: Estado situacional de la carretera, principales acciones desplegadas por la empresa concesionaria y OSITRAN frente a los desastres naturales y estadística de reclamos.</li> <li>Información sobre el Ferrocarril del Sur: Principales aspectos de la concesión, estado situacional de la Infraestructura y estado del mantenimiento de estaciones.</li> </ul>   |
| 32  | 26-09-2017 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Protocolos de Seguridad Vial, Plan de Contingencia y servicios a los que tienen derecho los usuarios ante una emergencia en la IIRSA Sur Tramo 5.</li> <li>Información sobre el proyecto "Mejoramiento a Nivel de Autopista Sector 3: Arequipa (Km 45) -Yura".</li> <li>Información sobre la carretera IIRSA Sur Tramo 5: Estado situacional de la carretera, estadística de accidentes registrados en la carretera y principales causas de los accidentes y estadística de reclamos.</li> <li>Presentación sobre Puerto de Matarani: Información sobre las supervisiones realizadas.</li> <li>Información sobre el Plan de Desarrollo Ferroviario del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Ferrocarril del Sur.</li> <li>Estado del proyecto de la Adenda N° 06 correspondiente a la concesión de Ferrocarril Trasandino S.A.</li> <li>Presentación sobre el Aeropuerto de Arequipa: Servicios regulados y no regulados del Aeropuerto, estado de la ampliación del Aeropuerto (Plan Maestro) y estadística de reclamos.</li> </ul> |
| <b>Consejo de Usuarios de Cusco</b>             |            |   |
| 17  | 10-03-2017 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Información sobre las carreteras concesionadas en la región: Cumplimiento de niveles de servicio, estadística de reclamos y Plan de Supervisión 2017.</li> </ul>   |
| 18  | 06-09-2017 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Información sobre Ferrocarril del Sur y Sur Oriente: obras y mantenimiento, alcances del Proyecto de adenda en trámite y plan de supervisión.</li> <li>Estado del proyecto de la Adenda N° 06 correspondiente a la concesión de Ferrocarril Trasandino S.A.</li> <li>Estado situacional de Aeropuerto de Chincheros y CORPAC.</li> </ul>   |
| <b>Consejo de Usuarios de Loreto San Martín</b> |            |   |
| 11  | 03-03-2017 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Estadística de Reclamos.</li> <li>Fijación Tarifaria de los Servicios Especiales y avance de las obras e inversiones en el Puerto de Yurimaguas.</li> </ul>  |
| 12  | 25-08-2017 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Avance del Proyecto "Hidrovia Amazónica".</li> <li>Avance de las inversiones, cumplimiento de Niveles de Servicio, seguridad vial, estadísticas de reclamos y plan de Supervisión de IIRSA Norte.</li> <li>Información general y situacional de las principales concesiones de la región.</li> </ul>   |



| Sesión                              | Fecha      | Principales Temas  |
|-------------------------------------|------------|--|
| <b>Consejo de Usuarios de Piura</b> |            |  |
| 16                                  | 09-02-17   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Aeropuerto de Piura:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Niveles IATA</li> <li>Acciones adoptadas por la empresa concesionaria frente a los desastres naturales ocurridos en marzo del 2017 (Sesión N° 17)</li> <li>Información sobre el avance de inversiones en el Aeropuerto (Plan Maestro de Desarrollo) y sobre la situación del Terminal de carga y sobre el Proyecto de Mejoramiento del sistema de pistas y cerco perimétrico del Aeropuerto.</li> <li>Resultados de las mediciones y estadística de reclamos efectuadas.</li> </ul> </li> <li>Red Vial               <ul style="list-style-type: none"> <li>Estado situacional de las concesiones viales Autopista del Sol e IIRSA Norte luego de los desastres naturales ocurridos en marzo de 2017 (Sesión N° 17)</li> <li>Principales inversiones, estadística de reclamos y cumplimiento de Niveles de Servicio.</li> <li>Estado situación de entrega de terrenos de las carreteras concesionadas en la región Piura.</li> </ul> </li> <li>Puerto de Paita: Niveles de servicio y productividad, movimiento de carga actualizada, principales inversiones y estadística de reclamos.</li> </ul> |
| 17                                  | 05-07-2017 |  |
| 18                                  | 26-10-2017 |  |

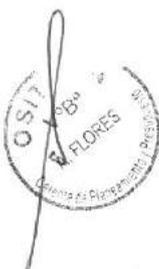
#### Consejos de Usuarios de Alcance Nacional

| Sesión                                    | Fecha      | Principales Temas   |
|---|------------|---|
| <b>Consejo de Usuarios de Aeropuertos</b> |            |   |
| 33  | 27-01-2017 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Presentación de ADP respecto al proceso de subasta de la planta de combustible en la red de aeropuertos que administra, resultados obtenidos y los planes de acción.</li> <li>Información sobre Adenda N° 7 en el AIJCH.</li> <li>Estado situacional del Aeropuerto de Chincheros.</li> </ul>  |
| 34  | 17-07-2017 |   |
| 35  | 15-11-2017 |   |
| <b>Consejo de Usuarios de Puertos</b>     |            |   |
| 42  | 28-02-2017 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Estado situacional del cumplimiento de Niveles de Servicio y Productividad y Estadística de Reclamos de las concesiones portuarias supervisadas por el OSITRAN.</li> <li>Información sobre las inversiones y operaciones de las concesiones portuarias (estadísticas).</li> <li>Avances sobre la implementación del sistema de citas en el Puerto de Callao.</li> <li>Información sobre el incidente informático ocurrido en junio del 2017 en el Muelle Norte del Terminal Portuario del Callao.</li> </ul>                   |
| 43  | 08-08-2017 |   |
| 44  | 18-10-2017 |   |
| <b>Consejo de Usuarios de la Red Vial</b> |            |   |
| 24  | 08-02-2017 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Estado situacional de las concesiones viales supervisadas por el OSITRAN.</li> <li>Plan de Supervisión en la Red Vial.</li> <li>Cumplimiento de niveles de servicio en principales carreteras concesionadas.</li> <li>Avance de ejecución de obras.</li> <li>Estado actualizado de entrega de terrenos.</li> <li>Estadística de Reclamos.</li> <li>Últimas inversiones ejecutadas en la concesión, estado situacional de los trabajos de recuperación de la infraestructura vial dañada por efectos de las lluvias.</li> </ul> |
| 25  | 15-08-2017 |   |
| 26  | 04-10-2017 |   |



| Sesión                                  | Fecha      | Principales Temas  |
|---|------------|--|
| <b>Consejo de Usuarios Ferroviarios</b> |            |  |
| 3                                       | 23-02-2017 | • Estado situacional del Ferrocarril del Centro.                   |
| 4                                       | 28-08-2017 | • Estado situacional de la Línea 1 del Metro de Lima.              |
| 5                                       | 06-12-2017 | • Avances en la ejecución de obra de la Línea 2 del Metro de Lima. |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario-OSITRAN



**Anexo N° 4**  
**Estados Financieros de OSTRAN – No auditados**

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS  
Dirección General de Contabilidad Pública  
Versión 1.0203

**ESTADO DE SITUACION FINANCIERA**  
**Al 31 de Diciembre del 2017 y 2016**  
**(EN SOLES)**

Fecha: 10/05/2018  
Hora: 10:51:50  
Página: 1 de 1

SECTOR: 01 PRESIDENCIA CONSEJO ABSTRADOS  
ENTIDAD: 922 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSION EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE E.E.

EF-4

|  | 2017                  | 2016                  |   | 2017                 | 2016                  |
|--|-----------------------|-----------------------|---|----------------------|-----------------------|
| <b>ACTIVO</b>                                    |                       |                       | <b>PASIVO Y PATRIMONIO</b>                                  |                      |                       |
| <b>ACTIVO CORRIENTE</b>                          |                       |                       | <b>PASIVO CORRIENTE</b>                                     |                      |                       |
| Efectos y Repóstulos de Efectos) Nota 3          | 143,960,263.41        | 17,504,901.56         | Banqueros Bancarios Nota 16                                 | 0.00                 | 0.00                  |
| Inventarios Disponibles Nota 4                   | 0.00                  | 0.00                  | Cuentas por Pagar a Proveedores Nota 17                     | 6,924,240.00         | 3,704,811.20          |
| Cuentas por Cobrar (Neto) Nota 5                 | 566,722.14            | 221,565.52            | Ingresos, Contribuciones y Otros Nota 18                    | 419,388.25           | 398,585.00            |
| Otras Cuentas por Cobrar (Neto) Nota 6           | 11,285,575.14         | 10,286,375.58         | Remuneraciones y Beneficios Sociales Nota 19                | 1,981,878.17         | 1,328,282.14          |
| Inventarios (Neto) Nota 7                        | 561,946.75            | 183,286.24            | Obligaciones Previsionales Nota 20                          | 0.00                 | 0.00                  |
| Servicios y Gastos Pagados por Adelantado Nota 8 | 130,528.73            | 555,188.46            | Obligaciones de Crédito Nota 21                             | 0.00                 | 0.00                  |
| Otras Cuentas del Activo Nota 9                  | 0.00                  | 0.00                  | Pérdida por Deudas a Largo Plazo Nota 22                    | 0.00                 | 0.00                  |
|  |                       |                       | Otras Cuentas del Pasivo Nota 23                            | 1,281,825.79         | 10,000,125.30         |
| <b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>                    | <b>146,710,525.14</b> | <b>130,709,327.06</b> | <b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>                               | <b>12,316,934.81</b> | <b>16,073,888.17</b>  |
| <b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>                       |                       |                       | <b>PASIVO NO CORRIENTE</b>                                  |                      |                       |
| Cuentas por Cobrar a Largo Plazo Nota 10         | 0.00                  | 0.00                  | Deudas a Largo Plazo Nota 24                                | 0.00                 | 0.00                  |
| Otras Cuentas por Cobrar a Largo Plazo Nota 11   | 0.00                  | 0.00                  | Cuentas por Pagar a Proveedores Beneficios Sociales Nota 25 | 0.00                 | 0.00                  |
| Inversiones (Neto) Nota 12                       | 0.00                  | 0.00                  | Obligaciones Previsionales Nota 26                          | 1,725,434.17         | 1,678,918.00          |
| Propiedades de Inversión Nota 13                 | 0.00                  | 0.00                  | Provisiones Nota 27   | 0.00                 | 0.00                  |
| Propiedad, Planta y Equipo (Neto) Nota 14        | 4,961,281.78          | 6,342,753.41          | Otras Cuentas del Pasivo Nota 28                            | 184,000.00           | 113,750.00            |
| Otras Cuentas del Activo (Neto) Nota 15          | 550,899.44            | 1,637,160.95          | Ingresos Diferidos Nota 29                                  | 10,897,454.35        | 84,338,376.15         |
|  |                       |                       |   | 0.00                 | 0.00                  |
| <b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>                 | <b>5,962,161.48</b>   | <b>8,010,064.36</b>   | <b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>                            | <b>12,777,888.15</b> | <b>86,187,346.27</b>  |
| <b>TOTAL ACTIVO</b>                              | <b>152,672,686.62</b> | <b>138,719,391.42</b> | <b>TOTAL PASIVO</b>   | <b>25,094,822.96</b> | <b>102,261,234.44</b> |
| Cuentas de Otran Nota 35                         | 268,478,695.48        | 269,910,827.57        | <b>PATRIMONIO</b>   |                      |                       |
|  |                       |                       | Hacienda Nacional Nota 31                                   | 24,523,836.44        | 24,824,648.14         |
|  |                       |                       | Hacienda Nacional Adicional Nota 32                         | 0.00                 | 0.00                  |
|  |                       |                       | Resultados No Realizados Nota 33                            | 0.00                 | 0.00                  |
|  |                       |                       | Resultados Acumulados Nota 34                               | 12,570,986.52        | 11,438,991.91         |
|  |                       |                       | <b>TOTAL PATRIMONIO</b>                                     | <b>37,094,822.96</b> | <b>36,263,640.05</b>  |
|  |                       |                       | <b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>                            | <b>62,189,645.92</b> | <b>138,524,874.49</b> |
|  |                       |                       | Cuentas de Otran Nota 35                                    | 368,438,991.43       | 369,911,877.28        |



**ESTADO DE GESTION**  
 Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2017 y 2016  
 (EN SOLES)

SECTOR : 01 PRESIDENCIA CONSEJO MINISTROS  
 ENTIDAD : 022 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSION EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO

EF-2

|   | 2017    | 2016                   |                         |
|---|---------|------------------------|-------------------------|
| <b>INGRESOS</b>   |         |                        |                         |
| Ingresos Tributarios Netos                                  | Nota 36 | 0.00                   | 0.00                    |
| Ingresos No Tributarios                                     | Nota 37 | 3,590,882.49           | 1,412,336.09            |
| Aportes por Regulación                                      | Nota 38 | 69,455,526.16          | 71,776,006.32           |
| Traspasos y Remesas Recibidas                               | Nota 39 | 1,211,014.19           | 2,748,713.00            |
| Donaciones y Transferencias Recibidas                       | Nota 40 | 0.00                   | 0.00                    |
| Ingresos Financieros  | Nota 41 | 7,513,281.90           | 3,887,510.80            |
| Otros Ingresos  | Nota 42 | 3,677,289.23           | 3,199,444.89            |
| <b>TOTAL INGRESOS</b>                                       |         | <b>85,447,993.96</b>   | <b>83,024,010.10</b>    |
| <b>COSTOS Y GASTOS</b>                                      |         |                        |                         |
| Costo de Ventas   | Nota 43 | 0.00                   | 0.00                    |
| Gastos en Bienes y Servicios                                | Nota 44 | (46,373,299.24)        | (49,437,219.74)         |
| Gastos de Personal  | Nota 45 | (22,903,656.57)        | (19,758,499.33)         |
| Gastos por Fians Prest y Asistencia Social                  | Nota 46 | (550,744.80)           | (481,728.49)            |
| Transferencias, Subsidios y Subvenciones Sociales Otorgadas | Nota 47 | 0.00                   | 0.00                    |
| Donaciones y Transferencias Otorgadas                       | Nota 48 | (1,171,248.54)         | 0.00                    |
| Traspasos y Remesas Otorgadas                               | Nota 49 | (11,565,072.00)        | 0.00                    |
| Estimaciones y Provisiones del Ejercicio                    | Nota 50 | (1,473,135.56)         | (1,559,305.97)          |
| Gastos Financieros  | Nota 51 | (33,405.35)            | (129,050.07)            |
| Otros Gastos  | Nota 52 | (1,389,635.19)         | (67,905,800.89)         |
| <b>TOTAL COSTOS Y GASTOS</b>                                |         | <b>(85,457,197.25)</b> | <b>(139,271,594.49)</b> |
| <b>RESULTADO DEL EJERCICIO SUPERAVIT (DEFICIT)</b>          |         | <b>(9,293.29)</b>      | <b>(56,247,584.39)</b>  |



ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO  
 Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2017 y 2016  
 (EN SOLES)

SECTOR : 01 PRESIDENCIA CONSEJO MINISTROS  
 ENTIDAD : 622 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

EF-3

| CONCEPTOS   | HACIENDA NACIONAL    | HACIENDA NACIONAL ADICIONAL | RESULTADOS NO REALIZADOS | RESULTADOS ACUMULADOS | TOTAL                |
|---|----------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------|
| SALDO INICIAL AL 01 DE ENERO DE 2016                  | 24,823,638.44        | 0.00                        | 0.00                     | 59,897,750.45         | 75,481,426.89        |
| Ajustes de Ejercicios Anteriores                      | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 890,952.03            | 890,952.03           |
| Traspasos y Remesas del Tesoro Público                | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 0.00                  | 0.00                 |
| Traspasos y Remesas de Otras Entidades                | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 0.00                  | 0.00                 |
| Traspasos de Documentos                               | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 0.00                  | 0.00                 |
| Otras Operaciones Patrimoniales                       | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 0.00                  | 0.00                 |
| Superávit (Déficit) del Ejercicio                     | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | (59,247,384.35)       | (59,247,384.35)      |
| Traslados entre Cuentas Patrimoniales                 | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 0.00                  | 0.00                 |
| Traslado de Saldos por Fusión, Extinción, Adscripción | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 0.00                  | 0.00                 |
| <b>SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016</b>              | <b>24,823,638.44</b> | <b>0.00</b>                 | <b>0.00</b>              | <b>(4,499,941.91)</b> | <b>20,124,696.53</b> |
| SALDO INICIAL AL 01 DE ENERO DE 2017                  | 24,823,638.44        | 0.00                        | 0.00                     | (4,499,941.91)        | 20,124,696.53        |
| Ajustes de Ejercicios Anteriores                      | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 16,660,660.38         | 16,660,660.38        |
| Traspasos y Remesas del Tesoro Público                | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 0.00                  | 0.00                 |
| Traspasos y Remesas de Otras Entidades                | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 0.00                  | 0.00                 |
| Traspasos de Documentos                               | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 0.00                  | 0.00                 |
| Otras Operaciones Patrimoniales (Nota)                | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 0.00                  | 0.00                 |
| Superávit (Déficit) del Ejercicio                     | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | (9,203.29)            | (9,203.29)           |
| Traslados entre Cuentas Patrimoniales                 | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 0.00                  | 0.00                 |
| Traslado de Saldos por Fusión, Extinción, Adscripción | 0.00                 | 0.00                        | 0.00                     | 0.00                  | 0.00                 |
| <b>SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017</b>              | <b>24,823,638.44</b> | <b>0.00</b>                 | <b>0.00</b>              | <b>12,152,315.18</b>  | <b>26,778,153.62</b> |



**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO**  
 Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2017 y 2016  
 (EN SOLES)

SECTOR : 01 PRESIDENCIA CONSEJO MINISTROS  
 ENTIDAD : 022 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

EF-4

| CONCEPTOS  | AÑO 2017              | AÑO 2016              |
|--|-----------------------|-----------------------|
| <b>A - ACTIVIDADES DE OPERACIÓN</b>  |                       |                       |
| Cobranza de Impuestos, Contribuciones y Derechos Administrativos (Nota)  | 0.00                  | 0.00                  |
| Cobranza de Aportes por Inscripción  | 68,113,983.28         | 60,550,278.81         |
| Cobranza de Venta de Bienes y Servicios y Renta de la Propiedad  | 11,190,071.12         | 7,032,928.53          |
| Donaciones y Transferencias Corrientes Recibidas (Nota)  | 0.00                  | 0.00                  |
| Transferencias y Remesas Corrientes Recibidas del Tesoro Público   | 1,211,014.18          | 2,718,713.00          |
| Otros (Nota)   | 0.00                  | 0.00                  |
| <b>MENOS</b>   |                       |                       |
| Pago a Proveedores de Bienes y Servicios (Nota)  | (37,705,790.58)       | (45,397,871.50)       |
| Pago de Remuneraciones y Obligaciones Sociales   | (20,956,866.84)       | (22,214,989.76)       |
| Pago de Otros Pagos Recibidos y Complementarios  | (553,744.85)          | (481,728.49)          |
| Pago de Pensiones y Otros Beneficios   | 0.00                  | 0.00                  |
| Pago por Prestaciones y Asistencia Social  | 0.00                  | 0.00                  |
| Transferencias, Subsidios y Subvenciones Sociales Otorgadas  | 0.00                  | 0.00                  |
| Donaciones y Transferencias Corrientes Otorgadas (Nota)  | (1,971,246.54)        | 0.00                  |
| Transferencias y Remesas Corrientes Entregadas del Tesoro Público  | (1,888,072.00)        | 0.00                  |
| Otros (Nota)   | (1,478,635.84)        | (200,621.31)          |
| <b>AUMENTO (DISMINUCIÓN) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE OPERACIÓN</b>      | <b>7,083,344.99</b>   | <b>10,859,880.28</b>  |
| <b>B - ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>  |                       |                       |
| Cobranza por Venta de Vehículos, Maquinarias y Otros   | 0.00                  | 0.00                  |
| Cobranza por Venta de Edificios y Activos No Productivos (Nota)  | 0.00                  | 0.00                  |
| Cobranza por Venta de Otros Cuentas del Activo (Nota)  | 0.00                  | 0.00                  |
| Otros (Nota)   | 0.00                  | 0.00                  |
| <b>MENOS</b>   |                       |                       |
| Pago por Compra de Vehículos, Maquinarias y Otros  | (524,702.54)          | (1,257,268.64)        |
| Pago por Compra de Edificios y Activos No Productivos (Nota)   | 0.00                  | 0.00                  |
| Pago por Construcciones en Curso (Nota)  | 0.00                  | 0.00                  |
| Pago por Compra de Otros Cuentas del Activo (Nota)   | (7,253.20)            | (145,537.50)          |
| Otros (Nota)   | 0.00                  | 0.00                  |
| <b>AUMENTO (DISMINUCIÓN) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE INVERSIÓN</b>      | <b>(531,955.74)</b>   | <b>(1,402,806.14)</b> |
| <b>C - ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO</b>   |                       |                       |
| Donaciones y Transferencias de Capital Recibidas (Nota)  | 0.00                  | 0.00                  |
| Transferencias y Remesas de Capital Recibidas del Tesoro Público   | 0.00                  | 0.00                  |
| Cobranza por Colocaciones de Valores y Otros Documentos (Nota)   | 0.00                  | 0.00                  |
| Emissiones de Ingreso y/o Externo (Nota)   | 0.00                  | 0.00                  |
| Otros (Nota)   | 0.00                  | 0.00                  |
| <b>MENOS</b>   |                       |                       |
| Donaciones y Transferencias de Capital Entregadas (Nota)   | 0.00                  | 0.00                  |
| Transferencias y Remesas de Capital Entregadas al Tesoro Público   | 0.00                  | 0.00                  |
| Amortización, intereses, Comisiones y Otros Costos de la Deuda (Nota)  | 0.00                  | 0.00                  |
| Otros (Nota)   | 0.00                  | 0.00                  |
| Traslado de Saldo por Fusión, Extinción, Adopción  | 0.00                  | 0.00                  |
| <b>AUMENTO (DISMINUCIÓN) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE FINANCIAMIENTO</b> | <b>0.00</b>           | <b>0.00</b>           |
| <b>D - AUMENTO (DISMINUCIÓN) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO</b>  | <b>6,551,389.25</b>   | <b>9,457,074.14</b>   |
| <b>E - SALDO EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL INICIO DEL EJERCICIO</b>                                    | <b>97,908,931.05</b>  | <b>88,051,824.42</b>  |
| <b>F - SALDO EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL FINALIZAR EL EJERCICIO</b>                                  | <b>104,460,320.30</b> | <b>97,508,898.56</b>  |



110/110