



REPORTE ANUAL DE DESEMPEÑO DEL OSITRÁN 2018

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

Mayo de 2019

CONTENIDO

PRÓLOGO	4
ÍNDICE DE SIGLAS, ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS Y UNIDADES	6
I. INTRODUCCIÓN	8
II. FUNCIONES DEL REGULADOR	10
III. DESEMPEÑO DEL REGULADOR: ALCANCE DEL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES 12	
3.1. Función supervisora.....	12
3.2. Sanciones y penalidades aplicadas.....	18
3.3. Regulación tarifaria	21
3.4. Gestión de contratos.....	26
3.4.1. Opiniones sobre nuevos contratos de concesión.....	26
3.4.2. Opiniones de modificación de contratos	27
3.4.3. Interpretación de Contratos de Concesión.....	29
3.5. Reclamos, controversias, denuncias y consultas	30
3.5.1. Tribunal de Solución de Controversias	31
3.5.2. Cuerpos Colegiados	35
3.6. Función normativa	36
IV. OSITRÁN Y LA OCDE	44
4.1. Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio.....	44
4.2. Evaluación del desempeño del Ositrán	44
4.3. Prácticas de transparencia y rendición de cuentas	45
4.4. Mecanismos de relación con los stakeholders	46
4.4.1. Capacitación a usuarios	46
4.4.2. Capacitación a Entidades Prestadoras	46
4.4.3. Audiencias Públicas	47
4.5. Sistema de prevención de la corrupción.....	48
V. OSITRÁN MÁS CERCA DE LOS CIUDADANOS	51
5.1. Ositrán al servicio de los usuarios	51
5.1.1. Mejoramiento de los canales de atención a usuarios	51
5.1.2. Atención de consultas	51
5.1.3. Atención de denuncias	52
5.1.4. Participación en la feria del Libro	52
5.1.5. Organización de eventos públicos.....	52
5.2. Consejos de Usuarios.....	53
5.3. Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios	54
5.4. Oficinas desconcentradas	55
5.5. Fomento de la cultura regulatoria	56
5.5.1. Curso de Extensión Universitaria	56
5.5.2. Publicaciones.....	58
VI. DESARROLLO ORGANIZACIONAL Y CAPITAL HUMANO	60
6.1. Perfil del capital humano	60

6.2.	Formación, capacitación y desarrollo del personal	64
6.3.	Implementación del Sistema de Control Interno.....	65
6.4.	Sistema de Gestión de la Calidad	66
VII.	INFORMACIÓN FINANCIERA PRESUPUESTAL	69
7.1.	Presupuesto por fuente de ingreso.....	69
7.2.	Ejecución presupuestal.....	70
VIII.	CONCLUSIONES.....	73
ANEXOS.....		76
	Anexo N° 1 Listado de Entidades Prestadoras.....	76
	Anexo N° 2 Principales iniciativas de los Consejos de Usuarios.....	77
	Anexo N° 3 Estados Financieros de OSTRAN – No auditados.....	78
	Anexo N° 4 Fichas de Contratos de Concesión al 2018.....	82



PRÓLOGO

En 1998 se crea el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) 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 dentro de un clima de reformas estructurales y un nuevo rol del Estado, como garante de un entorno propicio para la inversión y el crecimiento de la economía.

Desde su creación, el Ositrán ha venido cumpliendo la misión de regular y supervisar la inversión en la infraestructura de 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 y 2 entidades prestadoras públicas.

La gestión actual del Ositrán se fundamenta en tres ejes centrales: (i) enfoque a los usuarios de las infraestructuras de transporte; (ii) transformación digital como medio para cumplir las funciones y alcanzar las metas de forma más eficiente; y, (iii) contribuir al ingreso del Perú a la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), a través de la implementación de las recomendaciones efectuadas por dicha organización a los reguladores económicos en el Estudio de Política Regulatoria del Perú.

En este contexto, una de las prioridades de la política institucional del Ositrán 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 el Ositrán, como organismo encargado de garantizar el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión en infraestructura de transporte de uso público, busca dar a conocer los alcances y logros de su gestión durante el año 2018.

Esta política institucional es acorde con las buenas prácticas en materia de gobernanza de Organismos 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 Ositrán tiene la firme intención de 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 2018. El objetivo de reporte es poner en conocimiento del Poder Legislativo y del público en general, de manera concisa y ordenada, las principales acciones emprendidas por el Regulador en el cumplimiento de sus funciones.

A diciembre de 2018, los 32 contratos de concesión bajo el ámbito del Ositrán 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 los contratos de concesión y normas vigentes, así como regular las tarifas que se cobrará a los usuarios de la infraestructura de transporte de uso público, conforme a las disposiciones establecidas en dichos contratos.

En ese sentido, el Ositrán 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 2018, 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 Ositrán
CEU	:	Curso de Extensión Universitaria del Ositrán
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
Ositrán	:	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
PAC	:	Plan Anual de Contrataciones
PAFER	:	Marco para la Evaluación del Desempeño de los Reguladores Económicos
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 Ositrán
REMA	:	Reglamento Marco de Acceso
RETA	:	Reglamento General de Tarifas
RIA	:	Análisis de Impacto Regulatorio
RIIS	:	Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones
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 Ositrán
TUUA	:	Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto
VCNI	:	Valor Contable Neto Intangible



I. INTRODUCCIÓN

Desde que se creó el Ositrán en 1998, la institución viene cumpliendo su misión de regular y supervisar la inversión en la infraestructura de transporte de uso público en el país, a través de la gestión de 32 contratos de concesión en materia de aeropuertos, puertos, hidrovía, 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 Memorándum 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”*)¹, 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”*)².

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 Ositrán se encuentra comprometido con los principios de calidad regulatoria de la OCDE, razón por la cual, mediante Resolución del Presidencia N° 034-2016-PD-OSITRAN³, conformó el Comité de Mejora Regulatoria. Dentro de sus principales 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-OSITRAN⁴, el Ositrán 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.

¹ OCDE. Política Regulatoria en el Perú. Estudios de la OCDE en Reforma Regulatoria. Disponible en: <https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/Política-Regulatoria-en-el-Peru%CC%81-aspectos-clave.pdf>

² OCDE (2014) *“The Governance of Regulators”*. Documento disponible en: http://www.keepeek.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.ositrان.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/034PD2016.pdf>

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

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-OSITRAN⁵, modificada por Resolución N° 035-2018-PD-OSITRAN⁶, se dispuso que, a partir del año 2018, el Presidente del Consejo Directivo remita un reporte anual de desempeño del Ositrán 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 2018. A través de este documento, el Ositrán 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 Ositrán 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 competencia del Ositrán 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 Ositrán 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 2018.

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

⁶ Resolución de Presidencia N° 035-2018-PD-OSITRAN, Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/10/035PD2018.pdf>

II. FUNCIONES DEL REGULADOR

Conforme a la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, los organismos reguladores se crean para actuar en ámbitos especializados de regulación de mercados o para garantizar el adecuado funcionamiento de mercados no regulados, asegurando cobertura de atención en todo el territorio nacional.

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 Ositrán ejerce las funciones supervisora, reguladora, normativa, 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.

Asimismo, en virtud de lo establecido en la Ley N° 29754, el Ositrán es competente para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de las actividades que involucran la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías concesionadas que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, exceptuándose la fijación y revisión de tarifas del referido servicio público, cuya competencia es del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) con opinión previa del regulador.

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

- **Función Supervisora:** El Ositrán supervisa el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas correspondientes a las Entidades Prestadoras⁷, 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 Ositrán 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 Ositrán 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.

Cabe mencionar que, se encuentran fuera del ámbito de competencia reguladora del OSITRAN, lo siguiente: (i) La fijación de las tarifas del transporte público o de otros medios de transporte de carga o de pasajeros; (ii) La regulación de los mercados derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso exclusivamente privado; y, (iii) La regulación de los mercados derivados de la explotación de infraestructura vial urbana y aquella de competencia municipal.

⁷ Decreto Supremo N° 044-2006-PCM – Reglamento General del Ositrán

“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.”

- **Funciones Fiscalizadora y Sancionadora:** El Ositrán fiscaliza e impone sanciones y medidas correctivas a las entidades prestadoras por el incumplimiento de las normas, disposiciones o regulaciones establecidas por el Ositrán, así como de las obligaciones contenidas en los respectivos contratos de concesión, según corresponda.
- **Funciones de Solución de Controversias y Atención de Reclamos:** El Ositrán 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 Ositrán, determina la conclusión de la respectiva controversia.
- **Función Normativa:** El Ositrán, 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.

Conforme a la Ley N° 26917 “Ley de creación del Ositrán”, el Ositrán ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, incluidas las infraestructuras aeroportuarias, portuarias, férreas, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte. Al respecto, conforme a lo establecido en el literal m) del artículo 1 del Reglamento General del Ositrán (REGO), el término Infraestructura se define como el sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permiten el intercambio modal, siempre que sea de uso público, a las que se brinde acceso a los usuarios y por los cuales se cobre una prestación. La infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, red vial nacional y regional de carreteras y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.

Asimismo, el REGO establece que las siguientes infraestructura quedan excluidas del ámbito de competencias del Ositrán: (i) la infraestructura portuaria o aeroportuarias que se encuentren bajo la administración de las Fuerzas Armadas o Policiales, en tanto dicha utilización corresponda a la ejecución de actividades de defensa nacional y orden interno y no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica; (ii) la infraestructura vial urbana y otra forma de infraestructura que sea de competencia municipal, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, con excepción de la infraestructura señalada en la Ley N° 29754; y, (iii) la infraestructura de uso privado, entendiéndose como tal a la utilizada por su titular para efecto de su propia actividad y siempre que no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica

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 Ositrán, los derechos y obligaciones de los supervisados, así como los procedimientos que se aplicarán en los procesos de supervisión; en el año 2011, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el Reglamento General de Supervisión. Dicho Reglamento regula el procedimiento de supervisión por parte del Ositrán de las obligaciones contractuales y normativas que deben cumplir las Entidades Prestadoras. En ese sentido, la Supervisión del Regulador está dividida en las siguientes materias: i) Económico – Comercial, ii) Administrativo - Financiero, iii) Inversiones y iv) Operaciones.

Por otro lado, una de las principales herramientas que dispone el Ositrán 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:

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

Según lo planificado en dicho Plan, el Ositrán programa las actividades de supervisión que realizará a lo largo del año, Dichas actividades pueden realizarse a través de cuatro modalidades: reuniones de trabajo, supervisiones de gabinete, inspección y supervisión in situ permanente⁸. Asimismo, tales actividades pueden ser realizadas directamente por el personal del Ositrán o, de considerarse necesario, a través de empresas supervisoras contratadas por el Regulador, garantizando su autonomía e idoneidad técnica⁹.

Ositrán 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 Ositrán. 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 Ositrán se encuentra facultado para aplicar la correspondiente penalidad o sanción, así como para requerir a la empresa concesionaria el cumplimiento efectivo de la obligación debida¹⁰.

⁸ Se realizará supervisión en gabinete, cuando el Ositrán 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.

⁹ 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 Ositrán

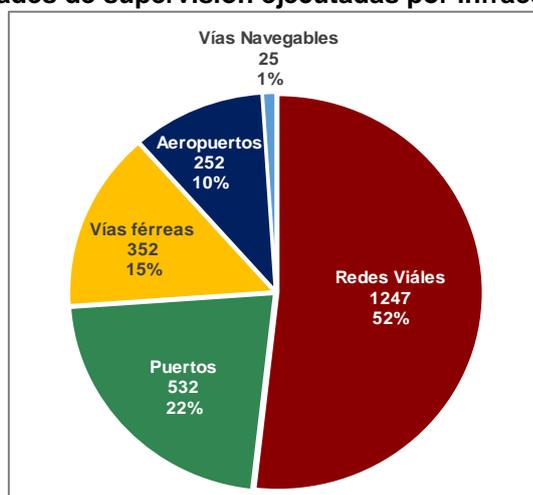
¹⁰ Cabe mencionar que, por su propia naturaleza, las penalidades tienen un origen contractual y son fruto de la autonomía privada de las partes. En cambio, el régimen de infracciones y sanciones administrativas tiene su origen en la Ley o norma reglamentaria y su tipificación surge a partir del ejercicio 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.

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

En el año 2018, el Ositrán supervisó a 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 las cuales se enmarca la concesión del Proyecto Hidrovía Amazónica (en el Anexo N° 1 se muestra el detalle de las mismas).

Durante el año 2018, se realizaron 2 408 actividades en el marco de los Programas Anuales de Supervisión, lo que representó un incremento de 2,4% con relación a las actividades ejecutadas en año anterior (2 351 actividades). Cabe señalar que más de la mitad de las actividades de supervisión realizadas (52%), correspondieron a infraestructuras viales (1 247 actividades), que es donde se concentra la mitad de las concesiones (16).

Gráfico N° 1
Actividades de supervisión ejecutadas por infraestructura



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe señalar que, conforme a lo establecido en el “Plan Anual de Supervisión 2018”, aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 235-2017-GG-Ositrán de fecha 28 de diciembre de 2017, se tenía previsto ejecutar 2 456 actividades de supervisión durante 2018. Sin embargo, la referida programación fue modificada mediante la inclusión, exclusión y reprogramación de actividades debido a factores, en su mayoría, exógenos a la Entidad, situación que modificó la meta a 2 408 actividades tal como se detalla en el cuadro siguiente:

Cuadro N° 1
Actividades de supervisión 2018

Infraestructura	Actividades programadas (1)	Programación Ajustada (2)	Actividades ejecutadas (3)	(3) / (1) % avance	(3) / (2) % avance
Red vial	1 294	1 247	1 247	96,4%	100,0%
Puertos	533	532	532	99,8%	100,0%
Vías férreas	352	352	352	100,0%	100,0%
Aeropuertos	252	252	252	100,0%	100,0%
Vías Navegables	25	25	25	100,0%	100,0%
TOTAL	2 456	2 408	2 408	98,0%	100,0%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En general, las actividades de supervisión realizadas por el Ositrán se han incrementado a medida que han aumentado los contratos de concesión, los cuales pasaron de 3 en 1999

a 32 en 2018. 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 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 Ositrán. Durante el año 2017, se entregó en concesión el proyecto “Hidrovía Amazónica”, convirtiéndose en la primera infraestructura de transporte de vías navegables. Finalmente, durante el año 2018, se concesionó el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry.

Gráfico N° 2
Contratos de Concesión supervisados por el Ositrán



* En 2017, se revocó el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchoero (Oficio N° 142-2017-MTC/01 de fecha 13 de julio del 2017) y se suscribió el Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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 380% entre 2006 y 2018, al pasar de USD 3 086 millones a USD 14 927 millones. Cabe notar que la caída en el compromiso de inversión en 2018, con relación al año anterior, se explica por la revocación del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchoero, cuya inversión proyectada ascendía a USD 600 millones. Al cierre del año 2018, la inversión ejecutada (USD 7 980 millones) representó el 53,5% del compromiso total, existiendo un monto pendiente de ejecución en los próximos años de USD 6 947 millones.

Gráfico N° 3
Montos referenciales de inversiones al 2018
(En miles de millones de USD, incluye IGV)

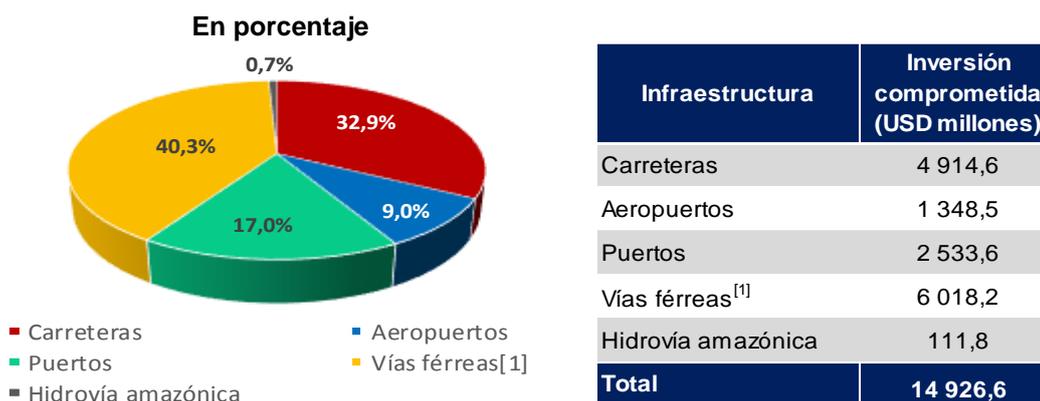


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Compromisos de inversión

De los USD 14 927 millones de inversiones comprometidas, el 40% (USD 6 018 millones) corresponde a infraestructura de Vías Férreas (2 ferrocarriles y las Líneas 1 y 2 del Metro de Lima)¹¹, el 33% (USD 4 914 millones) a la Red Vial (16 carreteras), el 17% (USD 2 533 millones) a la infraestructura portuaria (7 puertos), el 9,% (USD 1 348 millones) a la infraestructura aeroportuaria (19 aeropuertos) y el 0,7% restante (USD 112 millones) a la Hidrovía Amazónica.

Gráfico N° 4
Compromiso de inversión por infraestructura



[1] Sólo considera los compromisos en la Línea 1 y 2 del Metro de Lima
 Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

¹¹ Cabe señalar que, las inversiones en vías férreas corresponden exclusivamente a la Línea 1 y Línea 2 del Metro de Lima, pues en el Ferrocarril del Centro y 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.

diariamente, reduciendo el 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 se han ejecutado obras civiles en la etapa 1A y 1B, habiéndose alcanzado en conjunto un avance aproximado del 23,3%. Respecto a las etapas 1B y 2, se han presentado un total de 67 Estudios Definitivos de Ingeniería (EDIs) de los 87 que corresponden a estas etapas, de los cuales 23 han sido aprobados y 44 se encuentran en revisión. Cabe mencionar que se han producido atrasos en el avance de las obras debido a los retrasos en la entrega de las áreas de la concesión y a las demoras en las aprobaciones de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDIs), debido a controversias con el concesionario respecto al alcance de la propuesta técnica. En este contexto, el 13 de diciembre de 2018, se suscribió la Adenda N°2 al Contrato de Concesión, la cual tuvo como principal objeto modificar el cronograma de entrega de áreas de la concesión y el cronograma de ejecución de obras.

Por su parte, la Línea 1 movilizó 107,5 millones de pasajeros en el año 2017, superando largamente las estimaciones de demanda para esta fecha, lo que motivó el compromiso de inversión en obras complementarias para ampliar la capacidad de transporte de personas de la Concesión (adenda 4).

Dentro de los compromisos de inversión complementaria figuran la ampliación de las 5 estaciones de mayor concurrencia, construcción de un segundo acceso al patio taller de Villa El Salvador, ampliación de vías de estacionamiento en el patio de maniobras de Bayóvar y mejoras en el sistema eléctrico. Además, se ha previsto la adquisición de 20 trenes nuevos de 5 coches cada uno y 39 coches adicionales para acoplamiento a los 20 trenes nuevos y 19 trenes existentes, para contar con una flota de 39 trenes de seis coches cada uno y 5 trenes de 5 coches. Ello involucra una inversión de aproximadamente USD 469,16 millones (incluido IGV).

Cabe destacar, que durante el año 2018 se ejecutaron USD 317,5 millones de las inversiones, las mismas que se tiene previsto concluir en octubre de 2019. Así, a diciembre de 2018, ya se había cumplido con adquirir y poner en funcionamiento los 20 trenes nuevos y 3 de los 39 coches a ser acoplados a los trenes de 5 coches. En el caso de las obras, al finalizar el 2018 se había culminado la remodelación de 4 estaciones y más de 90% de ejecución en las otras obras complementarias, teniéndose previsto culminarlas en febrero de 2019. Con relación a los coches faltantes, se tiene prevista su llegada al Perú a razón de 3 a 4 coches mensuales hasta octubre de 2019.

A diciembre de 2018, con la ampliación de la flota de 24 a 44 trenes se ha podido reducir el intervalo de paso de los trenes, de 6 a 3 minutos en hora punta y de 10 a 6 minutos en hora valle en día laboral, lo que ha permitido una reducción del tiempo promedio de espera en cola de 30 a 10 minutos. Ello ha impactado directamente en el bienestar de los usuarios de la línea 1 del Metro de Lima.

Por su parte, en el sector portuario, el Ositrán ha supervisado obras por un importe acumulado (inc. IGV) estimado en USD 1 454,8 millones al cierre de 2018, entre las que destacan inversiones en los siguientes terminales portuarios: Terminal Norte Multipropósito (USD 408 millones), Nuevo Terminal de Contenedores del Callao (USD 370 millones) y Terminal Portuario de Matarani (USD 280,6 millones). Asimismo, en 2018 se suscribió el Contrato de Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry con la finalidad de modernizar las operaciones portuarias mediante la ampliación de los muelles y la dotación de infraestructura y equipamiento moderno; habiéndose previsto inversiones por un importe referencial ascendente a USD 270 millones (incluido el IGV)

En el sector aeroportuario, se ha supervisado inversiones por más de USD 526 millones al cierre de 2018, destacándose la Ampliación del Sistema de Equipaje BHS del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (AIJCH) que permite procesar un mayor número de maletas por hora, aumentando la velocidad de procesamiento del equipaje facturado.

Adicionalmente, en el AIJCH se ha estado trabajando en el diseño de la Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), habiéndose previsto ejecutar algunas obras de transición como mejoras en la sala de recojo del equipaje y nuevas salas de embarque, con la finalidad de ofrecer un mejor servicio a los usuarios mientras se ejecuta la ampliación del aeropuerto.

Asimismo, en 2018 en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia se ha iniciado la ejecución de la obra Mejoramiento de los Procesos de Embarque y Desembarque en el Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Talara, con el objeto de optimizar los servicios aeroportuarios y resguardar la seguridad de los usuarios que hacen uso de esta infraestructura.

Ese mismo año, en el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, se culminó las obras obligatorias Construcción de Vía Perimetral de Afirmado del Aeropuerto de Puerto Maldonado y Planta de Abastecimiento de Combustible Turbo jet A-1 del Aeropuerto de Juliaca.

Finalmente, cabe destacar que el compromiso de inversión pendiente de ejecución asciende a más de USD 7 000 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). 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.
- 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 2024, conforme a lo establecido en la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión.
- Inversiones complementarias en el Terminal Portuario de Pisco, por alrededor de USD 245 millones.
- Desarrollo del Proyecto “Hidrovía Amazónica”, concesionado en 2017 y cuyo compromiso de inversión asciende a cerca de USD 112 millones.
- Modernización y ampliación del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, con un importe referencial de inversión de USD 270 millones (inc. IGV).

3.2. Sanciones y penalidades aplicadas

En cumplimiento de su función fiscalizadora y sancionadora, el Ositrán 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 Ositrán puede aplicar penalidades a los concesionarios en los casos de incumplimiento de las obligaciones derivadas de los Contratos de Concesión. Así, a continuación, se detalla las sanciones y penalidades impuestas durante 2018.

- **Sanciones aplicadas**

Los procedimientos administrativos sancionadores (PAS) determinan el incumplimiento de las normas, disposiciones emitidas por el Ositrán o de los contratos de concesión. Las sanciones se aplican ante infracciones administrativas contempladas en el Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS)¹².

¹² A partir del 12 de julio de 2018, entró en vigor el nuevo Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones de Ositrán (RIIS)

Durante el año 2018, se impuso una (1) sanción a una entidad prestadora portuaria por un monto total equivalente a S/ 5 418¹³, correspondiente a un expediente tramitado donde se determinó la existencia de infracción; mientras que en las demás infraestructuras no se aplicaron sanciones.

- **Penalidades aplicadas**

Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente por los incumplimientos contractuales en que incurra un concesionario, por lo que el monto de estas constituye ingreso del MTC. Estas penalidades están fijadas en cada contrato de concesión bajo el ámbito de supervisión del Ositrán. Cabe señalar que, en el caso de ENAPU y CORPAC, como dichas entidades operan la infraestructura en virtud de su respectiva ley de creación y no de un contrato de concesión, sus incumplimientos no son materia de penalidad.

Durante 2018, las penalidades aplicadas por el Ositrán a los concesionarios totalizaron un monto equivalente a S/. 2,7 millones, correspondiente a un total de 24 expedientes tramitados, donde se determinó la existencia de incumplimiento de las obligaciones establecidas en los Contratos de Concesión.

Cuadro N° 2
Penalidades impuestas a las Concesionarios - 2018

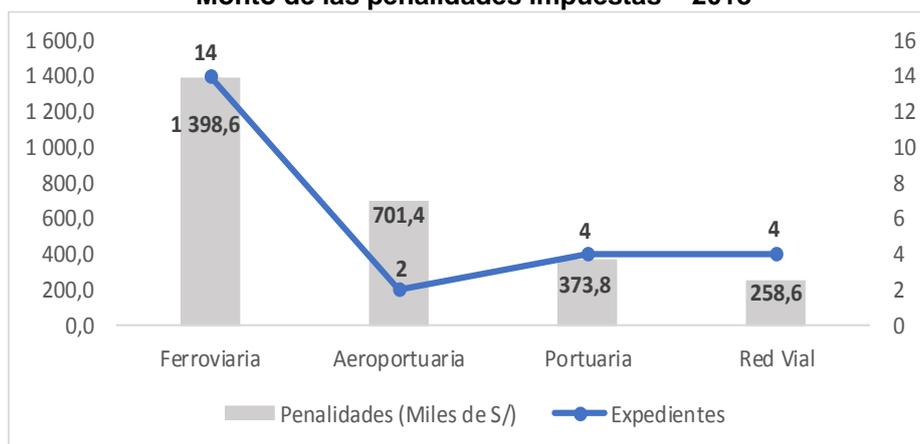
Infraestructura	Penalidad	
	Expedientes Tramitados	Monto (Miles de S/.)
Ferroviaria	14	1 398,6
Aeroportuaria	2	701,4
Portuaria	4	373,8
Red Vial	4	258,6
Total	24	2 732,4

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Como se aprecia, en la infraestructura ferroviaria se tramitó el mayor número de expedientes, habiéndose determinado la existencia de incumplimiento en 14 expedientes (58,3% del total tramitados), con un monto de alrededor de S/ 1,4 millones, lo que representó el 51,2% del monto total de las penalidades impuestas. Del monto total de las penalidades impuestas a las concesiones de vías férreas, el 28,5% corresponde a la Línea 1 del Metro y el 71,5% a la Línea 2 del Metro. En segundo lugar, en cuanto al monto de las penalidades, se ubicó la infraestructura aeroportuaria con dos expedientes correspondientes a incumplimientos de Aeropuertos del Perú S.A., seguidas por las infraestructuras portuarias y la red vial, ambas con 4 expedientes.

¹³ Se considera la UIT del año de aplicación (2017).

Gráfico N° 6
Monto de las penalidades impuestas – 2018



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- Penalidades aplicadas a Empresas Supervisoras**

Adicionalmente, en el marco de la competencia asignada por el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ositrán aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM¹⁴, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización impuso penalidades a empresas supervisoras por un monto total equivalente a S/ 1,73 millones¹⁵, correspondiente a un total de 39 expedientes tramitados donde se determinó la existencia de incumplimientos.

Cuadro N° 3
Penalidades impuestas a las Empresas Supervisoras - 2018

Infraestructura	Penalidad	
	Expedientes Tramitados	Monto (Miles de S./)
Aeroportuaria	1	4,8
Ferroviaria	10	844
Portuaria	2	23,5
Red Vial	26	854,5
Total	39	1 726,8

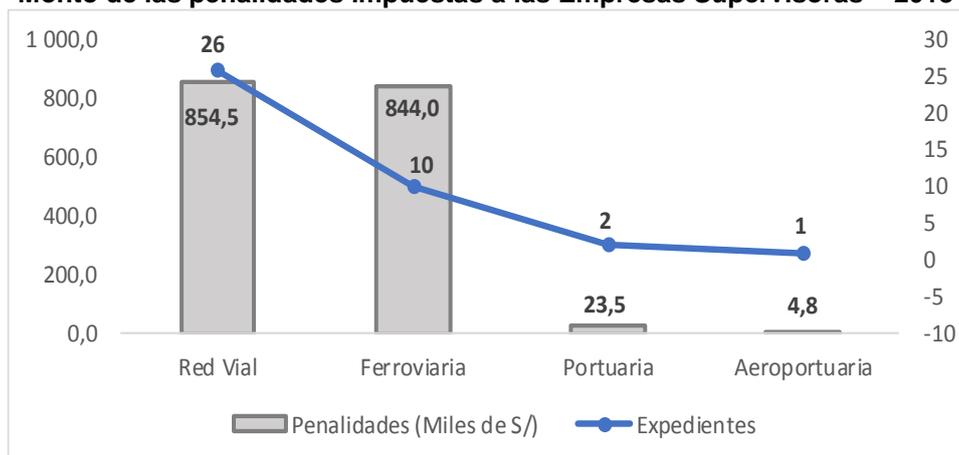
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

El mayor número de expedientes en los que se determinó la existencia de incumplimiento proviene de las empresas supervisoras de infraestructura de la red vial, donde se registraron 26 expedientes (66,7%), seguida de las empresas supervisoras de infraestructura ferroviaria con 10 expedientes (25,6%), las supervisoras de infraestructura portuaria con 2 expedientes (5,1%) y las empresas supervisoras de empresas aeroportuaria con 1 expediente (2,6%).

¹⁴ Conforme al ROF, entre sus funciones, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización aplica penalidades a las empresas supervisoras o terceros que realicen actividades de supervisión sujetas al ámbito de competencia del Ositrán, de conformidad con el artículo 25 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.

¹⁵ Para todos los montos se considera la UIT del año de aplicación (2018) y un tipo de cambio referencial de S/. 3.374 cuando corresponda.

Gráfico N° 7
Monto de las penalidades impuestas a las Empresas Supervisoras – 2018



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

3.3. Regulación tarifaria

De acuerdo con su función reguladora, el Ositrán está facultado a realizar la fijación, revisión o desregulación de las tarifas de los servicios bajo su ámbito¹⁶, dentro de los siguientes límites:

- (i) En caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.
- (ii) En caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.
- (iii) Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.

De acuerdo con el marco normativo vigente, el Ositrán evalúa la existencia de condiciones de competencia en el marco de los procedimientos tarifarios respecto de todas las infraestructuras que se encuentran bajo su supervisión, con excepción únicamente en los procedimientos de fijación tarifaria correspondiente a infraestructura portuaria, en atención a la normativa especial que rige sobre la materia conforme a lo establecido en la Ley N° 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC)¹⁷.

Los procedimientos tarifarios se realizan de conformidad con lo establecido en los Contratos de Concesión y, de manera supletoria, las disposiciones contempladas en el Reglamento General de Tarifas (RETA)¹⁸. Dichos procedimientos se enmarcan bajo los

¹⁶ Conforme con lo dispuesto en el REGO del Ositrán, la función reguladora la ejerce exclusivamente el Consejo Directivo, el cual basa sus decisiones en los informes que elaboran de manera conjunta la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (GRE) y la Gerencia de Asesoría Jurídica (GAJ). En particular, la GRE está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios; mientras que la GAJ tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.

¹⁷ En efecto, el artículo 59 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, precisa el ámbito de atribuciones del Ositrán y de INDECOPI en materia de servicios portuarios, señalando que:

- Es atribución del INDECOPI determinar las condiciones de competencia.
- Es atribución del Ositrán fijar las tarifas en caso INDECOPI determine la no existencia de condiciones de competencia.

¹⁸ En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD- Ositrán de fecha 23 de setiembre de 2004, se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA) en ejercicio de la función regulatoria asignada al Ositrán. Dicho reglamento, de aplicación supletoria a lo establecido en los Contratos de

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.

Durante el 2018 se emitieron las siguientes resoluciones con respecto a los procedimientos de fijación y revisión tarifaria:

Cuadro N° 4
Procedimientos de revisión y fijación de tarifas

Procedimiento	Concesión	Detalle	Resolución de Consejo Directivo	Fecha
Revisión de Tarifas	Aeropuerto Internacional "Alfredo Rodríguez Bailón" de Arequipa	Revisión Tarifaria del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (Mangas)	N° 027-2018-CD-OSITRAN	19/09/2018
Fijación de Tarifas	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	Fijación Tarifaria de un grupo de Servicios Especiales	N° 031-2018-CD-OSITRAN	07/11/2018
Revisión de Tarifas	LAP	Aprobación del tercer factor de productividad	N° 041-2018-CD-OSITRAN	11/12/2018

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

3.3.1. Procedimientos de fijación tarifaria

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

El 21 de marzo de 2018, mediante Resolución N° 008-2018-CD-OSITRAN, se dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de un grupo de Servicios Especiales que serán prestados en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.

El 29 de agosto de 2018, mediante Resolución N° 024-2018-CD-OSITRAN, el Regulador aprobó la publicación de la propuesta tarifaria de los siguientes servicios: (i) Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario; (ii) Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer; y, (iii) Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies. Asimismo, se dispuso dar por finalizado el procedimiento de fijación tarifaria del servicio de suministro de energía eléctrica, pues para la prestación de dicho servicio el Concesionario requiere ejecutar inversiones adicionales, cuyo monto resulta necesario conocer para determinar las tarifas

El 2 de octubre de 2018, 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 de Consejo Directivo N° 031-2018-CD-OSITRAN de fecha 07 de noviembre de 2018¹⁹, se establecieron las tarifas de Servicios Especiales, de acuerdo al siguiente detalle:

Concesión, establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.

¹⁹ Resolución disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/11/031CD2018.pdf>

- a) **Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario:** Consiste en proveer de equipamiento a los usuarios que lo soliciten para efectuar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el Servicio Estándar, tales como inspección, acomodo, verificación, reordenamiento o reclasificación de mercancías.
- b) **Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer:** Proceso de llenado o vaciado de un contenedor de 20 o 40 pies, con carga suelta o paletizada. El servicio incluye el posicionamiento del contenedor en la zona de consolidación/desconsolidación, cuadrillas de estibadores, tarjadores, equipos de manipuleo, operadores calificados y personal de supervisión de acuerdo con el tipo de carga.
- c) **Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies:** Provisión de cuadrillas y/o equipos especiales y adicionales a los del Servicio Estándar para el embarque/descarga de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la Organización Marítima Internacional), debido a que la normativa o regulación de seguridad aplicable en TPY-NR así lo requiere.

Cabe precisar que, para la fijación tarifaria de los servicios de provisión de equipamiento y consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* se aplicó la metodología de Costos Incrementales, toda vez que se cuenta con información de costos asociados directamente de los servicios; mientras que para el servicio de Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies se optó por la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, en aplicación de los principios de predictibilidad y consistencia establecidos en el RETA. Asimismo, en dicho procedimiento se verificó la condición establecida en el Contrato de Concesión respecto de que las Tarifas no deben ser menores, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio. Así, las tarifas quedaron definidas conforme el siguiente detalle:

Cuadro N° 5
Fijación tarifaria de un grupo de Servicios Especiales que serán prestados en el
Terminal Portuario de Yurimaguas

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa (S/)
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario		
Grúa de celosía	Hora	178,32
Grúa telescópica	Hora	162,93
<i>Reach stacker</i>	Hora	160,66
Montacarga (a la nave)	Hora	174,27
Montacarga (a almacenamiento)	Hora	95,00
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer		
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	734,33
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	869,01
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies	Contenedor	565,90

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

3.3.2. Procedimientos de revisión tarifaria

- **Revisión tarifaria en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Bailón” de Arequipa**

El 13 de octubre de 2017, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2017-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 009-17-GRE-GAJ-OSITRAN, el Regulador aprobó el inicio del procedimiento de revisión de la Tarifa por el servicio de Mangas, prestado por el Concesionario Aeropuertos Andinos del Perú S.A. en el Aeropuerto de Arequipa; debiendo revisarse la Tarifa básica, así como los elementos de transferencia

por incentivos y de transferencia por calidad.

El 30 de mayo de 2018, mediante la Resolución N° 013-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de Ositrán aprobó la publicación de la propuesta tarifaria, otorgando un plazo de veinte (20) días hábiles, para que los interesados remitan por escrito a Ositrán, comentarios, sugerencias o aportes a la referida Propuesta.

El 6 de julio de 2018, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 013-2018-CD-OSITRAN, se llevó a cabo la Audiencia Pública Descentralizada en la ciudad de Arequipa.

Luego de evaluar los comentarios presentados por las partes interesadas, el 19 de setiembre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de Ositrán determinó la tarifa del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (Mangas) en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Bailón” de Arequipa. Dicho servicio, conforme a lo definido en el Contrato de Concesión, es aquel que permite el traslado de los pasajeros y personal del transportador aéreo o autorizado por éste, entre el terminal y la aeronave mediante pasillos encapsulados.

Acorde con lo establecido en la Fijación Tarifaria del año 2015, el valor de la tarifa básica se determinó empleando la metodología de Costos Incrementales, así como considerando elementos de transferencia por incentivos y de transferencia por calidad. Así, se determinó una tarifa de USD 13,85 por los primeros 45 minutos o fracción y USD 4,62 por cada 15 minutos adicionales o fracción.

Cuadro N° 6

Tarifa del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (Mangas) en el Aeropuerto de Arequipa

Unidad de cobro	Tarifa (USD, sin IGV)
Tarifa por 45 min.	13,85
Tarifa por cada 15 min. adicional	4,62

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 028-2018-CD-OSITRAN,
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe precisar que, la tarifa base de USD 18,46 por hora (más IGV) resulta de la suma de la Tarifa base (USD 16,43²⁰), más el monto del incentivo por calidad (USD 2,04). Con ello, se plantea un esquema que permita generar los incentivos para que el Concesionario preste los servicios a los pasajeros con un nivel de calidad por encima del mínimo al que se encuentra obligado contractualmente.

Finalmente, cabe mencionar que la tarifa base señalada en el numeral precedente deberá ser reajustada anualmente por inflación, acorde con la fórmula establecida en el numeral 9.1.8 del Contrato de Concesión. Por su parte, el monto del incentivo por calidad se reajustará sobre el valor de la tarifa base sin incluir los ajustes por inflación, de manera posterior a la conformidad de Ositrán respecto del “Plan de Mejoramiento de la Calidad” presentado anualmente por el Concesionario, observando las reglas contractuales y las establecidas en el Informe que sustenta la Tarifa. Ambos reajustes deberán efectuarse el 1 de mayo de cada año.

- **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 Ositrán 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

²⁰ En el supuesto de que el Concesionario tenga que realizar la devolución del 50% de los ingresos del servicio tal y como lo establece el Contrato de Concesión.

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.

El 3 de setiembre de 2018, se publicó en el diario oficial El Peruano, la propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, otorgándose un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados remitan por escrito a Ositrán sus comentarios o sugerencias. El 24 de setiembre de 2018, se llevó a cabo la Audiencia Pública Descentralizada en la sede de Ositrán, en la que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos expuso los criterios, metodología, estudios y modelo económico, que sirvieron de base para la elaboración de la Propuesta de Ositrán.

El 11 de diciembre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad de 3,41% en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Posteriormente, en atención a un recurso de reconsideración interpuesto por LAP, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de febrero de 2019, se fijó el Factor de Productividad en +3,26%, el cual estará vigente a partir del 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 de 2026 (en virtud de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión), y será aplicable a las siguientes tarifas:

- Tarifa unificada de uso de aeropuerto (TUUA) nacional e internacional.
- Tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional.
- Tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.
- Tarifa por uso de puentes de abordaje (o de embarque).
- Tarifa por uso de instalaciones de carga.

Para la estimación del Factor de Productividad de LAP, conforme a los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Anexo 1 de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, se ha seguido el enfoque de diferencias planteado por Bernstein y Sappington (1999), según el cual el factor es equivalente a la suma de la diferencia entre la variación en la productividad total de factores de la empresa y la economía, más la diferencia de la variación en el precio de los insumos utilizados por la economía y la empresa. Así, aplicando la expresión de 4 componentes de Bernstein y Sappington, el Factor de Productividad (X) del Concesionario, estimado considerando la información del periodo 2001-2017, asciende a +3,26%, tal como se muestra a continuación:

Cuadro N° 7
Factor de Productividad de LAP

Factor de Productividad: $X=[(W^e-W)+(T-T^e)]$		
Diferencia en el Crecimiento en Precios Insumos con la Economía		
Crecimiento en Precios Insumos Economía (W^e)	3,47%	
Crecimiento en Precios Insumos Empresa (W)	3,86%	
	Diferencia (W^e-W)	-0,39%
Diferencia en el Crecimiento en la PTF con la Economía		
Crecimiento en la PTF de la Empresa (T)	3,50%	
Crecimiento en la PTF de la Economía (T^e)	-0,15%	
	Diferencia ($T-T^e$)	3,65%
Factor de Productividad (X)		3,26%

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN

PTF: productividad total de los factores.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-OSITRAN.

El presente mecanismo regulatorio se aplicará considerando tres canastas de servicios: una para pasajeros (TUUA nacional e internacional), una para aerolíneas (aterrizaje y despegue, estacionamiento y uso de puentes de embarque) y la última para carga (uso de instalaciones de carga). De esta manera, el promedio ponderado de las tarifas que conforman cada una de las canastas de servicios, no podrá superar anualmente durante

este periodo el porcentaje que resulta de la diferencia entre la inflación al consumidor de Estados Unidos (RPI) menos 3,41%.

3.4. Gestión de contratos

De acuerdo con lo establecido en el Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos²¹, el Consejo Directivo del Ositrán debe emitir opinión técnica previa sobre los proyectos de Contratos de Concesión a solicitud de PROINVERSIÓN²²; así como sobre los proyectos de modificación de dichos contratos a solicitud del MTC²³. El Consejo Directivo del Ositrán 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 Infraestructura²⁴.

A continuación, se presenta el detalle de las opiniones emitidas por el Ositrán con relación a nuevos Contratos de Concesión y modificaciones contractuales, así como las resoluciones respecto de la interpretación de disposiciones contenidas en los Contratos de Concesión.

3.4.1. Opiniones sobre nuevos contratos de concesión

- **Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

Durante el año 2018, a solicitud de PROINVERSIÓN, se emitieron dos (2) opiniones técnicas sobre el proyecto de contrato de concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry dentro del plazo legal establecido, conforme el siguiente detalle:

Cuadro N° 8
Opinión técnica de nuevos contratos de concesión

Contrato de Concesionario	N° de solicitud de opinión	Informe	Fecha de informe	Acuerdo de Consejo Directivo	Fecha de acuerdo
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	Primera	005-2018-GRE-GSF-GAJ	28/03/2018	2096-634-18-CD-OSITRAN	4/04/2018
	Segunda	008-2018-GRE-GSF-GAJ	18/05/2005	2100-637-18-CD-OSITRAN	22/05/2018

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe precisar que, la modalidad de Concesión propuesta por PROINVERSIÓN para el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry es autosostenible, por un plazo de 30 años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato. La concesión comprende el diseño, financiamiento, ejecución de inversiones, conservación, explotación y transferencia del terminal portuario.

El Terminal de Salaverry se encuentra ubicado en el departamento de la Libertad, a pocos kilómetros de Trujillo. La inversión referencial se estima en USD 228,9 millones (sin IGV), conforme al detalle incluido en el siguiente cuadro. La inversión comprende las obras obligatorias (Etapas 1 y 2), las cuales incluyen el dragado inicial y la instalación de los Sistemas de Información de soporte, que tienen como uno de sus objetivos que el terminal opere bajo un esquema de descarga indirecta de todos los tráficos de carga. También se

²¹ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 1362 de fecha 22 julio de 2018. Disponible en: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-legislativo-que-regula-la-promocion-de-la-inversion-decreto-legislativo-n-1362-1672838-2/>

²² El plazo para emitir opinión es de quince (15) días hábiles desde que PROINVERSIÓN remite la versión final del Contrato y solicita la opinión del regulador. Cabe mencionar que, para el caso de un Contrato de Concesión.

²³ 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.

²⁴ Conforme a lo establecido en el artículo 29° del Reglamento General del Ositrán, 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 Ositrán (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.

han previsto inversiones en función a la demanda (Etapas 3, 4 y 5, así como la Nueva Dársena)²⁵, inversiones discrecionales, e inversiones complementarias.

Cuadro N° 9
Inversión referencial

Etapa	Monto de inversión (USD constantes 2018)
Inversiones obligatorias	
Etapa 1	34 963 911
Etapa 2	67 190 373
Inversiones en función a la demanda	
Etapa 3	19 138 886
Etapa 4	17 481 794
Etapa 5	29 247 953
Nueva Dársena	60 948 889
Total	228 971 809

Fuente: PROINVERSIÓN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

El proyecto posibilitará la atención de carga en contenedores, fraccionada, sólida a granel, líquida a granel, rodante y pasajeros, de acuerdo con los niveles de servicio y productividad, estándares técnicos y las normas de carácter ambiental exigidos.

El 31 de mayo de 2018 se adjudicó la Buena Pro al Consorcio Transportadora Salaverry al haber presentado la mejor Propuesta Económica. Cabe precisar que el factor de competencia fue mayor descuento de las tarifas. El 1 de octubre de 2018 se suscribió el Contrato de Concesión entre el Estado Peruano representado por la Autoridad Portuaria Nacional, en su condición de Concedente, y la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A., en su calidad de concesionaria.

3.4.2. Opiniones de modificación de contratos

Durante el 2018, el Consejo Directivo emitió cuatro (4) opiniones relacionadas con proyectos de adendas a cuatro (4) contratos de concesión según se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 10
Opiniones técnicas de modificación de contratos de concesión

Concesionario	Contrato de Concesionario	Adenda N°	Informe	Fecha de informe	Acuerdo de Consejo Directivo	Fecha de acuerdo de CD
COVIPERU S.A.	Red Vial N° 6: Pte. Pucusana - Cerro Azul - Ica	10	038-2018-IC-OSITRAN	10/12/2018	2147-657-2018-CD-OSITRAN	12/12/2018
Metro de Lima - Línea 2 S.A	Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la red básica del metro de Lima y Callao	2	015-2018-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN	15/10/2018	2128-650-2018-CD-OSITRAN	15/10/2018
AUNOR	Red Vial N° 4: Trujillo - Sullana	4	013-2018-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN	19/09/2018	2125-648-2018-CD-OSITRAN	19/09/2018
COVINCA	Tramo Vial Quilca - La Concordia	2	010-2018-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN	11/09/2018	2123-647-2018-CD-OSITRAN	11/09/2018

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

²⁵ Las inversiones en cada etapa se gatillan cuando:

- Etapa 3: El movimiento de granel limpio alcance cada año 1,2 millones TM en dos períodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de concesión.
- Etapa 4: Sujeto a que se alcance, en dos períodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de concesión cualquiera de los siguientes: 800 mil TM de concentrado de mineral o 1,8 millones TM de fertilizantes y/o soya.
- Etapa 5: El tráfico de concentrado de mineral alcance durante dos períodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de concesión 1,2 millones TM.
- Nueva dársena: Sujeto al cumplimiento de lo siguiente durante los primeros 20 años de concesión: 1,8 millones TM de concentrado mineral, fertilizante y/o soya y el factor de ocupación promedio de los muelles del 65%.

Como se aprecia, en el caso de las concesiones de redes viales se emitieron tres (3) opiniones; mientras que en vías férreas se emitió una (1) opinión conforme al siguiente detalle:

- **Opinión al proyecto de adenda N° 2 al Contrato de Concesión del Tramo: Quilca – La Concordia**

En setiembre de 2018 se emitió opinión sobre el proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión del Tramo Vial Desvío Quilca – Desvío Arequipa (Repartición) – Desvío Matarani – Desvío Moquegua – Desvío Ilo – Tacna – La Concordia. El objeto del proyecto de adenda es suprimir la condición relacionada a la acreditación del Cierre Financiero de las Obras distintas de Puesta a Punto para la extinción del Fideicomiso de Recaudación, regulado en el Anexo XI del Contrato de Concesión. Ello debido a la existencia de hechos fuera del control del Concesionario, que afectan el Contrato de Concesión y que imposibilitan la acreditación del Cierre Financiero de las Obras distintas de Puesta a Punto.

La opinión de este organismo regulador fue que la propuesta de Adenda N° 2 implicaba una alteración a la distribución de riesgos en el Contrato de Concesión, en tanto proponía eliminar la segunda condición para la extinción del Fideicomiso de Recaudación, sin incorporar mecanismo alguno que mitigue el riesgo identificado por el MEF.

Asimismo, el regulador consideró que era importante reconocer la ocurrencia de hechos ajenos al control del Concesionario y que han afectado considerablemente el desarrollo de la concesión, tales como los deslizamientos en Siguan, la falta de entrega de terrenos y la falta de activación del peaje en la vía Costanera. En consecuencia, recomendó evaluar la posibilidad de implementar soluciones intermedias que permitan dar continuidad al proyecto, respetando el equilibrio económico financiero de la Concesión y la distribución de riesgos entre las Partes (por ejemplo, la liberación parcial del Fideicomiso de Recaudación, de acuerdo con las necesidades justificadas del proyecto).

- **Opinión al proyecto de adenda N° 4 al Contrato de Concesión de la Red Vial N° 4: Trujillo – Sullana**

En setiembre de 2018 se emitió opinión sobre el proyecto de adenda N° 4 al contrato de concesión de la Red Vial N° 4: Trujillo – Sullana, que tiene por objeto permitir que el Concesionario obtenga el reperfilamiento de su deuda, así como el financiamiento de las Obras de Desempe y la acreditación de recursos para la ejecución de la Obra Vial Nueva No Ofertada.

Para ello, el proyecto de adenda proponía la modificación de la definición y declaración de los acreedores permitidos, así como la modificación de la definición del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) y la determinación del Valor Contable Neto Intangible (VCNI).

Al respecto, este organismo Regulador opinó que no consideraba necesaria la modificación de la definición y declaración de Acreedores Permitidos, a excepción de la actualización de la referencia a la circular del BCRP y la inclusión a la Superintendencia de Mercado de Valores (SMV) como entidad que autoriza a la entidad clasificadora de riesgo.

Sobre la modificación de la definición de EDI y VCNI, se indicó que a criterio de Ositrán, la información presentada no permitía tener claridad del tratamiento de las Obras de Desempe y de la Obra Vial Nueva no Ofertada, las que estaban contempladas en el proceso de estructuración del Contrato de Concesión, por lo que se consideró necesario que PROINVERSIÓN aclare cuál fue la concepción económica y financiera de las mismas en el diseño y estructuración de esta Concesión.

Además, con relación a la tasa de cálculo de caducidad en la determinación del VCNI, se estableció que pasar de “Tasa de Deuda Efectiva Anual Adquirida por el Concesionario a través de los Acreedores Permitidos” a “Tasa Efectiva Anual del Endeudamiento Garantizado Permitido”, podría implicar el riesgo de que la interpretación y cálculo puedan

ser distintos de los considerados originalmente en el Contrato de Concesión, por lo cual se recomendó que en caso se acepte la propuesta se fije un tope máximo para la tasa efectiva anual.

- **Opinión al proyecto de adenda N° 10 al Contrato de Concesión de la Red Vial N° 6: Pte. Pucusana – Cerro azul –Ica**

En diciembre de 2018 se emitió opinión sobre el proyecto de adenda N° 10 al Contrato de Concesión de la Red Vial N° 6: Pte. Pucusana – Cerro azul –Ica, el cual tiene como finalidad adecuar el Contrato de Concesión en los aspectos relacionados con (a) el plazo considerado en el Calendario de Ejecución de Obras; y, (b) la acreditación de fondos necesarios para el cumplimiento del Calendario de Ejecución de Obras.

Asimismo, a través de dicha adenda se busca realizar precisiones y modificaciones al Anexo X del Contrato de Concesión, ante el retraso en la entrega de terrenos. Finalmente, busca incorporar el Anexo XII al Contrato de Concesión a efectos de permitir la constitución de un fideicomiso de retención que asegure la oportuna liberación de recursos en favor de la Sociedad Concesionaria, por la ejecución de los avances de obras de la Tercera Etapa.

- **Opinión al proyecto de adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Línea 2 del Metro**

En octubre de 2018 se emitió opinión técnica con respecto de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión del Proyecto "*Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao*". La Adenda tiene por objeto principal establecer nuevos cronogramas de entrega de áreas y ejecución de obras, además de incorporar nuevas definiciones técnicas y modificar algunas definiciones establecidas en el Contrato de Concesión. En particular, los cambios efectuados en el Contrato fueron:

- Incorporación de las siguientes definiciones a la sección I del Contrato de Concesión: (a) informe de Avance Físico, (b) Nuevo Cronograma Actualizado de Entrega de las Áreas de la Concesión, (c) Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución, (d) Subestación Eléctrica de Transmisión, (e) Subestación Eléctrica de Alta Tensión -SEAT y (f) Líneas de Transmisión - L T.
- Modificación de las siguientes definiciones a la sección I del Contrato de Concesión: (a) Hito de Provisión, (b) Reporte de Avance y (c) Valorización de Avance.
- Modificación las cláusulas 5.16, 6.4, 6.7, 6.30, II del Apéndice 1 del Anexo N° 5 y Anexo 8 y, modificaciones a la cláusula cuarta y quinta del contrato.

Al respecto, la opinión de este organismo regulador comprendió (i) los aspectos generales que afectan al Contrato de Concesión y (ii) el análisis particular de las modificaciones propuestas.

En relación con el primer punto se sugirió profundizar el análisis del efecto de las modificaciones en las condiciones de competencia, la opinión de Acreedores Permitidos, los riesgos de mayores gastos de financiamiento y mayores costos de supervisión que generaría un mayor plazo de la etapa constructiva. En cuanto al segundo punto, se opinó que, con la finalidad de viabilizar la ejecución de las obras y el desarrollo del proyecto, los nuevos cronogramas de entrega de áreas y ejecución de obras resultan adecuados, siempre que éstos reflejen la situación actual del proyecto. Asimismo, respecto de la inclusión de nuevas definiciones técnicas, la mayoría de ellas se consideraron viables, aunque se sugirió realizar algunas precisiones a las mismas.

3.4.3. Interpretación de Contratos de Concesión

Conforme a lo establecido en el artículo 29º del Reglamento General del Ositrán, así como con el artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán (ROF), el Consejo Directivo del Ositrán tiene la función de interpretar, ya sea de oficio o a pedido de parte, los Contratos de Concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras

realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura. Conforme a ello, durante 2018, se efectuaron las siguientes interpretaciones:

- Mediante Resolución N° 037-2018-CD-OSITRAN de fecha 05 de diciembre de 2018, se interpretó el alcance del último párrafo de la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco. Ello, con el objeto de precisar el mecanismo de compensación de los montos dejados de recaudar por el concesionario en una unidad de peaje que no entre en explotación debido a un evento de fuerza mayor. Así, se dispuso lo siguiente:

“El último párrafo de la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión establece que el Concedente deberá pagar los montos que deje de recaudar el Concesionario, luego de transcurrido los 6 meses de la suspensión de la obligación de explotación del peaje.

Al respecto, teniendo en cuenta que toda disposición de recursos públicos por parte de las entidades del Estado, como es el caso del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe efectuarse acorde a las normas del Sistema Nacional de Presupuesto Público, dicho marco normativo resultará aplicable al Contrato de Concesión en virtud de la cláusula de Leyes y Disposiciones Aplicables”.

- Mediante Resolución N° 039-2018-CD-OSITRAN de fecha 10 de diciembre de 2018, se interpretó el primer párrafo del acápite II.1.2.2 previsto en los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión para la Construcción Mejora Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez²⁶, en los términos siguientes:

“El primer párrafo del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos, del Apéndice 5, del Anexo 5 del Contrato de Concesión, establece de manera enunciativa aquellos conceptos que deben excluirse de las cuentas gastos operativos y gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario. En tal sentido, se admite la exclusión de conceptos adicionales a los indicados expresamente en el párrafo antes señalado, en la medida que no correspondan a insumos empleados en la producción de servicios en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.

Así, conforme al análisis efectuado, se determinó que si bien el primer párrafo del acápite II.1.2.2 de los Lineamientos Metodológicos establece que, para el tratamiento de los Productos Intermedios se debe utilizar como fuente las cuentas Gastos Generales y Gastos Operativos de los Estados Financieros del Concesionario, y que se deben excluir de dichas cuentas algunos conceptos (amortización y depreciación, gastos de personal, fee pagado al operador del aeropuerto), no podría interpretarse que dichas exclusiones tienen carácter taxativo, como fue planteado por el Concesionario.

3.5. Reclamos, controversias, denuncias y consultas

El Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del Ositrán (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 éstas y los usuarios²⁷. Así, el TSC se pronuncia respecto de asuntos relacionados

²⁶ Cabe señalar que, en la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, se establecieron Lineamientos Metodológicos para estimar, exclusivamente, el Factor de Productividad del Concesionario (Factor X) que será aplicable desde el año 2019 hasta el segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero. Dichos Lineamientos Metodológicos han establecido criterios generales y criterios específicos para calcular el Factor de Productividad del Concesionario para dicho período regulatorio.

²⁷ Cabe señalar que, conforme a lo establecido en el REGO, Usuario es la persona natural o jurídica que utiliza la infraestructura en calidad de:

1. Usuario intermedio: Prestador de servicios de transporte o vinculados a dicha actividad. Sin que la siguiente enumeración sea taxativa, sino meramente enunciativa, se considera usuario intermedio, a las líneas aéreas, los

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 Ositrán (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.

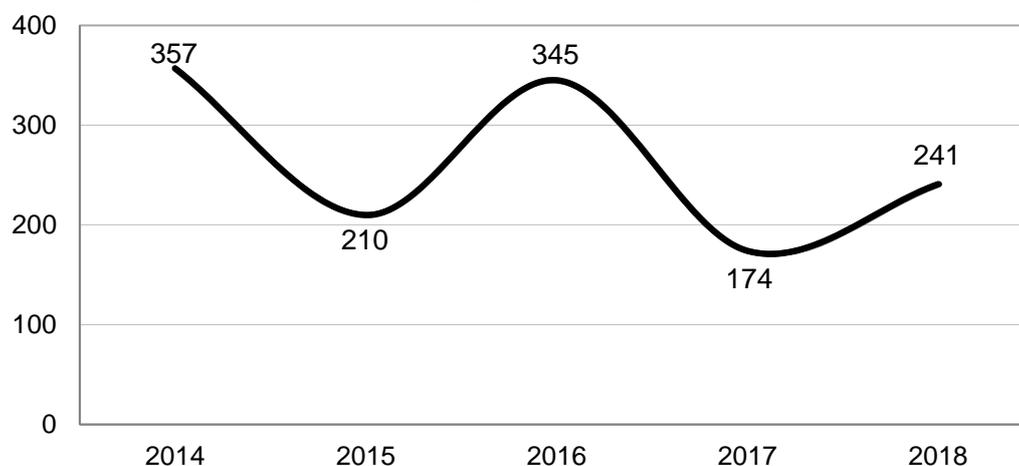
3.5.1. Tribunal de Solución de Controversias (TSC)

- **Apelaciones ingresadas**

Durante el año 2018, los usuarios, intermedios y finales, presentaron ante el TSC un total de 241 apelaciones a las resoluciones emitidas por las Entidades Prestadoras que en primera instancia resolvieron sus respectivos reclamos, lo cual representó un incremento de 38,5% con relación a las apelaciones ingresadas el año anterior (174), crecimiento que se explica en mayor medida por las apelaciones correspondientes a entidades prestadoras portuarias.

Sin embargo, considerando la cantidad de apelaciones ingresadas en los últimos 5 años, se aprecia que se ha venido dando un descenso de las apelaciones presentadas por los usuarios ante el TSC, aunque se presentaron picos de 357 y 344 apelaciones los años 2014 y 2016 respectivamente, como se aprecia en el gráfico expuesto a continuación:

Gráfico N° 8
Apelaciones Ingresadas 2014-2018



Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Ahora bien, al evaluar el ingreso de apelaciones al TSC durante el año 2018, según el tipo de infraestructura, se observa que el 74,3% correspondió a apelaciones procedentes de las infraestructuras portuarias.

agentes marítimos, los transportistas de carga o pasajeros, por ferrocarril o carretera o utilizando puertos, y en general cualquier empresa que utiliza la infraestructura para brindar servicios a terceros. Este tipo de usuarios puede ser un operador secundario.

2. Usuario final: Utiliza de manera final los servicios prestados por una entidad prestadora o por los usuarios a los que alude el literal precedente, según sea el caso. Sin que la siguiente enumeración sea taxativa, sino simplemente enunciativa, se considera usuario final a los pasajeros de los distintos servicios de transporte que utilicen la infraestructura en los términos definidos en el presente Reglamento y a los dueños de la carga.

Cuadro N° 11
Apelaciones ingresadas al TSC por Infraestructura 2017 - 2018

Infraestructura	2017		2018	
	N°	Part. %	N°	Part. %
Puertos	134	77,0%	179	74,3%
Vías férreas	24	13,8%	29	12,0%
Aeropuertos	11	6,3%	25	10,4%
Carreteras	5	2,9%	8	3,3%
Total	174	100,0%	241	100,0%

Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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 (76% del total), nivel bastante similar que el registrado el año anterior en el que dichas entidades acumularon el 81% del total de apelaciones.

Cuadro N° 12
Apelaciones ingresadas al TSC por Entidad Prestadora 2017- 2018

EEPP	2017		2018	
	N°	Part. %	N°	Part. %
APM Terminals Callao S.A.	88	50,6%	119	49,4%
DP World Callao S.R.L.	30	17,2%	35	14,5%
GyM Ferrovías S.A.	23	13,2%	29	12,0%
Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	15	8,6%	23	9,5%
Lima Airport Partners S.R.L.	4	2,3%	19	7,9%
Aeropuertos del Perú S.A.	5	2,9%	5	2,1%
Concesionaria Vial del Perú S.A.	4	2,3%	2	0,8%
Otros	5	2,9%	9	3,7%
TOTAL	174	100,0%	241	100,0%

Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- Apelaciones resueltas**

Durante el año 2018, el TSC resolvió un total de 256 apelaciones presentadas por los usuarios, cifra que representó una reducción de 19,5% en relación a las apelaciones resueltas el año anterior (318). Del total de apelaciones resueltas, el 76,2% correspondió a expedientes relacionados con la infraestructura portuaria, seguido por las vías férreas (12,5%), aeropuertos (9%) y, en menor medida, carreteras (2,6%); como se aprecia del siguiente cuadro:

Cuadro N° 13
Apelaciones resueltas por el TSC por Infraestructura 2017 – 2018

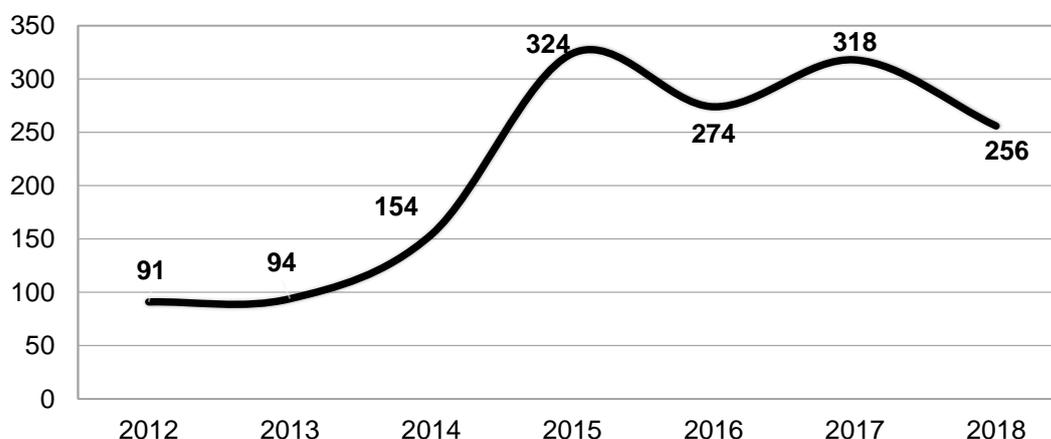
Infraestructura	2017		2018	
	N°	Part. %	N°	Part. %
Puertos	284	89,3%	195	76,2%
Vías férreas	17	5,3%	32	12,5%
Aeropuertos	15	4,7%	23	9,0%
Carreteras	2	0,6%	6	2,3%
Total	318	100,0%	256	100,0%

Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

No obstante, se verifica que durante el periodo 2015-2018, la cantidad de apelaciones resueltas por el TSC fue sustancialmente mayor a la de años anteriores, siendo el

promedio de este periodo cercano a 300 apelaciones resueltas por año²⁸, como se aprecia en el siguiente gráfico:

Gráfico N° 9
Apelaciones resueltas 2012-2018



Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Cabe precisar que, durante el año 2018, se presentaron las siguientes dificultades que incidieron en una reducción de las apelaciones resueltas por el TSC: (i) incremento significativo de las demandas contencioso administrativas planteadas contra las resoluciones emitidas por el Tribunal las que conducen a que la Secretaría Técnica remita informes técnicos a la Procuraduría Pública de OSITRAN en el trámite de los mismos ante el Poder Judicial²⁹; (ii) rotación de personal³⁰; e, (iii) incremento de las apelaciones relacionadas a reclamos por acceso a facilidades esenciales y controversias resueltas en primera instancia por los Cuerpos Colegiados de OSITRAN, procedimientos que entrañan una mayor complejidad.³¹ Así, en diciembre de 2018, el TSC resolvieron dos (2)³² de las controversias señaladas.

²⁸ El promedio exacto de apelaciones resueltas por año durante el periodo 2015-2018 ha sido de 293, siendo el objetivo de la Secretaría Técnica del TSC desde el año 2015, resolver un promedio mensual de 25 apelaciones al mes y 300 por año.

²⁹ Durante el año 2018, la Secretaría Técnica presentó a la Procuraduría Pública 53 informes técnicos a fin de que se contesten igual cantidad de demandas contenciosas interpuestas, lo que respondió al aumento de la cantidad de apelaciones resueltas el año 2017. Cabe señalar que el año 2017 solo se presentaron 19 informes técnicos contra igual cantidad de demandas contenciosas.

³⁰ En el año 2018, se produjo la salida de dos (2) colaboradores CAS de la STC por mejores ofertas laborales de otras entidades, cuyos reemplazos se efectivizaron en el mes de febrero de 2019.

³¹ Cabe señalar que las referidas apelaciones, entrañan una complejidad mayor y consecuentemente, un periodo de tiempo de análisis mayor; a los reclamos ordinariamente presentados. Así, durante 2018 se resolvieron 5 apelaciones vinculadas a reclamos por acceso a facilidades esenciales y 2 controversias resueltas en primera instancia por los Cuerpos Colegiados de OSITRAN.

³² Las controversias señaladas fueron las siguientes:

N° de Expediente	Usuario Intermedio	Entidad Prestadora	Materia	Controversia	Sentido
002-2018-CCO-STO-OSITRAN	Copa Airlines	LAP	Interpretación de Mandato de Acceso	Determinar si el usuario realizó en las oficinas destinadas a funciones operativas (atención de tráfico de pasajeros y equipajes), actividades distintas a las previstas en el Mandato de Acceso.	Se CONFIRMO la resolución del Cuerpo Colegiado de OSITRAN que declaró INFUNDADA la controversia planteada por COPA al haberse verificado que, en las Oficinas destinadas a funciones operativas, se realizaron actividades distintas a las previstas en el Mandato de Acceso.
003-2018-CCO-STO-OSITRAN	Taca International Airlines	LAP	Interpretación de Contrato de Acceso	Determinar si el usuario realizó en las oficinas destinadas a funciones operativas (atención de tráfico de pasajeros y equipajes), actividades distintas a las previstas en el Contrato de Acceso.	Se REVOCÓ la resolución del Cuerpo Colegiado de OSITRAN, y, en consecuencia, se declaró FUNDADA la controversia planteada por TACA, al no haberse verificado que en las oficinas destinadas a funciones operativas se hubieran realizado actividades distintas a las previstas en el Contrato de Acceso.

Con relación al sentido de las apelaciones resueltas durante 2018, se aprecia que más de la mitad fueron declaradas infundadas; mientras que el 27,3% se declararon fundadas o fundadas en parte, como se puede ver a continuación:

Cuadro N° 14
Sentido de las apelaciones resueltas por el TSC – 2017 - 2018

Sentido	2017		2018	
	N°	Part. %	N°	Part. %
Infundadas	129	40,6%	135	51,6%
Fundadas / Fundadas en parte	142	44,7%	77	27,3%
Improcedentes	29	9,1%	32	14,5%
Abandono / Desistimiento	6	1,9%	6	2,3%
Remisión a GSF (Denuncia)	6	1,9%	3	2,3%
Nulidad	4	1,3%	1	1,2%
Sustracción de la materia	0	0,0%	2	0,8%
Remisión a otra entidad	2	0,6%	0	0,0%
Total	318	100,0%	256	100,0%

Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- Expedientes en trámite**

Al 31 de diciembre de 2018, se encuentran pendientes de resolver 91 apelaciones, evidenciándose una disminución de 39,3% en la cantidad de expedientes que se encontraban en trámite al cierre del año anterior (150). De los 136 expedientes en trámite, el 64% corresponden a apelaciones relacionadas con el sector portuario, seguido por vías férreas (18%), aeropuertos (13%) e infraestructura vial (7%).

Cuadro N° 15
Expedientes en trámite

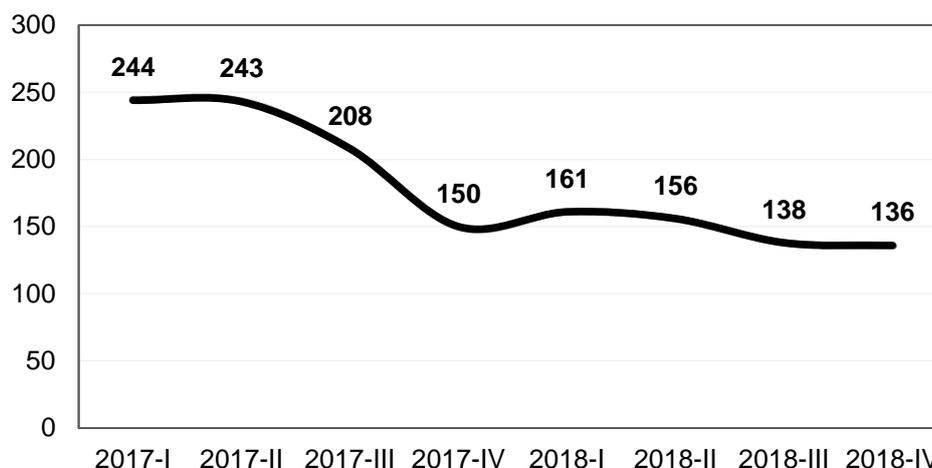
Infraestructura	2017		2018	
	N°	Part. %	N°	Part. %
Puertos	102	68%	87	63%
Vías férreas	27	18%	24	19%
Aeropuertos	15	10%	17	12%
Carreteras	6	4%	8	7%
Total	150	100%	136	100%

Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Finalmente, un análisis del avance trimestral del indicador expedientes por resolver por el TSC en 2017 y 2018 permite apreciar que dicho indicador ha experimentado una reducción sostenida pues al finalizar el primer trimestre de 2017 se contaba con 244 expedientes pendientes de resolver, mientras que al finalizar el cuarto trimestre de 2018, dicho número se redujo a 136, conforme se aprecia del siguiente gráfico:

Gráfico N° 10
Apelaciones en trámite 2017-2018



Fuente: Tribunal de Solución de Controversias.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

3.5.2. Cuerpos Colegiados

La Ley de Organismos Reguladores, Ley N° 27332, establece que los Cuerpos Colegiados tienen la función de solución de controversias, que comprende la facultad de conciliar intereses contrapuestos entre entidades o empresas bajo su ámbito de competencia, entre éstas y sus usuarios, o de resolver los conflictos suscitados entre los mismos, reconociendo o desestimando los derechos invocados.

De conformidad con la Ley de Creación del Ositrán, Ley N° 26917, uno de los objetivos del Ositrán es resolver o contribuir a resolver las controversias de su competencia que puedan surgir entre las Entidades Prestadoras.

Los Cuerpos Colegiados del Ositrán (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 2018, el CCO del Ositrán, con el apoyo de su Secretaría Técnica, resolvió seis (06) procedimientos administrativos de controversia iniciados por los usuarios intermedios aeroportuarios en contra del Concesionario Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), conforme al detalle que se muestra en el cuadro N° 16.

Al respecto, cabe indicar que las controversias citadas precedentemente fueron resueltas dentro del plazo establecido en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN.

Cuadro N° 16
Controversias resueltas por los CCO

N° de Expediente	Usuario Intermedio	Entidad Prestadora	Materia	Controversia	Sentido
001-2017-CCO-ADHOC-OSITRAN	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	Se declaró infundada la solicitud, al haberse acreditado que en las Oficinas N° 332-2080 y 332-2050 se realizan actividades distintas a las previstas taxativamente en la Cláusula Tercera del Contrato de Acceso.
002-2017-CCO-ADHOC-OSITRAN	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	Se declaró infundada la solicitud, al haberse acreditado que en las Oficinas N° 333-2060 y 333-2038 se realizan actividades distintas a las previstas taxativamente en la Cláusula Tercera del Contrato de Acceso.
003-2017-CCO-ADHOC-OSITRAN	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	Se declaró infundada la solicitud, al haberse acreditado que en la Oficina N° 331-2090 se realizan actividades distintas a las previstas taxativamente en la Cláusula Tercera del Contrato de Acceso.
001-2018-CCO-ADHOC-OSITRAN	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	Se declaró infundada la solicitud, al haberse acreditado que en las Oficinas de códigos N° 331-2056 y 331-2062 se realizan actividades distintas a las previstas taxativamente en la Cláusula Tercera del Contrato de Acceso.
002-2018-CCO-ADHOC-OSITRAN	Trans American Airlines	LAP	Interpretación de Mandato de Acceso	Determinar si en las Oficinas que utiliza Trans 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	Se declaró infundada la solicitud, al haberse acreditado que en las Oficinas de códigos N° 333-2020; 333-2032; y 333-2066 se realizan actividades distintas a las previstas taxativamente en la Cláusula Tercera del Contrato de Acceso.
003-2018-CCO-ADHOC-OSITRAN	Taca International Airlines	LAP	Interpretación de Mandato de Acceso	Determinar si en las Oficinas que utiliza Taca International Airlines en el marco del Mandato de Acceso (Uso de Oficinas Operativas), se realizan las actividades previstas en la cláusula tercera del referido Mandato	Se declaró infundada la solicitud, al haberse acreditado que en la Oficina N° 333-2052 se realizan actividades distintas a las previstas taxativamente en la Cláusula Tercera del Contrato de Acceso.

Elaboración: Cuerpos Colegiados del Ositrán (CCO)

3.6. Función normativa³³

Elaboración y revisión de normas

Como parte su función normativa, dentro de su ámbito de competencia, el Ositrán 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.

³³ Cabe señalar que, si bien la misión normativa también comprende la emisión de mandatos de acceso, durante 2018 no se emitieron mandatos de acceso.

En efecto, con la aprobación del Manual para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio en el Ositrán (Manual RIA) en diciembre de 2017, se modificó el procedimiento interno de revisión y emisión de normas, con el fin de incorporar los principios del RIA. Así, en mayo de 2018, el Ositrán aprobó el procedimiento PC-15-SGC “Elaboración y revisión de normas en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio”, el cual establece las actividades que deben seguirse para elaborar o revisar normas de carácter general, y que impliquen la creación de obligaciones, requisitos y/o procedimientos a los administrados, así como los pasos a seguir para la elaboración del correspondiente RIA.

Gráfico N° 11
Principales etapas del procedimiento de emisión de normas del Ositrán



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Conforme al referido procedimiento, el análisis de impacto regulatorio se efectúa desde el inicio del proceso de elaboración de la regulación, estableciéndose como una de las primeras etapas la realización de una audiencia pública temprana (previa a la elaboración del proyecto de norma), con el fin de obtener información valiosa que permita identificar de manera correcta el problema de política pública que se busca atender, así como los objetivos de la regulación.

Como parte de la revisión y aprobación de reglamentos, el Ositrán debe publicar sus proyectos regulatorios y los correspondientes informes RIA antes de que entren en vigencia, a efectos de recibir los comentarios de las partes interesadas. Asimismo, el Regulador debe efectuar audiencias públicas con las partes interesadas a fin de explicar los principales alcances de las propuestas normativas y de los informes RIA y atender las consultas o dudas al respecto. Todos los comentarios recibidos son analizados y publicados en una matriz de comentarios, la cual es publicada junto con la norma aprobada.

Finalmente, es importante mencionar que, conforme a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1310, las normas aprobadas por este Organismo Regulador deben pasar por el Análisis de Calidad Regulatoria, de manera previa a su aprobación.

Reglamentos aprobados durante 2018

- **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). Durante 2017, el Regulador identificó la necesidad de realizar una revisión integral de dicho Reglamento, a fin de incorporar nuevas infracciones por el incumplimiento de obligaciones contractuales o

normativas en la lista de conductas infractoras, establecer mayor predictibilidad en la determinación de las sanciones, así como incorporar mecanismos no punitivos

El 11 de abril de 2018, se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN, mediante la cual se aprobó el nuevo Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS), el cual entró en vigencia el 12 de julio de 2018.

El RIIS ofrece un nuevo enfoque de *enforcement* para el Regulador, dado que no sólo contiene la tipificación de Infracciones y la metodología a seguirse para la determinación de las sanciones, sino que además prevé incentivos no punitivos para el cumplimiento voluntario de las obligaciones contractuales y normativas por parte de las Entidades Prestadoras (como premios o beneficios no monetarios).

El RIIS 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 reconocimientos: por desempeño y por sobrecumplimiento. Este tipo de incentivos no punitivos permitirán al Regulador fomentar la conducta de las Entidades Prestadoras hacia aspectos u objetivos del servicio que consideran podrían ser mejorados o atendidos.

Mediante Resolución de Gerencia General N° 044-2019-GG-OSITRAN del 04 de abril de 2019, se aprobaron las disposiciones para la aplicación del Régimen de Incentivos No Punitivos que contiene reglas específicas para las convocatorias anuales al concurso que permitirá materializar el otorgamiento de este tipo de incentivos.

En cuanto al mecanismo punitivo, el nuevo Reglamento tipifica nuevas conductas infractoras que no se encontraban previstas, tales como: la no suscripción o pago del Capital Social; la falta de elaboración de inventarios; la celebración o ejecución de contratos con socios o terceros sin cumplir los procedimientos previstos en el Contrato de Concesión; la inadecuada aplicación del mecanismo de liberación de pago en Concesiones; el destino de los recursos, bienes o derechos de la concesión a fines distintos a los establecidos en el Contrato de Concesión respectivo; y, el incumplimiento de medidas correctivas o compromiso de cese, por parte de las Entidades Prestadoras. Con ello, se busca desincentivar la comisión de conductas que podrían constituir incumplimiento de las obligaciones contractuales o normativas de las Entidades Prestadoras.

Asimismo, el Reglamento establece la metodología para la cuantificación de las multas que serán de aplicación en el marco de los Procedimientos Administrativos Sancionadores (en adelante, PAS), reduciendo el grado de discrecionalidad del Regulador para su determinación. Dicha metodología incorpora criterios objetivos y uniformes que garantizarán la consistencia y la proporcionalidad en las multas que aplique el Ositrán, reflejando así los esfuerzos realizados por la institución en aras de contar con un sistema transparente que proporcione a las entidades prestadoras mayor predictibilidad sobre las multas a las que estarían sujetas en caso de incurrir en algún incumplimiento, lo que incide en la mejora de las condiciones en las cuales las Entidades Prestadoras ofrecen sus servicios, beneficiando al usuario de los mismos.

Finalmente, con el fin de facilitar el entendimiento de la metodología para la determinación de multas contenida en el Nuevo RIIS, en junio de 2018, se puso a disposición de las Entidades Prestadoras y público en general el documento "*Guía Práctica para la aplicación de la metodología de determinación de multas del Ositrán*"³⁴, el cual explica en detalle la metodología, incluyendo ejemplos de aplicación práctica a casos hipotéticos de posible ocurrencia en el ámbito de supervisión del Ositrán.

³⁴ Documento disponible en: https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/08/Guia_RIIS-1.pdf

- **Reglamento de Aporte por Regulación**

El 5 de marzo del 2018, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2018-CD-OSITRAN, publicado en el diario oficial El Peruano, el Ositrán aprobó modificaciones al Reglamento de Aporte por Regulación, a fin de incorporar los cambios normativos dirigidos a la simplificación administrativa y la viabilización del gobierno electrónico.

Así, 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, se han introducido las siguientes modificaciones al reglamento:

- (i) Implementación del aplicativo web Sistema de Aporte por Regulación “SAR” que permitirá a las Entidades Prestadoras registrar electrónicamente sus declaraciones juradas por dicho tributo.
- (ii) En ciertos procedimientos se está eliminando requisitos tales como documento que acredite la colegiatura y/o copia del DNI del representante legal, a fin de cumplir las normas de simplificación administrativa.

Conforme al análisis costo – beneficio, se determinó que la modificación de la norma no generaría cargas adicionales a las Entidades Prestadoras. Por el contrario, se determinó que la incorporación de formularios electrónicos como medios de presentación de la Declaración Jurada, generaría los siguientes beneficios para las Entidades Prestadoras: (i) ahorro de recursos al no tener que disponer la impresión y traslado físico de los documentos; (ii) ahorro del tiempo destinado al llenado y envío de la declaración; y, (iii) reducción de la probabilidad de incumplimiento de la obligación de presentar la declaración en el plazo establecido, con el correspondiente ahorro del pago de sanciones.

Procedimientos de modificación de reglamentos en trámite al cierre de 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 al Ositrán. Luego de su aprobación, el RETA ha sido objeto de dos modificaciones en los años 2006 y 2012. El 16 de mayo de 2017, la Gerencia General del Ositrán dispuso el inicio del Procedimiento de Revisión del RETA.

El procedimiento de revisión del RETA se viene realizando conforme a las pautas establecidas en el Manual RIA, habiéndose incorporado los principios y buenas prácticas de la OCDE en materia de mejora regulatoria. En efecto, como parte de dicho procedimiento se realizó un proceso de consulta pública previa (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 Ositrán que se verían afectadas directamente por la modificación de dicha norma (en particular: Entidades Prestadoras y representantes de usuarios).

La Consulta Pública contó con la participación de los principales usuarios del reglamento materia de análisis en los últimos años, como son las Entidades Prestadoras aeroportuarias y portuarias, así como con la participación de los miembros del Consejo de Usuarios Portuarios. Con ello, se logró obtener información de gran utilidad para la elaboración del proyecto de modificación de la norma.

Considerando la experiencia obtenida por la GRE en la aplicación de las disposiciones del RETA, así como la información recabada en el marco de las consultas previas efectuadas, se identificaron los principales problemas en la aplicación del reglamento: (i) dificultad por parte de los usuarios y administrados en la aplicación de algunas disposiciones, debido a la falta de claridad de las mismas; (ii) incertidumbre por parte de las Entidades Prestadoras respecto a determinados aspectos vinculados a los procedimientos tarifarios,

determinación de tarifas y determinadas obligaciones, debido a ausencia de disposiciones; (iii) existencia de disposiciones que no aportan eficiencia del trámite de los procedimientos tarifarios; y, (iv) existencia de cargas y costos excesivos para las Entidades Prestadoras relativos a la publicación del tarifario.

Así, se determinó que el objetivo de la intervención es contar con una norma que se encuentre acorde con el marco legal vigente, que brinde mayor predictibilidad y transparencia a los administrados en general, que permita el trámite eficiente de los procedimientos tarifarios, y reducir las cargas y costos innecesarios a cargo de los administrados.

Se determinó que aquellas propuestas de modificación que buscan la adecuación del RETA al marco normativo vigente, así como incorporar precisiones para mayor claridad de los usuarios, no requerían pasar por un análisis de impactos, pues dichas modificaciones no implican modificar de manera sustancial los procedimientos existentes, ni crear nuevas obligaciones o cargas a los administrados, no generando costos para las EEPP y usuarios. Por el contrario, las propuestas de adecuación desarrolladas generan mayor claridad en la aplicación del RETA, en beneficio de las EEPP y de los usuarios.

De otro lado, en el caso de las alternativas planteadas para abordar el problema relacionado con la difusión y entrada en vigor de las tarifas, precios y otros conceptos, en la medida que las mismas implican modificaciones que tienen impacto en los costos para las EEPP, usuarios y el Regulador, se efectuó un análisis de impacto conforme a lo establecido en el Manual RIA del Ositrán (RIA básico). En ese sentido, se efectuó un análisis de decisión multicriterio a fin de evaluar si las alternativas propuestas generan un mayor beneficio que mantener la regulación vigente (status quo). Sobre la base de dicho análisis, se determinó que corresponde modificar el procedimiento de difusión y publicación de las tarifas, precios, ofertas y otros conceptos de la siguiente forma:

- (i) Eliminar la obligación de publicar el Tarifario y sus modificaciones en un diario de amplia circulación;
- (ii) Reducir el plazo para la entrada en vigencia de los precios, las ofertas, descuentos y promociones para las concesiones; y,
- (iii) Incorporar en el Tarifario el monto de los recargos aplicados por las entidades prestadoras, así como las condiciones para su aplicación.

El 12 de diciembre de 2018, mediante Memorando N° 201-2018-GRE-OSITRAN, la GRE envió al Comité Evaluador RIA el Informe RIA y proyecto de RETA para que, conforme a lo dispuesto en el procedimiento de emisión de normas, dicho comité proceda a validar el Informe RIA. Así, luego de recibir la validación por parte del Comité Evaluador RIA, el 20 de febrero de 2019, se puso en consideración de los miembros Consejo Directivo el Informe RIA y la propuesta normativa, quienes procedieron a aprobar la publicación de la propuesta para recibir los comentarios de las partes interesadas.

Así, el 26 de febrero de 2019, se publicó el proyecto de norma, el informe RIA y demás documentos en el portal web³⁵, otorgándose a las partes interesadas un plazo hasta el 28 de marzo para remitir sus comentarios, luego de lo cual se deberá elaborar la matriz de comentarios a fin de determinar que modificaciones corresponde efectuar en la propuesta de norma. Así, durante el segundo trimestre de 2019, luego de evaluar los comentarios, se tiene previsto aprobar la norma y el informe RIA.

³⁵ En particular, se publicaron los siguientes documentos:

- Resolución que autoriza la publicación en el Diario Oficial el Peruano. En: https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/009CD2019_RETA.pdf
- Proyecto de Reglamento General de Tarifas. En: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/RETA.pdf>
- Informe de Análisis de impacto regulatorio. En: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/INFORME.pdf>
- Exposición de Motivos. En: https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/PROYECTO_RETA.pdf

- **Reglamento de Supervisión y Reglamento Marco de Acceso**

Actualmente, las principales herramientas con las que cuenta el Ositrán para desarrollar su función supervisora son el Reglamento General de Supervisión y el Reglamento Marco de Acceso.

El Reglamento de Supervisión fue aprobado el 25 de agosto de 2011, mediante Resolución N° 024-2011-CD-OSITRAN, para regular el procedimiento de supervisión por parte del Ositrán de las obligaciones contractuales y normativas que deben cumplir las Entidades Prestadoras. La Supervisión del Ositrán está dividida en las siguientes materias: i) Económico – Comercial, ii) Administrativo -Financiero, iii) Inversiones (obras) y iv) Operaciones. Una de las principales herramientas de las que dispone el Ositrán para desarrollar la supervisión es el Plan Anual de Supervisión, el cual se aprueba anualmente y se elabora tomando en cuenta, entre otros, 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.

De otro lado, el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA)³⁶ se aprobó el 25 de mayo de 2003, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN. 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, establece 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 el Ositrán. 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 2017 se identificó la necesidad de actualizar el marco normativo y se inició la revisión del Reglamento de Acceso a la infraestructura de Transporte de Uso Público y del Reglamento General de Supervisión, 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. La revisión de ambos reglamentos tiene 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 Ositrán, 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.

³⁶ 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.

Para garantizar que la regulación que se elabore e implemente sea de alta calidad, se ha contemplado la realización de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) conforme los principios de la OCDE, que consiste en reportes que deben ser presentados junto con las propuestas regulatorias, que buscan identificar los principales problemas relacionados con la aplicación de las normas y seleccionar las alternativas más beneficiosas o menos costosas.

En el marco del análisis AIR, se requiere la ejecución de acciones de consulta pública previa (es decir, antes de la elaboración del proyecto de norma), a través de las cuales se pueda obtener información y opiniones de los agentes interesados en el mencionado reglamento (usuarios, entidades prestadoras, ciudadanía en general), conocer la problemática existente y las posibles alternativas de solución. La consulta pública previa es considerada una herramienta que permite, además, garantizar la transparencia en el proceso de revisión y modificación de las normas reglamentarias.

Considerando ello, durante el primer semestre del 2018, se realizó el proceso de consulta pública previa:

- En el caso del Reglamento General de Supervisión se remitió un cuestionario en línea a todos aquellos agentes involucrados en las actividades de supervisión de Ositrán que se verían afectados directamente por la modificación del Reglamento General de Supervisión (Entidades Prestadoras y miembros de los Consejos de Usuarios de OSTRAN).
- En el caso del Reglamento Marco de Acceso, se realizó el proceso de consulta pública previa y se contó con la participación de las Entidades Prestadoras y de los Usuarios Intermedios.

Al cierre de 2018, el equipo de trabajo del Reglamento de Supervisión se encuentra en proceso de elaboración del primer proyecto de norma e informe con el Análisis de Impacto Regulatorio; mientras que, en el caso del REMA, el Informe de Análisis de Impacto Regulatorio y el proyecto de Norma, ya se encuentran en la etapa final de preparación para su respectiva prepublicación.

- **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 el Ositrán” en el año 2003, han sido suscritos veintiséis (26) nuevos Contratos de Concesión y se 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 el Ositrán, 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 Ositrán pueda declarar de oficio la confidencialidad de determinada información siempre que se cumpla los requisitos previstos en la normativa propuesta.

Por otro lado, de la revisión del Reglamento vigente se ha detectado lo siguiente:

- Debe adecuarse al ROF de Ositrán, contemplando responsabilidades específicas de cada Gerencia participante del procedimiento; en este caso se están incluyendo las denominaciones de los órganos involucrados en el procedimiento, actualizando

denominaciones de acuerdo al referido Reglamento; además, se está excluyendo las referencias de dispositivos normativos que no se encuentran vigentes, como es el caso del Manual de Organización y Funciones.

- Su contenido debe alinearse al Decreto Legislativo N° 1246, con el cual se aprobaron diversas medidas de simplificación administrativa, así como con las modificaciones a la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, que fueron aprobadas mediante Decreto Legislativo N° 1272; por ejemplo, en lo referido a las observaciones que puede hacer el Ositrán a la documentación presentada y el trámite de la misma, de conformidad con los artículos 133 y 134 del TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

Considerando ello, se propone un proyecto de nuevo Reglamento para el Ingreso, Determinación, Registro, Uso y Resguardo de la Información Confidencial presentada ante Ositrán, el cual recoge lo establecido en el marco normativo vigente.

El 24 de enero de 2018, mediante Resolución N° 003-2018-CD-OSITRAN³⁷, se autorizó la publicación del proyecto de Reglamento para el Ingreso Determinación Registro Uso y Resguardo de la Información Confidencial presentada ante el Ositrán así como sus anexos y Exposición de Motivos, otorgándose un plazo de 15 días hábiles para que las partes interesadas presenten sus comentarios. Asimismo, el 19 de febrero de 2018, se llevó a cabo la audiencia pública, a fin de presentar los principales alcances de la norma y absolver las dudas de las partes interesadas. Al cierre de 2018, la norma se encontraba en proceso de evaluación para su próxima aprobación.

³⁷ https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/08/RESO_003-2018-CD-1.pdf

IV. OSITRÁN Y LA OCDE

Como ha sido mencionado, el 17 de agosto de 2016, la OCDE presentó oficialmente en Lima el Estudio de la Política Regulatoria del Perú, en el cual se realiza una evaluación sobre la gobernanza de los Organismos Reguladores independientes. Entre las principales recomendaciones formuladas en dicho estudio, 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 Ositrán con sus stakeholders.

Así, con el fin de implementar las recomendaciones formuladas por la OCDE, mediante Resolución N° 034-2016-PD-OSITRAN, se conformó el Comité de Mejora Regulatoria del Ositrán, el cual tiene entre sus funciones evaluar los estándares, buenas prácticas y recomendaciones de la OCDE, a fin de proponer acciones para su implementación. Asimismo, mediante la Resolución de Presidencia N° 047-2016-PD-OSITRAN, se aprobó la Política de Mejora Regulatoria del Ositrán, con el objeto de asegurar y garantizar la adopción de regulaciones de alta calidad, basadas en evidencia, así como un buen desempeño del Regulador.

De este modo, a continuación, se presenta el avance del Ositrán 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

El 27 de diciembre de 2017, mediante Resolución N° 047-2017-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el "*Manual de Análisis de Impacto Regulatorio del Ositrán*"³⁸. 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.

A fin de que las modificaciones normativas y aprobación de nuevas normas se sujeten a lo establecido en el Manual RIA, como ha sido mencionado, en mayo de 2018, el Ositrán aprobó el procedimiento PC-15-SGC "*Elaboración y revisión de normas en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio*".

Actualmente el Ositrán viene aplicando el procedimiento PC-15-SGC como parte de los procedimientos de revisión del RETA, REMA y Reglamento General de Supervisión. En el caso del RETA, durante el primer trimestre de 2019, se publicó el proyecto de norma y el correspondiente Informe RIA, habiendo contado con el apoyo técnico de los representantes de la OCDE para la elaboración de dicho informe. Así, durante el tercer trimestre de 2019, se espera aprobar el nuevo RETA y el correspondiente Informe RIA, siendo este el primer análisis de impacto regulatorio conducido por este organismo regulador.

4.2. Evaluación del desempeño del Ositrán

En el Estudio sobre la Política Regulatoria del Perú, se resalta la importancia de la evaluación del desempeño para los Organismos Reguladores, pues ello les permite conocer los impactos de sus acciones y decisiones, lo cual contribuye a realizar mejoras en sus sistemas internos, los procesos y la efectividad de sus acciones.

Considerando ello, a lo largo de 2018, funcionarios del Ositrán efectuaron coordinaciones con los representantes de la OCDE³⁹, con el fin de discutir la posibilidad de implementar

³⁸ <https://www.ositrان.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/047-CD.pdf>

³⁹ Anna Pietikainen, Winona Rei y James Drummond de la División de Política Regulatoria de la OCDE.

el Marco para la Evaluación del Desempeño de los Reguladores Económicos (PAFER, por sus siglas en inglés “*Performance Assessment Framework for Economic Regulators*”).

El PAFER constituye un marco innovador desarrollado por la OCDE para evaluar el desempeño de los reguladores económicos, a fin de identificar aquellos aspectos que requieren ser mejorados para fortalecer al Regulador y garantizar el cabal cumplimiento de sus funciones y objetivos, contribuyendo así a fomentar el desarrollo del país y mejorar de la calidad de vida de usuarios.

En vista de la importancia que reviste para el Ositrán la evaluación de su desempeño, mediante Oficio N° 164-18-PD-OSITRAN de fecha 17 de octubre de 2018, complementado por Oficio N° 184-18-PD-OSITRAN de fecha 10 de diciembre de 2018, la Presidenta del Consejo Directivo solicitó al MEF emitir opinión favorable para la realización del aporte a favor de la OCDE para la implementación del PAFER. Ante esa solicitud, mediante Oficio N° 132-2018-EF/62.01 del 30 de noviembre de 2018 y Oficio N° 135-2018-EF/62.01 del 13 de diciembre de 2018, el MEF emitió opinión favorable para que el Ositrán efectúe un aporte de 250 mil Euros a la OCDE para la implementar el PAFER, desembolso que se hizo efectivo a fines de diciembre de 2018, con lo cual se inició formalmente la evaluación.

De este modo, durante 12 meses el equipo de profesionales designado por el organismo internacional analizará la estructura institucional y organizativa del Ositrán, la claridad de sus funciones y responsabilidades, sus mecanismos de rendición de cuentas, la gestión de su desempeño, su relacionamiento con los actores interesados, entre otros aspectos, a fin de evaluar la efectividad, eficiencia y utilidad del regulador peruano, comparando sus procesos con las buenas prácticas de los reguladores de los países miembros de la OCDE. Así, se tiene previsto culminar la evaluación durante el primer trimestre de 2020, con lo cual el Ositrán se convertirá en el tercer regulador en ser evaluada bajo la metodología del PAFER en el Perú.

4.3. 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, el Ositrán ha venido implementando en los últimos años una serie de prácticas orientadas a incrementar la transparencia, así como establecer mecanismos de rendición de cuentas. Así, en cumplimiento de compromisos adoptados, durante el 2018 se tuvieron los siguientes avances:

- (i) Durante 2018, el Ositrán se ha convertido en la primera institución pública que, sin responder a un mandato legal, ha presentado a la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores del Congreso de la República, un reporte de su desempeño durante 2017. En dicho reporte se detalla el cumplimiento de sus funciones de supervisión, fiscalización, regulación, normativa, solución de controversias y atención de reclamos, así como los principales logros y avances alcanzados en la implementación de mecanismos de mejora regulatoria y fortalecimiento de su relación con los stakeholders y usuarios de las infraestructuras supervisadas. También se proporciona una descripción de los principales indicadores del equipo humano y de los resultados financieros de la institución

- (ii) El 18 de julio de 2018, en cumplimiento de lo dispuesto la Resolución de Presidencia N° 009-2017-PD-OSITRAN, se llevó a cabo en la ciudad de Lima la primera Audiencia Pública de Rendición de Cuentas, con el objeto de dar a conocer a la ciudadanía en general los alcances y logros del organismo regulador en la gestión correspondiente al año 2017⁴⁰.

4.4. Mecanismos de relación con los stakeholders

4.4.1. Capacitación a usuarios

El Ositrán, 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 Ositrán, logrando un acercamiento con los usuarios y la ciudadanía en general.

Durante 2018, con el fin de orientar y capacitar a los usuarios de ITUP, el Ositrán participó en distintas actividades de educación organizadas por la Sede Central y por sus Oficinas Desconcentradas de Cusco e Iquitos, logrando capacitar a 3 528 usuarios. Cabe señalar que, en el caso de la Oficina Desconcentrada de Arequipa no se efectuaron capacitaciones durante 2018, pues la misma se inauguró a finales de dicho año.

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, para lograr llamar la atención y comunicar los mensajes sobre deberes y derechos de los usuarios y procedimientos para su defensa, con énfasis en el derecho a formular reclamos y presentar denuncias. Así, durante 2018, se realizaron cinco (5) de estas actividades en estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima y en infraestructuras de la red vial, en particular, en los peajes.

Por otro lado, con la finalidad de lograr un mayor alcance en las actividades de orientación e información, en 2018 se realizaron 23 jornadas de Orientación a los usuarios, en las que el Regulador contacta con los usuarios para absolver sus dudas o brindarles información de manera preventiva. Es importante destacar que para estas acciones el Ositrán ha coordinado con el Consejo Nacional de Protección al Consumidor, municipalidades distritales, Comisión de Protección al Consumidor del Congreso de la República, entre otras entidades del Estado vinculadas a la protección de los usuarios de las infraestructuras de transporte (SUTRAN e INDECOPI) y ciudadanía en general.

4.4.2. Capacitación a Entidades Prestadoras

Durante el año 2018, el Ositrán también ha desarrollado actividades de capacitación sobre los derechos de los usuarios a las Entidades Prestadoras en su ámbito de Supervisión. Así, en dicho año se llevaron a cabo 8 charlas de educación organizadas por la Sede Central y las Oficinas Desconcentradas de Cusco e Iquitos, logrando capacitar a 120 trabajadores de tres (3) entidades prestadoras aeroportuarias, cinco (5) entidades prestadoras portuarias, trece (13) entidades de la red vial y 1 entidad prestadora de ferrovías.

⁴⁰ El 06 de julio de 2018 se publicó en el Diario Oficial el Peruano la convocatoria a la audiencia:
https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/08/AVISO_CONVOC_AP_RENDIC_06JUL2018.pdf
En el siguiente enlace se puede encontrar la presentación efectuada:
https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/08/EXPO_RENDIC_CTAS_2017_18-07-2018.pdf

Cuadro N° 17
Actividades de acercamiento a las Entidades Prestadoras
Año 2018

Tipo de Infraestructura	Entidades prestadoras beneficiadas
Aeropuertos	3
Puertos	5
Red Vial	13
Ferrovías	1
Total	22

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario – Ositrán

Adicionalmente, cabe destacar los tres cursos virtuales que involucran el dictado de una serie de temas en materia de protección a usuarios a través de tres módulos usando la Plataforma Educativa Moodle.

Las capacitaciones virtuales representan un avance en las labores educativas que desarrolla Ositrán, 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.

4.4.3. Audiencias Públicas

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

Durante el 2018, 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:

Cuadro N° 18
Audiencias Públicas Tarifarias - Año 2018

Procedimiento tarifario	Fecha de Audiencia Pública
1. Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (mangas) en el Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón de Arequipa.	06.07.2018
2. Revisión del Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que estará vigente a partir del 01 de enero del 2019 hasta el 31 de diciembre del 2026.	24.09.2018
3. Fijación Tarifaria de un Segundo Grupo De Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.	02.10.2018

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario

Por otro lado, como parte de los procedimientos de revisión y aprobación de normas, el Ositrán también se encuentra en la obligación de efectuar audiencias públicas con los interesados antes de la aprobación de las normas. Durante 2018, en el marco de dichos procedimientos Ositrán realizó una (1) audiencia pública, conforme se detalla a continuación:

- Mediante Resolución N° 003-2018-CD-OSITRAN de fecha 24 de enero de 2018, se autorizó la publicación del Proyecto Reglamento para el Ingreso Determinación Registro y Resguardo de la Información Confidencial Presentada ante Ositrán. El

19 de febrero de 2018, de conformidad con lo establecido en dicha resolución, se llevó a cabo la respectiva audiencia pública⁴¹

En mayo de 2018, mediante Memorando Circular N° 054-18-GG-OSITRAN, el Ositrán aprobó el procedimiento PC-15-SGC “*Elaboración y revisión de normas en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio*”, el cual establece como una de las etapas para la modificación y aprobación de nuevas normas la realización de audiencias públicas tempranas (es decir, antes de la elaboración del proyecto de norma), a fin de involucrar desde el inicio de la elaboración normativa a las partes interesadas. Así, durante 2018, se llevaron a cabo dos (2) audiencias tempranas en el marco de las modificaciones del REMA y Reglamento de Supervisión.

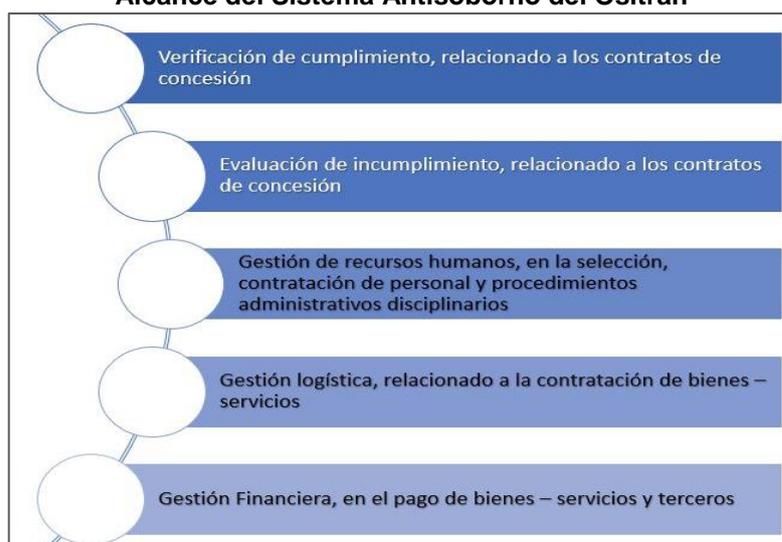
4.5. Sistema de prevención de la corrupción

Durante 2018, el Ositrán ha venido ejecutando diversas acciones para lograr la certificación del Sistema de Gestión Antisoborno ISO 37001:2016, con el objetivo de prevenir, detectar y enfrentar el soborno dentro de la entidad. Dicha certificación permitirá al Organismo Regulador potenciar la formación del personal, proporcionando la adecuada inducción que le permita ayudar a prevenir y evitar el soborno, así como establecer procesos de investigación y tratamiento del mismo. Este sistema permitirá mejorar los controles existentes, generar confianza en la ciudadanía y las partes interesadas, tener una sólida reputación y monitorear los posibles riesgos.

Para contar con el ISO 37001 se requiere que la organización implemente una serie de medidas de una manera proporcionada y razonable, las mismas que 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.

El alcance del Sistema Antisoborno del Organismo Regulador comprende los procesos internos de verificación de cumplimiento de los contratos de concesión, la evaluación de incumplimiento a estos acuerdos, la contratación y pago de bienes y servicios; y la selección, contratación de personal y los procedimientos administrativos disciplinarios.

Gráfico N° 12
Alcance del Sistema Antisoborno del Ositrán



Fuente: Gerencia de Presupuesto y Planeamiento

Como resultado de los esfuerzos llevados a cabo por el Ositrán, el 22 de febrero de 2019, se aprobó la Política del Sistema de Gestión Antisoborno⁴², en el marco de la cual este

⁴¹ https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/04/ACTA_AUDIENC_PUB_19FEB20189.pdf

⁴² Resolución de Presidencia N°0011-2019-PD-OSITRAN.

regulador no sólo se compromete a prohibir el soborno bajo cualquier modalidad en toda la organización, sino también a cumplir los requisitos legales y reglamentarios aplicables del sistema.

Política del Sistema de Gestión Antisoborno

El Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRÁN, es un equipo de trabajo comprometido con la mejora continua de su Sistema de Gestión Antisoborno, lo que le permite garantizar a través de su intervención, el funcionamiento eficiente de la infraestructura de transporte de uso público, el servicio de transporte de pasajeros del Metro de Lima y Callao y la calidad del servicio a los usuarios, empresas concesionarias y al Estado.

OSITRÁN respecto de su Sistema de Gestión Antisoborno se compromete con:

- ✓ Prohibir el soborno bajo cualquier modalidad en toda la organización
- ✓ Cumplir las leyes, reglamentos y normas antisoborno aplicables a la organización
- ✓ Cumplir los requisitos del sistema de gestión antisoborno
- ✓ Promover el planteamiento de inquietudes de buena fe o sobre la base de una creencia razonable en confianza y sin temor a represalias.
- ✓ Designar a una persona quien asumirá la función de cumplimiento de manera independiente, con la autoridad para supervisar el diseño del sistema, asegurar la conformidad con los requisitos aplicables y orientar al personal en las cuestiones pertinentes del sistema de gestión antisoborno.

El incumplimiento de las disposiciones de esta política, será objeto de las medidas y sanciones previstas en la normativa vigente, previa investigación y establecimiento de la responsabilidad respectiva.

Fuente: Resolución N° 0011-2019-PD-OSITRAN

Asimismo, como parte de la implementación del Sistema Antisoborno, durante marzo de 2019, el Ositrán actualizó las siguientes directivas: (i) Directiva de Selección y Contratación de Personal⁴³; (ii) Directiva que regula el proceso de contratación de bienes y servicios en el ámbito de la normativa de contrataciones públicas⁴⁴; y, (iii) Directiva de Contrataciones Menores⁴⁵.

Así, como resultado de las acciones implementadas, en abril de 2019, el Ositrán aprobó la auditoría realizada por la empresa BASC Perú⁴⁶, quedando apto para obtener el certificado del ISO 37001:2016 "Sistema de Gestión Anti-Soborno", el cual se recibió formalmente en mayo del presente año. Dicha norma ISO establece los requisitos que debe cumplir un sistema de gestión antisoborno, los mismos que incluyen medidas y controles basados en las buenas prácticas globales de lucha contra el soborno. De esta forma, el sistema ayuda a identificar, evaluar el riesgo para prevenir, detectar y enfrentar ese delito.

Finalmente, cabe mencionar que, en línea con la implementación de mecanismos orientados a evitar la corrupción dentro de la institución, en febrero de 2019, el Regulador aprobó la Directiva que regula la atención de denuncias sobre actos de corrupción en el Ositrán⁴⁷. Dicha directiva establece las disposiciones generales para la atención de

En: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/011PD2019.pdf>

⁴³ Aprobada mediante Resolución N° 031-2019-GG-OSITRAN de fecha 14 de marzo de 2019. En: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/03/031GG2019.pdf>

⁴⁴ Aprobada mediante Resolución N° 030-2019-GG-OSITRAN de fecha 14 de marzo de 2019. En: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/03/030GG2019.pdf>

⁴⁵ Aprobada mediante Resolución N° 029-2019-GG-OSITRAN de fecha 14 de marzo de 2019. En: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/03/029GG2019.pdf>

⁴⁶ BASC PERÚ se encuentra acreditada para otorgar la certificación ISO 37001:2016 "Sistema de Gestión Anti-Soborno" (SGAS), siendo el Primer Organismo Certificador en ofrecer dicha norma en toda América Latina. En: <https://www.bascperu.org/comunicaciones8.php?id=964>

⁴⁷ Aprobada mediante Resolución N° 015-2019-GG-OSITRAN de fecha 15 de febrero de 2019. En: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/015GG2019-2.pdf>

denuncias presentadas en el Ositran, tanto por servidores civiles o cualquier otro ciudadano, respecto a la realización de presuntos actos de corrupción que afecten la función pública. Asimismo, protege la identidad del denunciante, sus derechos y el contenido de la denuncia, promoviendo el control social por parte de la ciudadanía y servidores civiles.

V. OSITRÁN MÁS CERCA DE LOS CIUDADANOS

5.1. Ositrán al servicio de los usuarios

5.1.1. Mejoramiento de los canales de atención a usuarios

En el año 2018, la Gerencia de Atención al Usuario amplió y mejoró los canales de orientación, para facilitar la absolución de las consultas de los usuarios y brindarles información oportuna a través del Servicio de Orientación del Ositrán.

- ***Establecimiento de un número gratuito exclusivo para la atención a usuarios***

Hasta el año 2018, los ciudadanos que deseaban comunicarse con el personal del Ositrán o solicitar alguna consulta o efectuar alguna denuncia, podían hacerlo a través de la central telefónica del Ositrán. Esta situación cambió al coordinarse que **el número gratuito 0800-11004 sea exclusivo para la atención a los usuarios.**

- ***Establecimiento de una dirección de correo electrónico exclusiva para los usuarios***

En el año 2018, la Gerencia de Atención al Usuario vio por conveniente facilitar la comunicación de los usuarios a través del establecimiento de una dirección electrónica de fácil recordación, para la atención de las consultas y denuncias formuladas.

A través de este canal de comunicación los usuarios además de solicitar información o remitir una denuncia tienen la posibilidad de anexar imágenes y otros archivos que agilizan la comunicación.

La dirección de correo electrónico del Ositrán dedicada exclusivamente a los usuarios es: usuarios@ositrان.gob.pe

Gráfico N° 13
Mejorando los Canales de Orientación



Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario

5.1.2. Atención de consultas

Durante el año 2018, el Servicio de Atención a Usuarios de las ITUP del Ositrán atendió un total de 520 consultas, siendo importante resaltar el notable incremento en el número de consultas atendidas el año anterior (201 orientaciones).

Cabe indicar que en el año 2018 la mayor cantidad de consultas efectuadas por los usuarios se hicieron en forma presencial (270), y en segundo lugar (149) a través del correo electrónico

El incremento del número de orientaciones del año 2018 con respecto al año 2017 se debió principalmente a la implementación de las Oficinas Desconcentradas del Ositrán en Cusco (164) e Iquitos (132).

En las Oficinas Desconcentradas del Ositrán en Cusco e Iquitos la mayor cantidad de consultas se efectuaron de manera presencial, mientras que en la sede central en Lima se realizaron a través del correo electrónico.

5.1.3. Atención de denuncias

Los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público tienen derecho a presentar denuncias si han observado que alguna de las infraestructuras de transporte de uso público no se encuentra funcionando adecuadamente o si las entidades prestadoras que se encuentran administrando las mismas no cumplen con ofrecer los servicios que forman parte de sus obligaciones contractuales y/o legales⁴⁸.

Recibidas las denuncias se derivan a la Gerencia de Atención al Usuario quien se encuentra a cargo de verificar el cumplimiento de los requisitos contemplados en el artículo 51 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público. De no haber inconvenientes se traslada la denuncia a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, quien se encarga de efectuar las investigaciones o indagaciones para determinar si la conducta denunciada constituye o no, un presunto incumplimiento por parte de la Entidad Prestadora. De confirmarse algún incumplimiento se procede a imponer una sanción o aplicar una penalidad, según corresponda en cada caso.

Durante el año 2018, la Gerencia de Atención al Usuario recibió un total de diecisiete (17) denuncias, 7 de ellas correspondientes a usuarios de la Red vial, 6 referidas a problemas en aeropuertos, 2 de la Línea 1 del Metro de Lima y 2 de la infraestructura portuaria.

5.1.4. Participación en la feria del Libro

Durante el año 2018, el Ositrán participó por primera vez en la Feria Internacional del Libro de Lima (FIL Lima 2018), la cual tuvo lugar entre el 20 de julio y el 05 de agosto.

En el marco de dicho evento, el Ositrán aprovechó el concurrido espacio para brindar orientación a los ciudadanos sobre sus deberes y derechos en el uso de las infraestructuras de transporte, a través de jornadas informativas.

Asimismo, con el objetivo de incentivar la creación literaria, el Ositrán presentó el libro de cuentos denominado “Ositrán, contigo por las rutas del Perú”, el cual contiene una compilación de las narraciones ganadoras del I Concurso de Cuentos Juvenil convocado por el Organismo Regulador que tuvo como público objetivo a los estudiantes de quinto grado de secundaria de los centros educativos a nivel nacional. Cabe mencionar que, la finalidad del concurso fue mejorar el conocimiento de la importancia de las infraestructuras de transporte de uso público en el desarrollo social y económico del país.

5.1.5. Organización de eventos públicos

El 22 de febrero del 2018, el Ositrán llevó a cabo el “Foro Internacional: OSITRAN hacia el Bicentenario”, cuyo objetivo fue abordar los desafíos de la infraestructura de transporte de uso público y la mejora regulatoria desde una perspectiva mundial, convocando para dichos efectos a destacados especialistas, tales como Jan Hoffman, jefe de la Subdivisión de Logística Comercial de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo – UNCTAD; y, Stephen Perkins, jefe del Centro Común de Investigación y del

⁴⁸ Las denuncias pueden ser presentadas a través de los siguientes canales:

- Mesa de Partes del Ositrán en la Sede Central de Lima o en las Oficinas Desconcentradas de Cusco, Iquitos o Arequipa.
- Portal Web Institucional: www.ositrان.gov.pe
- Vía telefónica: línea gratuita 0800 11004.
- Vía email al correo: usuarios@ositrان.gov.pe

Foro Internacional del Transporte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico – OCDE, entre otros⁴⁹.

El 18 de octubre del 2018, se realizó el evento “**Ositrán: construyendo un camino hacia la OCDE**”, el cual tuvo como fin informar a la ciudadanía en general sobre los desafíos y retos en la regulación de la infraestructura de transporte y los importantes esfuerzos que se viene realizando para implementar los principios y recomendaciones formulados por la OCDE⁵⁰. El evento contó con la participación de Juan Antonio Morales Bermúdez, Director de la CCL; Manuel Gerardo Flores, economista senior de la División de Políticas Regulatorias de la OCDE; Silvia Hooker Ortega, Gerente de Asuntos Internacionales de la Sociedad Nacional de Industrias; Enzo Defilippi, profesor e investigador de la Universidad del Pacífico; y César Peñaranda, Director del Instituto de Economía y Desarrollo Empresarial de la CCL.

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 Ositrán, 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.

Cabe destacar que el Ositrán es el Organismo Regulador que cuenta con el mayor número de Consejos de Usuarios, los cuales pueden ser alcance nacional o de alcance regional.

Los Consejos de Usuarios de Alcance Nacional del Ositrán 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.

Durante el año 2018, se llevaron a cabo 26 sesiones de Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional, en las que el Ositrán presentó información relevante y de interés acerca del funcionamiento y operación de las infraestructuras concesionadas, y en las que se invitaron como expositores a los representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las Entidades Prestadoras y otras instituciones vinculadas a los sectores regulados.

⁴⁹ https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2018/03/NP_05_07FEB18_FORO_INTERNACIONAL_15feb1.pdf

⁵⁰ <https://www.ositrان.gob.pe/noticias/ositrان-presenta-avances-en-su-camino-a-la-ocde/>

Cuadro N° 19
Número de sesiones por Consejo de Usuarios - Año 2018

Consejo de Usuarios Nacionales	
Tipo de Consejo	Número de Sesiones
Aeropuertos	4
Puertos	6
Red Vial	3
Ferrovías	4
Consejo de Usuarios Regionales	
Tipo de Consejo	Número de Sesiones
Arequipa	2
Cusco	2
Piura	2
Loreto – San Martín	3

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario

Durante el año 2018, se llevaron a cabo 26 sesiones de Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional, en las que el Ositrán presentó información relevante y de interés acerca del funcionamiento y operación de las infraestructuras concesionadas, y en las que se invitaron como expositores a los representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las Entidades Prestadoras y otras instituciones vinculadas a los sectores regulados.

Del mismo modo, se propusieron líneas de acción para mejorar la calidad de los servicios en las Infraestructuras de Transporte de Uso Público que se encuentran en el ámbito de competencia del Ositrán. Algunas de las iniciativas propuestas por los Consejos de Usuarios se detallan en el Anexo 3.

Adicionalmente, durante 2018 se desarrollaron visitas de campo de los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, acompañados de los colaboradores del Ositrán, a la concesión del Ferrocarril de Sur y Sur Oriente a cargo de la Entidad Prestadora Ferrocarril Trasandino S.A. (FETRANSA) en las ciudades de Puno y Cusco. Esta visita guiada fue realizada en el marco de los pedidos efectuados por los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios y tuvo como propósito conocer la infraestructura ferroviaria y el estado de la misma.

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 2018 se renovaron los miembros de 3 Consejos de Usuarios:

- Consejo Regional de Usuarios de Loreto – San Martín
- Consejo Regional de Usuarios
- Consejo de Usuarios Ferroviarios.

5.3. Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios

El Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios es una actividad que se realiza en forma anual y 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 Ositrán, en su calidad de órganos consultivos.

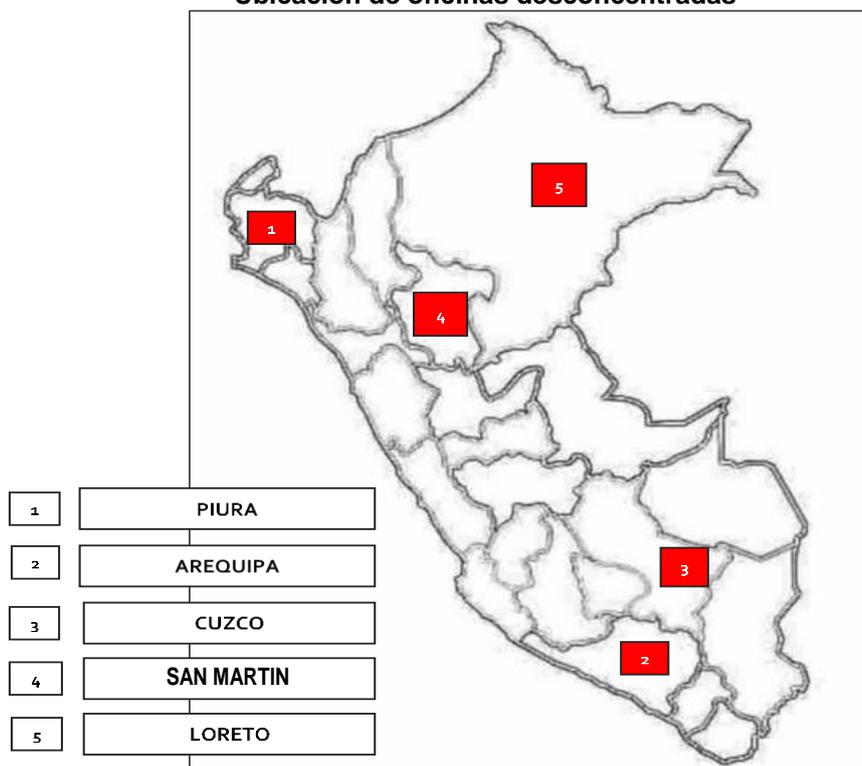
En 16 de noviembre del año 2018 se llevó a cabo el VI Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios, el cual reunió a todos los miembros de los Consejos de Usuarios, tanto de alcance nacional (Aeropuertos, Puertos, Ferrovías y Red Vial) como de alcance regional (Piura, Cusco, Arequipa, Loreto – San Martín), con el objetivo de brindarles información de interés que optimice la calidad regulatoria, y coadyuve al reconocimiento de los principales problemas regulatorios, así como el planteamiento de sugerencias o alternativas a la regulación.

El VI Encuentro Nacional de los Consejos de Usuarios se desarrolló en torno a “El Desarrollo de la Competitividad en las Infraestructuras de Uso Público en Beneficio de los Usuarios” y logró reunir a más de ochenta (80) participantes entre integrantes de los Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional del Ositrán, funcionarios públicos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), así como representantes de las entidades prestadoras de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, empresas privadas y otras entidades involucradas con la actividad regulatoria. Los principales temas abordados fueron “la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” y “las perspectivas del desarrollo portuario del Callao”.

5.4. Oficinas desconcentradas

El 10 de enero de 2018, mediante Resolución N° 001-2018-CD, el Consejo Directivo aprobó la implementación de cinco (5) oficinas regionales en las ciudades de 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 Ositrán. La presencia del Ositrán 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° 14
Ubicación de oficinas desconcentradas



Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario

A la fecha, se han implementado tres (3) oficinas desconcentradas, conforme al siguiente detalle:

- (i) El 29 de mayo de 2019, se inauguró la primera Oficina Desconcentrada en la ciudad de Cusco, donde operan las siguientes infraestructuras supervisadas por el Ositrán: (i) Ferrocarril del Sur y Sur Oriente (que opera la ruta a Machupicchu); (ii) la IIRSA Sur Tramo 1 y Tramo 2; y, (iii) el aeropuerto Alejandro Velasco Astete (segundo aeropuerto en importancia, después del AIJCH).

- (ii) El 6 de julio de 2018, se inauguró la segunda Oficina Desconcentrada ubicada en la ciudad de Iquitos. En la región de Loreto, el Ositrán supervisa las siguientes infraestructuras: (i) carretera IIRSA Norte (tramo: Yurimaguas-Tarapoto); (ii) aeropuerto Coronel FAP Francisco Secada; (iii) el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma; (iv) hidrovía amazónica; y, (v) los terminales portuarios de Iquitos y Yurimaguas que son operados por ENAPU.
- (iii) El 27 de diciembre de 2018, se inauguró la tercera sede regional en la ciudad de Arequipa, donde operan las siguientes infraestructuras que son supervisadas por el Ositrán: (i) IIRSA Sur – Tramo Vial 5 (Dv. Quilca – Dv. Arequipa – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia); (ii) aeropuerto Alfredo Rodríguez Ballón; (iii) terminal portuario de Matarani; y, (iv) ferrocarril del Sur.

En estas oficinas se brinda a la ciudadanía el servicio de atención de consultas y orientación para la presentación de reclamos y denuncias; asimismo, permiten conocer, de primera fuente, las necesidades de los usuarios. Por otro lado, estas oficinas tienen a su cargo la organización y ejecución de acciones de capacitación a los ciudadanos de la región sobre las materias de competencia del Ositrán y de campañas informativas dirigidas al público en general.

Finalmente, los funcionarios de las oficinas regionales brindan apoyo en las coordinaciones a realizar con los miembros de los Consejos de Usuarios del Ositrán 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).

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 Ositrán.

• **Desarrollo del CEU XV**

Entre el 22 de enero y el 23 de febrero de 2018 se desarrolló la XV edición del CEU, con la participación de 45 alumnos (15 alumnos de economía, 15 alumnos de ingeniería civil y 15 alumnos de derecho) de universidades de Lima y provincia, los cuales recibieron 200 horas lectivas en temas de regulación y supervisión de las infraestructuras de transporte. Cabe precisar que el Ositrán cubre todos los gastos de los alumnos provenientes de provincias, los cuales representan el 60% del total de alumnos capacitados.

Adicionalmente, con la finalidad de reforzar el aprendizaje teórico de los alumnos, se realizaron visitas guiadas a cuatro (4) de las infraestructuras de transporte supervisadas por el Ositrán.

Cuadro N° 20
Cronograma de visitas guiadas del XV CEU

Concesión	Infraestructura	fecha
Aeropuerto Internacional de Pisco	Aeropuerto	13 de febrero de 2018
Metro de Lima y Callao - Línea 2	Vías Férreas	18 de febrero de 2018
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Aeropuerto	20 de febrero de 2018
Terminal Portuario Multipropósito del Callao - Muelle Norte	Puerto	21 de febrero de 2018

Elaboración propia

Como parte importante del desarrollo del XV CEU, de manera complementaria al plan de estudios, el miércoles 21 de febrero de 2018 se llevaron a cabo tres (3) Charlas Magistrales con destacados invitados internacionales expertos en el sector, con el fin de transmitir a los alumnos del curso conocimientos sobre las experiencias internacionales en materia de regulación, así como sobre las nuevas tendencias y avances en el sector.

Cuadro N° 21
Charlas magistrales a los Alumnos del XV CEU

Expositor	Cargo	Institución	Charla Magistral
Jan Hoffmann	Jefe de la Subvisión de Logística Comercial	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)	Conectando el mundo a través del comercio
Stephen Perkins	Jefe del Centro Conjunto de Investigación del Transporte	Foro Internacional del Transporte - OCDE	Social impacts of time and space-based road pricing
Manuel Gerardo Flores	Economista Senior en la División de Política Regulatoria	OCDE	Política y Gobernanza y Regulatoria : Visión OCDE

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Los alumnos del curso también participaron del Foro Internacional: “Ositrán hacia el Bicentenario”, el cual tuvo lugar el jueves 22 de febrero de 2018 en el Centro de Convenciones de San Borja. En el marco de dicho Foro destacados expertos nacionales e internacionales compartieron sus experiencias sobre la cultura regulatoria y las mejores prácticas en materia de regulación, y los retos o desafíos que se presentan en estos temas, tanto en el contexto internacional como para el Regulador.

Durante el año 2018, un total de diez (10) alumnos egresados del CEU XV realizaron prácticas profesionales y profesionales en la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (2 alumnos), Gerencia de Supervisión y Fiscalización (5 alumnos), Tribunal de Solución de Controversias (1 alumno), Gerencia de Planeamiento y Presupuesto (1 alumno) y la Oficina de Control Interno (1 alumno).

- **Presupuesto ejecutado**

Como se observa en el siguiente cuadro, para el desarrollo de la edición XV del CEU, el Ositrán destinó un total de S/. 368 322, de los cuales el 10,3% (S/. 37 944) fueron ejecutados en 2017 y el 89,7% restante (S/. 330 378) en 2018. El principal gasto correspondió al hospedaje y alimentación de los 27 alumnos de provincias, el cual representó cerca del 40% del total ejecutado, lo que representa una inversión de alrededor de S/. 5 200 por alumno por las cinco semanas que dura el curso (es decir, alrededor de S/. 140 diarios por alumno).

Cuadro N° 22
Gastos del XV CEU 2018

	Ítem	Ejecución	Part. %
1	Hospedaje y alimentación (alumnos de provincia)	140 322	38,1%
2	Local del Curso de Extensión Universitaria	93 820	25,5%
3	Examen de admisión*	32 280	8,8%
4	Almuerzo de clausura	19 047	5,2%
5	Transporte	18 778	5,1%
6	Pago a Profesores externos	16 800	4,6%
7	Pasajes alumnos de provincia	13 546	3,7%
8	Coordinadora	13 500	3,7%
9	Materiales del CEU	7 123	1,9%
10	Gasto de la promoción del CEU en provincia*	5 664	1,5%
11	Seguros	1 542	0,4%
12	Almuerzo visitas guiadas	4 544	1,2%
13	Traducción simultánea en charla magistral	1 357	0,4%
TOTAL GENERAL		368 322	100,0%

* Presupuesto ejecutado en 2017

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

El segundo gasto en importancia lo constituye el alquiler del local donde se desarrollaron las clases del CEU, el cual representó alrededor de un cuarto del presupuesto total ejecutado. Cabe señalar que, en esta edición del curso a diferencia de años previos se requirió alquilar el auditorio del local para las charlas magistrales, así como traducción simultánea. En tercer lugar, se ubicó el gasto incurrido para la contratación de los servicios logísticos necesarios para el desarrollo del examen de admisión en 15 ciudades a nivel nacional, el cual representó el 8,8% del presupuesto total ejecutado.

5.5.2. Publicaciones

Con el objetivo de mejorar el proceso de investigación de los mercados regulados y contribuir al fortalecimiento del sistema regulatorio, 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.

- **Informes de desempeño**

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 2018, se concluyó la elaboración de un total de 31 informes de desempeño, correspondientes a veintinueve (29) 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).

- **Documentos de trabajo**

Asimismo, durante 2018, se elaboraron y publicaron en el portal del Ositrán los siguientes seis (6) documentos de trabajo⁵¹:

⁵¹ Documentos disponibles en: <https://www.ositran.gob.pe/publicaciones/documentos-de-trabajo/>

- (i) Análisis del sector aeroportuario en el Perú
- (ii) Análisis de la infraestructura portuaria en el Perú
- (iii) Análisis de la infraestructura vial concesionada en el Perú
- (iv) Análisis de las concesiones ferroviarias en el Perú
- (v) Impacto del incumplimiento del Concedente en las concesiones viales
- (vi) Impacto de la inversión en aeropuertos en el desarrollo económico regional: Evidencia empírica de los aeropuertos

Los primeros cuatro (4) documentos antes listados, abordan el desempeño y la problemática de cada una de las infraestructuras de transporte desde el inicio de las concesiones. 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 de Ositrán al respecto.

Por su parte, el documento sobre impacto del incumplimiento del concedente en las concesiones viales estima el efecto sobre el PBI y el empleo del retraso en la ejecución de inversiones por demoras en la entrega de terrenos, así como el costo de los accidentes que pudieron haberse evitado si se hubieran ejecutado las obras previstas.

Finalmente, el documento sobre impacto de la inversión en aeropuertos en el desarrollo económico regional analiza el efecto de la inversión en infraestructura y equipamiento de los aeropuertos de uso público en el desarrollo económico regional del Perú medido a través de variables monetarias y no monetarias (como el PBI per cápita regional, el ingreso neto per cápita regional, la Esperanza de Vida al Nacer y la tasa de matrícula escolar).

Cabe señalar que, dichos documentos de trabajo son elaborados con el fin de poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras de transporte, así como contribuir a la discusión de diferentes aspectos relacionados con las infraestructuras de transporte de uso público.

- **Documentos estadísticos**

Durante el tercer trimestre de 2018, se publicó el Anuario Estadístico 2017 en la página web institucional del Ositrán⁵², 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 Ositrán. Durante 2018, se cumplió con elaborar y publicar en el portal web doce (12) boletines mensuales, así como las correspondientes bases de datos en archivo Excel⁵³.

Finalmente, el Ositrán también publica con periodicidad bimestral reportes estadísticos por cada tipo de infraestructura, con la finalidad de mostrar a través de diversos cuadros y gráficos la evolución de los principales datos estadísticos de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público de las concesiones bajo el ámbito del Ositrán⁵⁴.

⁵² El documento se encuentra disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/publicaciones/anuario-estadistico/>

⁵³ Documentos disponibles en: <https://www.ositran.gob.pe/publicaciones/boletin-estadistico/>

⁵⁴ Documentos disponibles en: <https://www.ositran.gob.pe/reportes-estadisticos/>

VI. DESARROLLO ORGANIZACIONAL Y CAPITAL HUMANO

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 Ositrán⁵⁵.

En ese sentido, la JGRH durante el 2018 ha seguido un enfoque de “Gestión y Desarrollo del Talento Humano” como factor clave para el desarrollo organizacional, a fin de fortalecer la cultura del Ositrán. Así, el 5 de febrero de 2018, mediante Resolución de Gerencia General N° 020-2018-GG-OSITRAN, se aprobó el “Plan de Bienestar y Motivación del Talento Humano”, el cual establece una serie de actividades orientadas a generar un buen ambiente de trabajo que contribuya al mejoramiento de la calidad de vida de los servidores, incluyendo la identificación y atención de las necesidades de los servidores y el desarrollo de programas de bienestar social (asistenciales, recreativos, culturales, deportivos, entre otros).

Asimismo, la JGRH ha elaborado el Plan de Gestión de Talento y Desarrollo para ser implementado entre el 2019 y 2022, considerando las necesidades institucionales y las características propias de los colaboradores de Ositrán. Así, sobre la base de la percepción de los trabajadores, se formuló la propuesta de valor “DREAMS” la cual contiene 6 dimensiones:

- (i) **Desarrollo:** Ejecutar con eficiencia 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, estimulando su desarrollo profesional.
- (ii) **Retención:** Fortalecer y aplicar herramientas de retención innovadoras, alineadas a los valores corporativos y objetivos institucionales, fortaleciendo los procesos de rendimiento, reconocimiento, desarrollo y oportunidades de mejora.
- (iii) **Equilibrio:** Ejecutar con eficiencia las acciones de bienestar del trabajador y sus familias.
- (iv) **Atracción:** Ejecutar con eficiencia los procesos de reclutamiento y selección, desde la definición del perfil de los candidatos hasta la incorporación del nuevo candidato a la entidad, contribuyendo con el incremento de la productividad y la gestión del clima laboral.
- (v) **Motivación:** Crear un entorno en el que los colaboradores puedan satisfacer sus objetivos aportando su energía y esfuerzo, procurando que los objetivos individuales coincidan lo más posible con los de la organización.
- (vi) **Servicio:** Implantar una cultura de servicio (colaboradores de RRHH), aplicando estrategias de comunicación que permitan una adecuada y creciente relación e integración entre los actores; aplicando encuesta de satisfacción para asegurar su éxito

6.1. Perfil del capital humano

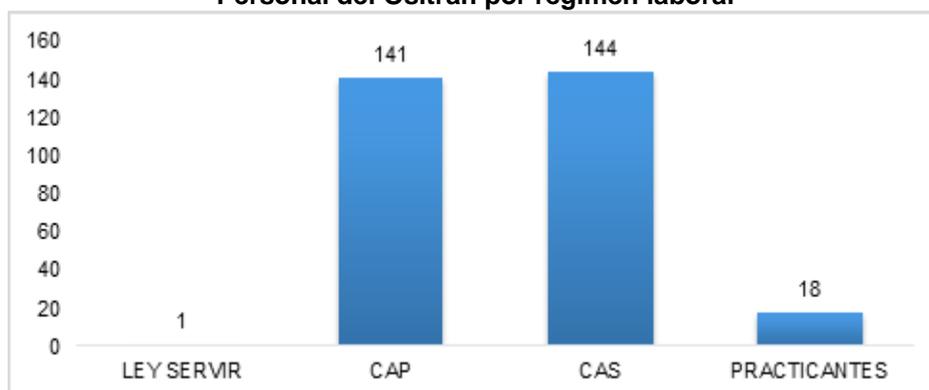
- **Número de trabajadores según régimen laboral**

A diciembre de año 2018, la entidad contaba con un total de 304 colaboradores, lo que implica un incremento de 12,2% con relación al número de colaboradores del año anterior (271), principalmente explicado por el aumento de los trabajadores contratados bajo contratos administrativos de servicios (CAS), los cuales pasaron de 120 a 144. Así, del

⁵⁵ Artículo 28° del Reglamento de Organización y Funciones, aprobado con D.S. N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

total de trabajadores, el 47,5% se encuentran bajo el régimen CAS y el 46,4% bajo el régimen laboral establecido en el Decreto Legislativo N° 728.

Gráfico N° 15
Personal del Ositrán por régimen laboral

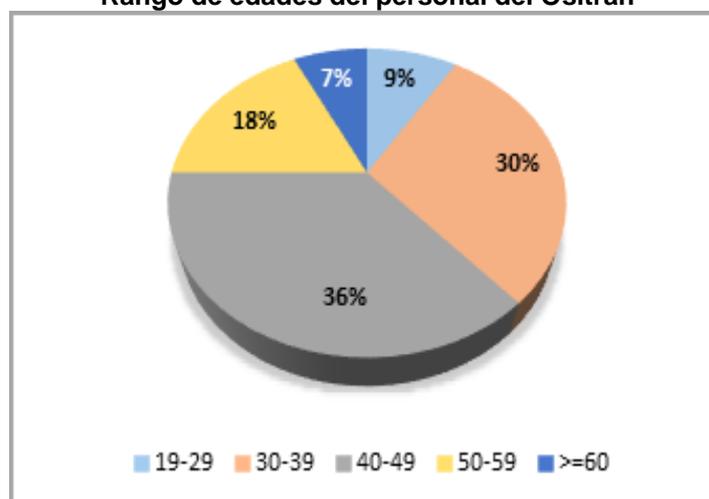


Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

- Principales características del personal**

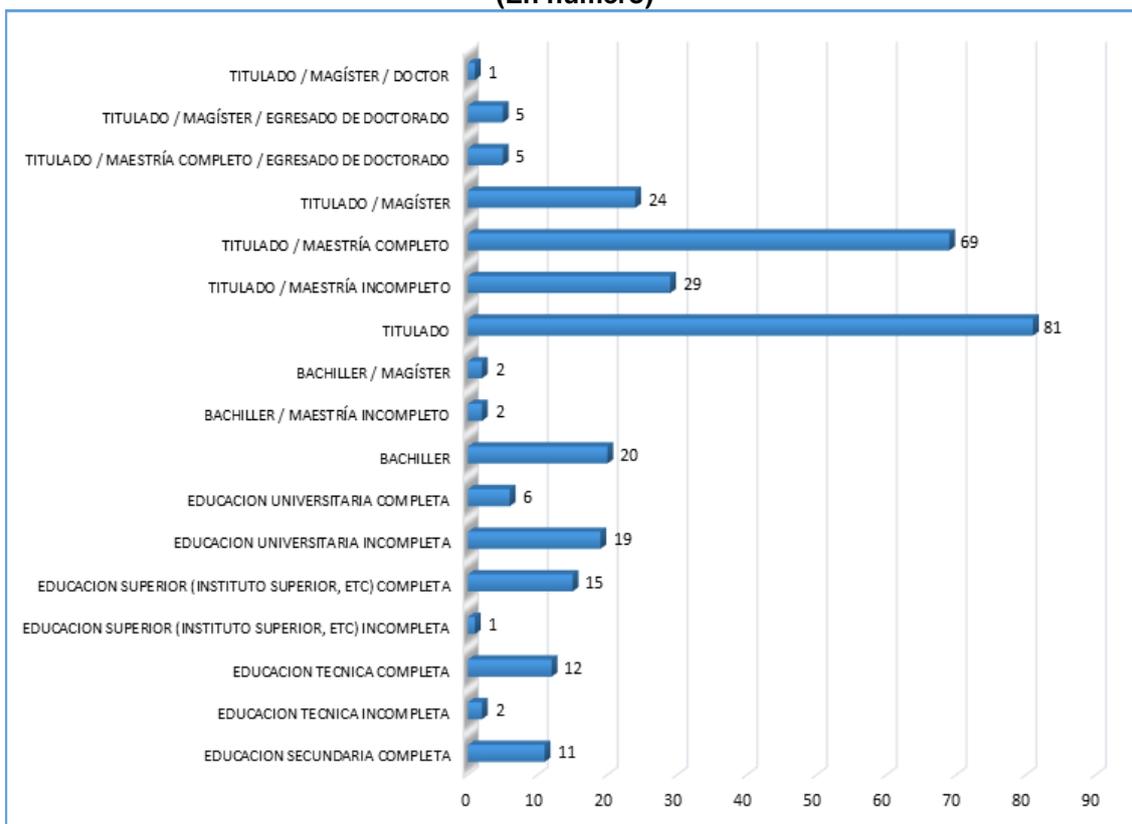
Como se aprecia en el siguiente gráfico, la mayor parte del personal (66%) se ubica en un rango de edad de entre 30 y 49 años (un total de 210 colaboradores). Respecto al grado de instrucción, el 80,3% del personal que labora en Ositrán cuenta con estudios universitarios completos (244 trabajadores), de los cuales el 87,7% se encuentran titulados (214); 9,8% tienen título de Bachiller (24) y el 2,5% son egresados (6). Del total de colaboradores, el 44,4% (135) cuentan con estudios de postgrado concluidos (ver Gráfico N° 17).

Gráfico N° 16
Rango de edades del personal del Ositrán



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

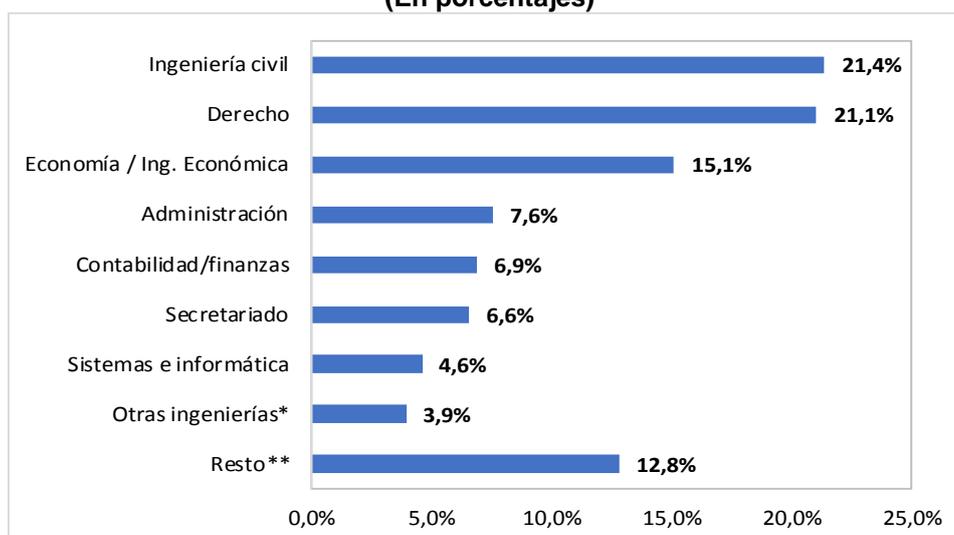
Gráfico N° 17
Nivel educativo del personal del Ositrán
(En número)



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

Respecto a las profesiones del personal del Ositrán, se observa que el 21,4% son ingenieros civiles (65), 21,1% abogados (64), 15,1% economistas o ingenieros económicos (46), 7,6% administradores (23), 6,9% contadores (21), entre otros, tal como se aprecia en el siguiente gráfico:

Gráfico N° 18
Profesiones del personal del Ositrán
(En porcentajes)



* Metalúrgica, mecánica, industrial, recursos naturales, eléctrica, ambiental

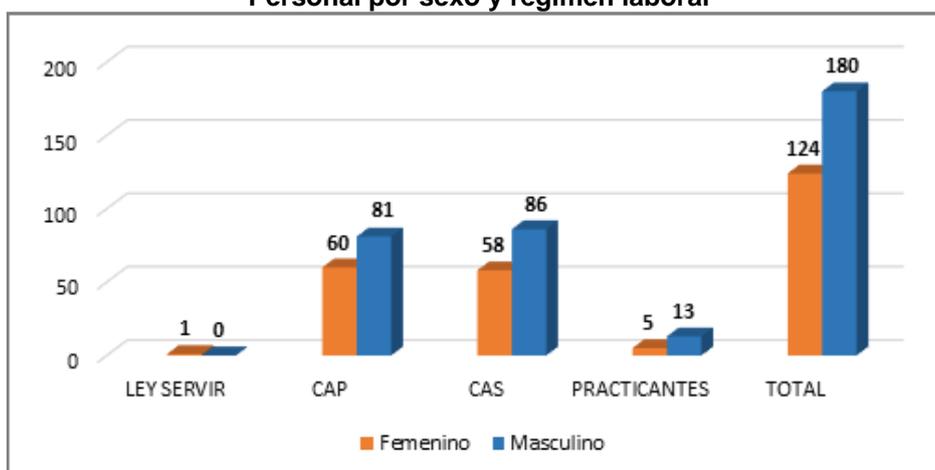
** Tales como: Psicología, comunicaciones, periodismo, educación, trabajo social, turismo, entre otros

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

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

A diciembre de año 2018, de los 304 colaboradores que laboran en la institución, el 40,7% corresponden al sexo femenino (124); mientras que un 59,3% al sexo masculino (180). Conforme el detalle que se muestra en el siguiente gráfico, 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 alrededor de 40%; mientras que en el caso de las modalidades formativas es de alrededor del 30%.

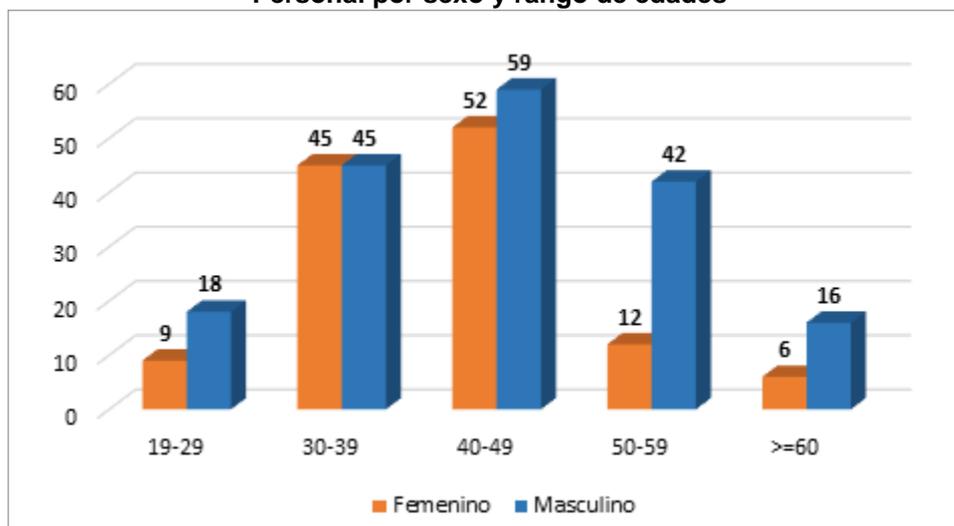
Gráfico N° 19
Personal por sexo y régimen laboral



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

En relación al sexo de los colaboradores por rango de edad, se observa que tanto las mujeres como los hombres se concentran en el rango de 30 a 49 años. Asimismo, se observa una participación menor de las mujeres en los rangos de edad de 50 – 59 y mayor de 60.

Gráfico N° 20
Personal por sexo y rango de edades



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

- **Rotación del personal**

Durante 2018 cesaron un total de 44 colaboradores, lo que representó una reducción de 47% con relación al número de colaboradores que cesaron el año anterior (83). Del total de colaboradores que cesó en 2018, el 68% (30) corresponden a personal técnico, 25% a personal de alta dirección (11) y 7% (3) a personal de apoyo. El 82% del personal que

cesó fue por renuncia voluntaria, 14% debido al término de su contrato y el 5% por resolución de su vínculo laboral.

Cuadro N° 23
Personal cesado durante 2018

Motivo de retiro	Personal de alta dirección	Personal técnico	Personal de apoyo	Total	%
Renuncia voluntaria	10	23	3	36	82%
Resolución de vínculo laboral	1	1	0	2	5%
Término de contrato	0	6	0	6	14%
Total	11	30	3	44	100%

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

Considerando el régimen laboral, se observa que el 59% (26) del personal cesado trabajaba bajo la modalidad de Contrato Administrativo de Servicios (CAS) y un 41% (18) bajo la modalidad de contrato a plazo indeterminado.

6.2. Formación, capacitación y desarrollo del personal

Mediante Resolución de Gerencia General N° 055-2018-GG-OSITRAN⁵⁶, de fecha 28 de marzo de 2018, se aprobó el Plan de Desarrollo de Personas – PDP del Ositrán, teniendo por objetivo general desarrollar las competencias de los colaboradores para fortalecer la gestión institucional del Ositrán, basado en un enfoque por competencias, desarrollo y de creación; el cual constaba de 50 acciones de capacitación, las que permitirían cerrar brechas de competencias de los colaboradores del Ositrán para el logro de los objetivos institucionales.

Sin embargo, la ejecución de las acciones de capacitación se vio afectada directamente por la aprobación del Decreto de Urgencia N° 005-2018 de fecha 04 de mayo de 2018, mediante el cual se establecieron medidas de eficiencia del gasto público para el impulso económico, limitándose el gasto en bienes y servicios, incluidos aquellos destinados a la organización de seminarios y talleres. Considerando ello, el Comité de Planificación de la Capacitación priorizó la ejecución de ocho (08) acciones de capacitación, lográndose ejecutar el 65% de las actividades priorizadas, entre los meses de noviembre y diciembre de 2018.

Los criterios considerados para determinar las actividades de capacitación prioritarias fueron: (i) atender a grupos meta; (ii) alineación al fortalecimiento de competencias de los colaboradores de los órganos de línea; (iii) acciones de capacitación mayores a 20 horas; y, (iv) acciones de capacitación relacionadas con las prioridades establecidas por las áreas usuarias. Dicha priorización permitió desarrollar los contenidos de cada acción de capacitación de acuerdo a las necesidades institucionales, así como optimizar los recursos económicos del Ositrán.

Así, al 31 de diciembre del 2018, un total de 175 colaboradores de las distintas áreas del Ositrán participaron en las siguientes actividades de capacitación:

⁵⁶ <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/055GG2018.pdf>

Cuadro N° 24
Actividades de capacitación

N°	Acción de Capacitación	Participantes	Institución
1	Gestión de Bienes Muebles de Propiedad Estatal.	1	CAFAE - SBN
2	Contrato de Concesiones APPs.	22	Universidad ESAN
3	Implementación del Sistema de Control Interno.	21	Universidad ESAN
4	Formación de Auditores Internos.	23	LAM GROUP SAC
5	Actualización en estrategias para las compras estatales.	11	Hugo Vallejos Campbell
6	Rendición de cuentas en el sector público, orientado al cierre contable.	1	CAFAE - MEF
7	Especialización BIM	10	SUMA SAC
8	Gestión Pública	22	Universidad ESAN
9	Formación de formadores	22	ISIL
10	Contabilidad Gubernamental	2	CAFAE - MEF
11	Derecho Administrativo	26	Universidad ESAN
12	6° Global Infrastructure Cooperation Conference 2018*	1	Ministerio de Tierra, Infraestructura y Transporte de la República de Corea
13	Maritime Supply Chain Management 2018*	1	STC – Group Holding B.V – Rotterdam Holanda
14	XXIII Curso Iberoamericano de Gestión Portuaria*	1	CIP - OEA
15	Seminario de Reconstrucción después de la inundación y planificación de instalaciones hidráulicas*	1	Embajada de China
16	Curso ABC de la Gestión del Rendimiento*	8	SERVIR
17	PAE en Gestión del Rendimiento*	2	SERVIR

*No irrogaron gastos a la entidad.

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

6.3. Implementación del Sistema de Control Interno

El Sistema de Control Interno (SCI) es el conjunto de acciones, actividades, planes, políticas, normas, registros, organización, procedimientos y métodos, incluyendo la actitud de las autoridades y el personal, organizados e instituidos en cada Entidad del Estado para el logro de sus objetivos institucionales.

La Ley N° 28716 “Ley de Control Interno de las Entidades del Estado” establece la necesidad que las Entidades del Estado implementen el sistema de control interno en sus procesos, actividades, recursos y operaciones orientados al cumplimiento de los objetivos institucionales, y adopten de manera oportuna las acciones preventivas y correctivas que resulten pertinentes. A través del citado sistema se busca el fortalecimiento del control interno para el eficiente, transparente y correcto ejercicio de la función pública y el adecuado uso de los recursos del Estado.

Mediante Resolución de Contraloría N° 004-2017-CG la Contraloría General de la República aprobó la “Guía para la implementación y fortalecimiento del Sistema de Control Interno en las Entidades del Estado”, como documento orientador y complementario para el desarrollo de las actividades para la aplicación del modelo de implementación del Sistema de Control Interno (SCI) en las entidades del Estado. El plazo establecido para la implementación de dicho sistema en las Entidades se extendía hasta el 31 de diciembre de 2018, conforme a lo establecido en la Resolución de Contraloría N° 490-2017-CG.

La implementación del Sistema de Control Interno se realiza de acuerdo al modelo establecido en la Directiva N°013-2016-CG/GPROD, aprobada por Resolución N° 149-2016-CG/GPROD, el cual está estructurado en tres (03) fases, cinco (05) etapas y diez (10) actividades, que se aprecian en el siguiente gráfico:



Fuente: Directiva N° 013-2016-CG/GPROD.
Elaboración: Propia

A diciembre de 2018 y dentro del plazo establecido en la normativa antes señalada, OSITRAN logró la implementación del sistema de control interno, con la aprobación de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán del Informe Final del Proceso de Implementación del Sistema de Control Interno, elaborado por el Comité de Control Interno en mérito a lo establecido en la Directiva N° 013-2016-CF/GPROD “Implementación del Sistema de Control Interno en las Entidades del Estado”.

Ello ha sido posible debido al compromiso de la alta dirección con la implementación del Sistema de Control Interno y la participación permanente de los órganos de la Entidad y el monitoreo ejercido por el Comité de Control Interno, designado mediante Resolución N° 034-2018-PD, así como el valioso apoyo de los Equipos de Trabajo⁵⁷ conformados por colaboradores de los diferentes órganos y unidades orgánicas de la Entidad.

Durante la realización del diagnóstico del SCI elaborado en el año 2018, se destacó como una fortaleza de la Entidad la cultura de valores fomentada en la institución luego de una encuesta aplicada a 179 trabajadores de Ositrán, en la que se destacó las acciones para la interiorización del Sistema de Control Interno en los colaboradores, bajo el lema “Todos formamos parte del sistema de control interno”,

El Informe de Retroalimentación al Sistema de Control Interno fue presentado ante la Presidencia del Consejo Directivo, y mediante Memorando Circular N° 0010-2019-PD-OSITRAN, la Titular de la Entidad aprobó el Plan de Cierre de Brechas 2019, año en el que OSITRAN se encuentra desarrollando la etapa de retroalimentación y evaluación del Sistema de Control Interno e impulsando acciones de mejora continua.

En dicho marco, OSITRAN continúa impulsando acciones para implementar la Gestión por procesos y la gestión integral de los riesgos en el marco de la normativa vigente.

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

⁵⁷ En OSITRAN se conformaron los Equipos de l) apoyo a la Implementación del SCI, b) gestión de riesgos y procesos, c) Equipo a cargo del componente de Información y Comunicación.

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 Ositrán garantiza la calidad del servicio dentro de un marco de gestión, acorde con altos estándares internacionales. La certificación avala la forma de trabajar y satisfacer las necesidades de los clientes, planificando, manteniendo y mejorando el desempeño de los procesos, además de permitir analizar las oportunidades de mejora en nuestra institución.

El primer certificado ISO 9001 fue obtenido en el año 2005, habiendo logrado su recertificación en tres ocasiones anteriores (años 2008, 2011 y 2015). Durante el año 2017, el Ositrán contaba con la Certificación Internacional basada en la Norma ISO 9001:2008. El SGC implementado en Ositrán tiene el siguiente alcance en su certificación:

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

Al respecto, y tal y como se menciona en los párrafos anteriores, el Ositrán implementa un Sistema de Gestión de la Calidad desde el año 2005, como un modelo de gestión, este a su vez 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.
- Auditoria 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 Ositrán
- Auditoria 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 Ositrán durante 2017, en enero de 2018 se superó exitosamente la auditoría de recertificación de la norma ISO 9001:2015 para el periodo 2018 -2021.

Así, en abril de 2018, el Ositrán recibió la certificación ISO 9001:2015 que garantiza la forma de trabajar de la institución y satisfacer las necesidades de los usuarios de la infraestructura de transporte, optimizando el desempeño de sus procesos para encontrar oportunidades de mejora⁵⁸.

La certificación avala el control de calidad de diversos procesos del Ositrán como lo referente a atención de reclamos y solución de controversias entre usuarios y entidades prestadoras, la verificación del cumplimiento y evaluación del incumplimiento relacionado

⁵⁸ https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/NP_16_30ABRI18_CERTIFICACION_ISO_9001-20151.pdf

de los Contratos de Concesión, normas y mandatos de acceso, entre otros. Además, acredita que el Regulador trabaja siguiendo estándares internacionales y mejorando de forma permanente su labor supervisora.

El ISO 9001:2015 incluye un Sistema de Gestión del Riesgo, que brinda un enfoque preventivo a la labor que realiza el Organismo Supervisor. Así, para lograr la migración a la norma ISO 9001:2015 se desarrolló e implementó el Manual de Gestión de Riesgos y el Procedimiento de Gestión de Riesgos y Oportunidades del Sistema de Gestión de Calidad de Ositrán.



VII. INFORMACIÓN FINANCIERA PRESUPUESTAL

7.1. Presupuesto por fuente de ingreso

El Ositrán tiene 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 Ositrán, la Ley de Contrataciones del Estado por concepto de ventas de bases para procedimientos de selección ejecutados por el Ositrán.

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. 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 Ositrán; en la Ley de Contrataciones del Estado, aprobada mediante Ley 30225, por concepto de costo de reproducción de los documentos de los procedimientos de selección ejecutados por el Ositrán 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 2018, el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) de Ingresos del Ositrán ascendió a S/. 84,6 millones, cifra que representó una reducción de 5,9% con respecto al año anterior (S/ 89,9 millones). Por su parte, los recursos financieros recaudados (incluidos los saldos de balance del año fiscal anterior) ascendieron a S/ 183,5 millones, lo que representó un incremento de 10,5% respecto al año anterior, principalmente explicado por el aumento de 21,8% en los saldos de balance.

Los ingresos obtenidos durante 2018, por la recaudación en el marco de la Ley N° 29754, como por los aportes por regulación, ascendieron a S/ 88,8 millones, lo que representó un ligero aumento de 0,5% con relación a los ingresos percibidos el año anterior (S/ 88,3 millones). Como se aprecia, la recaudación de ingresos del Ositrán (sin considerar los saldos de Balances de Ejercicios Anteriores) está compuesta principalmente por los aportes por Regulación, los cuales representaron el 97% del total recaudado en 2018, habiendo experimentado un crecimiento de 5% con relación a los aportes recaudados el año anterior.

Cuadro N° 25
Presupuesto por fuente de ingreso 2017 – 2018
(En miles de S/)

Genérica	2017			2018		
	PIA	PIM	Recaudado	PIA	PIM	Recaudado
3: VENTA DE BIENES Y SERVICIOS Y DERECHOS ADMINISTRATIVOS	3,4	1 881	6 182	4,8	4,8	2 582
1: VENTA DE BIENES	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,2
2: DERECHOS Y TASAS ADMINISTRATIVOS	3,4	3,4	4,9	4,8	4,8	1,6
3: VENTA DE SERVICIOS	0	1 877	6 176	0	0	2 580
5: OTROS INGRESOS	93 849	88 048	82 137	79 903	79 903	86 221
1: RENTAS DE LA PROPIEDAD	541	541	3 132	2 929	2 929	2 474
2: MULTAS Y SANCIONES NO TRIBUTARIAS	1 031	1 031	2 574	1 295	1 295	5 897
3: APORTES POR REGULACION	92 277	86 476	75 965	75 679	75 679	73 267
5: INGRESOS DIVERSOS	0,0	0,0	466	0,0	0,0	4 582
9: SALDOS DE BALANCE	0,0	0,0	77 705	0,0	4 702	94 655
1: SALDO DE BALANCE	0,0	0,0	77 705	0,0	4 702	94 655
TOTAL	93 852	89 928	166 024	79 907	84 610	183 458

Fuente: MEF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe señalar que, durante 2018, se incorporó al PIM mayores fondos públicos por un monto de S/ 4,7 millones provenientes de los saldos de balance de ejercicios anteriores⁵⁹. Ello, con el fin de garantizar los gastos relacionados a la contratación de la “supervisión integral de la prestación del servicio de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao”, así como para la implementación de las oficinas desconcentradas.

7.2. Ejecución presupuestal

El Presupuesto de Gastos del Ositrán para el año 2018, financió la ejecución de las actividades previstas en el Plan Operativo Institucional – POI 2018, para el cumplimiento de los objetivos institucionales vinculados a las acciones de supervisión, fiscalización, regulación entre otros dentro del ámbito de competencia del Ositrán. Asimismo, el Ositrán 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 el 2018, la ejecución del gasto experimentó un incremento de 12,9% con respecto al año anterior (S/ 9,4 millones adicionales). Dicho crecimiento se explicó fundamentalmente por el aumento de 30% en el gasto destinado al conjunto de acciones orientadas al desarrollo de mercados⁶⁰, el cual representó el 56,3% del presupuesto total ejecutado en 2018. En particular, las acciones de supervisión y fiscalización explicaron el 83,3% del gasto ejecutado para la eficiencia de los mercados.

Cuadro N° 26
Ejecución del gasto a nivel de división funcional 2017-2018
(En millones de S/)

DIVISIÓN FUNCIONAL	2017		2018	
	Miles S/	PART. %	Miles S/	PART. %
Eficiencia de mercados	35 660	48,9%	46 349	56,3%
Gestión	33 312	45,7%	30 673	37,2%
Planeamiento gubernamental	1 402	1,9%	1 961	2,4%
Seguridad jurídica	2 569	3,5%	3 364	4,1%
TOTAL	72 943	100,0%	82 347	100,0%

Fuente: MEF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En segundo lugar, se ubicó el gasto ejecutado para la gestión de los recursos humanos, materiales y financieros, el cual representó el 37,2% del presupuesto ejecutado en 2018. Cabe notar que, dicho gasto experimentó una reducción de 8% entre 2017 y 2018 (S/ 2,6 millones menos), lo cual se explica, en parte, por la reducción de los gastos en servicios de limpieza, seguridad y vigencia (S/ 334 mil menos), alquileres de inmuebles (S/ 136 mil menos) y transporte de bienes y materiales (S/ 38 mil menos).

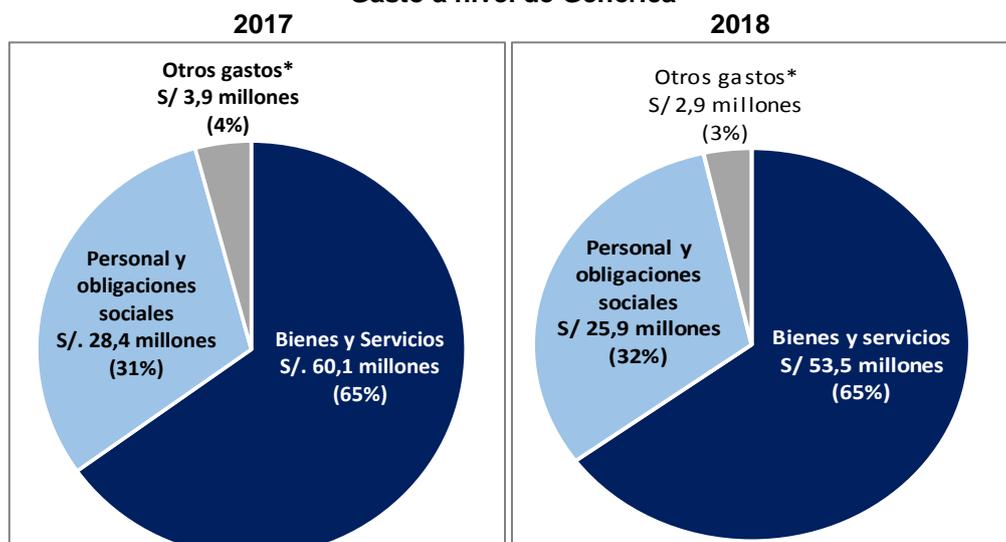
Por otra parte, con relación a la distribución del gasto a nivel de genérica, se aprecia que durante 2018, el 65% del presupuesto institucional estuvo asignado para de adquisición de bienes y servicios y 32% para gasto de personal y obligaciones sociales, participación similar que el año anterior.

⁵⁹ Resolución N° 006-2018-PD-OSITRAN del 26 de febrero de 2018. En: <https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2018/03/RESO20006-18-PD1.pdf>

Resolución N° 013-2018-PD-OSITRAN del 12 de abril de 2018. En: <https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2018/06/013PD2018.pdf>

⁶⁰ En particular, las acciones orientadas a garantizar la libre competencia, el acceso al mercado, la defensa del consumidor y la propiedad intelectual, así como la regulación y supervisión de las relaciones de competencia y prestación de servicios públicos en mercados imperfectos.

Gráfico N° 21
Gasto a nivel de Genérica



*Incluye adquisición de Activos No financieros, Donaciones y Transferencias, Pensiones y otras prestaciones sociales y otros

Fuente: MEF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2018, el Ositrán alcanzó un nivel de ejecución presupuestal del 97,3%, al ejecutar un total de S/ 82,3 millones, situación que representa una considerable mejora con relación al año anterior en el cual se registró una ejecución presupuestal de 78,9%. En general, durante 2018, se alcanzó el nivel de ejecución del gasto más alto de los últimos diez (10) años⁶¹.

Cuadro N° 27
Ejecución a nivel de genérica de gasto 2017-2018
(En millones de S/)

GENÉRICA DE GASTO	2017			2018		
	PIM	EJEC	(%) EJEC	PIM	EJEC	(%) EJEC
Gastos Corrientes	91,1	71,8	78,8%	83,3	81,1	97,4%
Personal y obligaciones sociales	28,4	22,7	79,9%	26,1	26,0	99,6%
Pensiones y otras prestaciones sociales	0,6	0,6	87,0%	0,7	0,6	96,6%
Bienes y Servicios	60,1	46,6	77,5%	55,5	53,5	96,4%
Donaciones y Transferencias	1,2	1,2	100,0%	1,1	1,1	95,5%
Otros Gastos	0,8	0,7	93,9%	0,8	0,7	96,0%
Gastos de Capital	1,3	1,2	91,6%	0,5	0,5	93,3%
Adquisición de Activos No financieros	1,3	1,2	91,6%	0,5	0,5	93,3%
TOTAL	92,4	73,0	78,9%	84,6	82,3	97,3%

PIM = Presupuesto Institucional Modificado / EJEC = Ejecución Presupuestal / (%) EJEC= Porcentaje de Ejecución presupuestal

Fuente: MEF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁶¹ En efecto, conforme a la información del MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable), el porcentaje de ejecución presupuestal del Ositrán registró la siguiente evolución en los últimos 10 años:

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
81,6%	76,7%	87,9%	82,1%	86,2%	87,8%	96,2%	79,4%	78,9%	97,3%

Fuente: MEF

Como se ha mencionado, durante 2018, la mayor parte del presupuesto se destina a bienes y servicios (65% del gasto total), siendo que el 98,6% de dicho gasto se orienta a la contratación de servicios (S/ 52,7 millones en 2018). Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2018, el 53,4% del gasto total en contratación de servicios correspondió a servicios profesionales y técnicos, siendo que el 65% de dicho gasto (S/ 18,3 millones) se destina a la contratación de servicios orientados a la supervisión del cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión. Cabe notar que, en 2018 el gasto en servicios profesionales se incrementó 41% con relación al año anterior, principalmente explicado por el incremento del gasto en servicios orientados a la función de supervisión, el cual pasó de S/ 9,9 millones en 2017 a S/ 18,3 millones en 2018.

Cuadro N° 28
Ejecución del presupuesto en contratación de servicios 2017-2018, por sub genérica de
gasto (En miles de S/)

SUB GENÉRICA	2017		2018	
	MILES S/	PART. %	MILES S/	PART. %
SERVICIOS PROFESIONALES Y TECNICOS	19 913	44,6%	28 113	53,4%
CONTRATO ADMINISTRATIVO DE SERVICIOS	14 359	32,2%	14 034	26,6%
ALQUILERES DE MUEBLES E INMUEBLES	5 913	13,2%	6 097	11,6%
SERVICIOS BASICOS, COMUNICACIONES, PUBLICIDAD Y DIFUSION	1 852	4,1%	1 405	2,7%
SERVICIOS DE LIMPIEZA, SEGURIDAD Y VIGILANCIA	1 216	2,7%	966	1,8%
VIAJES	651	1,5%	733	1,4%
SERVICIO DE MANTENIMIENTO	81	0,2%	681	1,3%
SERVICIOS ADMINISTRATIVOS, FINANCIEROS Y DE SEGUROS	676	1,5%	662	1,3%
TOTAL	44 661	100,0%	52 691	100,0%

Fuente: MEF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Por otra parte, la contratación de personal bajo la modalidad de Contrato Administrativo de Servicios (CAS) explicó el 26,6% del gasto ejecutado en contratación de servicios en 2018, siendo que el 57,5% de las contrataciones corresponde a personal orientado a las funciones de supervisión y fiscalización del regulador.

VIII. CONCLUSIONES

El Reporte de Desempeño 2018 de Ositrán 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 de Ositrán durante dicho año, así como un balance entre el cumplimiento de sus funciones y los principales logros obtenidos. Ello en el marco de la Política de Mejora Regulatoria que viene impulsando el Ositrán, 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.

En el marco de su función supervisora Ositrán 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 (9), aeropuertos (4), vías férreas (4) y vías navegables o hidrovía (1).

De acuerdo con lo programado en el Plan Anual de Supervisión 2018 el Ositrán debió realizar un total de 2 456 actividades, de las cuales logró ejecutar 2 408 actividades (98%) para supervisar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por las entidades prestadoras en los contratos de concesión. Aproximadamente, el 51% de dichas actividades fueron realizadas para supervisar las obligaciones asociadas a la infraestructura vial.

Al 31 de diciembre de 2018, la inversión comprometida en los Contratos de Concesión alcanzó un nivel de USD 14,9 mil millones, de los cuales se ha ejecutado el 53,5% (USD 7,9 mil millones), existiendo un monto pendiente por ejecutar en los próximos años de USD 9 947 millones. Específicamente durante 2018, el Ositrán supervisó la ejecución de un total de USD 705,6 millones, destacando la ejecución de inversiones en el proyecto de ampliación de la capacidad de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao que en el último año incorporó 18 trenes nuevos (con 5 coches cada uno) 3 coches para añadir a los trenes de 5 coches (ampliando su capacidad de 1000 a 1200 pasajeros por tren), la remodelación de 4 estaciones para recibir un mayor número de usuarios. También es destacable la ejecución de inversiones de la etapa 1A de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, a pesar de los atrasos en el ritmo de avance del proyecto por la falta de entrega de terrenos y en las demoras en las aprobaciones de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDIs), debido a controversias con el Concesionario respecto al alcance de la propuesta técnica, problema que la suscripción de la Adenda N°2 al Contrato de Concesión debe resolver.

En materia de regulación tarifaria, durante 2018 se tramitaron tres (3) procedimientos de fijación y/o revisión tarifaria. En el marco de dichos procedimientos se fijaron las tarifas de un grupo de Servicios Especiales que serán prestados en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma y se determinó la tarifa del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (Mangas) en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Bailón” de Arequipa de Aeropuertos Andinos del Perú. Asimismo, durante 2018 se condujo el trámite de revisión del factor de productividad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobándose mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN, el Factor de Productividad de 3,41%. Dicho pronunciamiento fue sujeto de un recurso impugnativo y luego de resuelto el mismo por el Consejo Directivo el Factor de productividad quedó fijado en 3,26%, el cual estará vigente a partir del 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 de 2026.

En relación con la gestión de contratos, en 2018 Ositrán emitió dos (2) opiniones sobre el Contrato de Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry. Dicho Contrato fue suscrito el 1 de octubre de 2018, entre el Estado Peruano representado por la Autoridad Portuaria Nacional, en su condición de Concedente, y la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A., en su calidad de concesionaria. Adicionalmente ese mismo año, este Organismo Regulador emitió cuatro (4) opiniones relacionadas con proyectos de adendas, en el caso de la Adenda N° 10 de la Concesión Red Vial N° 6: Pte. Pucusana -

Cerro Azul – Ica, Adenda N° 2 del Metro de Lima - Línea 2 S.A, Adenda N° 4 de la Red Vial N° 4: Trujillo - Sullana y Adenda N° 2 del Tramo Vial Quilca - La Concordia.

Por su parte, en 2018, el Tribunal de Solución de Controversias de Ositrán resolvió un total de 256 apelaciones a las resoluciones emitidas por las Entidades Prestadoras en primera instancia, de los cuales más de las tres cuartas partes (76,2%) procedieron de reclamos de los usuarios en la infraestructura portuaria. Cabe destacar que al cierre de 2018 se observó una reducción importante de los expedientes en trámite, reflejando una mayor celeridad en la resolución de las apelaciones. Por su parte, la Secretaría Técnica de los CCO resolvió (06) solicitudes de inicio de controversia entre LAP y líneas áreas con relación a la interpretación de los Mandatos de Acceso.

En relación con el marco normativo regulatorio, en 2018 Ositrán aprobó dos reglamentos con la finalidad de optimizar el accionar del Regulador. En abril de dicho año se aprobó el Reglamento de Infracciones y Sanciones que integra nuevas herramientas de *enforcement* (incentivos no punitivos), tipifica nuevas conductas infractoras que no se encontraban previstas y facilita una mejor y objetiva determinación del monto de la sanción, disponiéndose su entrada en vigencia en julio de 2018. Asimismo, se aprobó el Reglamento de Aporte por Regulación con la finalidad de facilitar a las Entidades Prestadoras las herramientas tecnológicas para un adecuado control y seguimiento de sus obligaciones relacionadas con el Aporte por Regulación, lo que implica que se ha migrado de una modalidad de Declaración física de dicha obligación a una modalidad electrónica.

Adicionalmente, durante 2018 se ha continuado con la revisión del marco normativo del Ositrán y se han desarrollado procesos de revisión del Reglamento General de Tarifas, Reglamento de Supervisión, Reglamento Marco de Acceso y Reglamento para la determinación, ingreso, registro y resguardo de la información confidencial. La revisión de dicho marco normativo 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 dicho organismo internacional.

Ositrán 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. Desde 2018, Ositrán viene aplicando el Análisis de Impacto Regulatorio (RIA) en el marco de los procedimientos de revisión de reglamentos en curso, en particular, en el caso del Reglamento de Tarifas se ha logrado la publicación del proyecto de norma y el correspondiente Informe RIA (en el primer semestre 2019), este último desarrollado con el apoyo técnico de los representantes de la OCDE. Así el Informe RIA de dicho reglamento constituye el primer análisis de impacto regulatorio conducido por este organismo regulador.

A lo largo de 2018, funcionarios del Ositrán efectuaron coordinaciones con los representantes de la OCDE, con el fin de ir realizando los trámites preparatorios para implementación en este Organismo Regulador del Marco para la Evaluación del Desempeño de los Reguladores Económicos (PAFER, por sus siglas en inglés "*Performance Assessment Framework for Economic Regulators*"). Dicho instrumento permite a la OCDE evaluar el desempeño de los reguladores económicos, a fin de identificar aquellos aspectos que requieren ser mejorados para fortalecer la labor del regulador y garantizar el cabal cumplimiento de sus funciones y objetivos, contribuyendo así a fomentar el desarrollo del país y mejorar la calidad de vida de usuarios. Dicho proceso de evaluación se inició formalmente en diciembre de 2018 y tiene una duración prevista de 12 meses.

Durante 2018, el Ositrán ha venido ejecutando diversas acciones para lograr la certificación del Sistema de Gestión Antisoborno ISO 37001:2016, con el objetivo de prevenir, detectar y enfrentar el soborno dentro de la entidad. Dicha certificación permitirá al Organismo Regulador potenciar la formación del personal, proporcionando la adecuada inducción que les permita ayudar a prevenir y evitar el soborno, así como establecer procesos de investigación y tratamiento del mismo. Como resultado de sus esfuerzos en

febrero de 2019 se aprobó la Política del Sistema de Gestión Antisoborno, uno de los requisitos principales para obtener la certificación.

Ositrán realiza esfuerzos permanentes para garantizar el respeto y cumplimiento de los derechos de los usuarios de las ITUP. Para cumplir dicho objetivo, durante 2018, se ampliaron los canales con los que cuenta la institución para atender a los usuarios, lo cual le ha permitido recibir un mayor número de consultas de parte de los usuarios 520 que las recibidas el año anterior (201). Asimismo, durante 2018 se han desarrollado diversas actividades en el marco de las sesiones de los Consejos de Usuarios tales como promover la participación de representantes de las entidades del Estado y de los Concesionarios, así como la realización de visitas a las infraestructuras con la finalidad de mejorar el entendimiento de la problemática asociada al desarrollo de la infraestructura de transporte. Finalmente, en 2018 se continuó con la implementación de oficinas regionales, contándose con tres Oficinas Desconcentradas al finalizar el año, ubicadas en Cusco, Iquitos y Arequipa.

Por otra parte, con la finalidad de promover la cultura regulatoria, durante 2018 Ositrán llevó a cabo el XV 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, Ositrán difunde anualmente documentos estadísticos e investigaciones relacionadas con el desempeño de las entidades prestadoras y el funcionamiento de los mercados.

En relación con el capital humano, al cierre de 2018, se encontraban laborando en Ositrán un total de 304 colaboradores, contratados principalmente bajo los regímenes del Decreto Legislativo N° 728 (46,4%) y Decreto Legislativo N° 1057 (47,5%). Cabe señalar que, el 66,1% de los colaboradores se ubica en el rango de edad de 30 a 49 años, mientras que el 80,3% del personal que labora en Ositrán cuenta con estudios universitarios completos (244 trabajadores). En 2018, los planes de formación, capacitación y desarrollo del personal se vieron limitados por el Decreto de Urgencia N° 005-2018 de fecha 04 de mayo de 2018, que establecía medidas de eficiencia del gasto público, limitándose el gasto destinado a la organización de seminarios y talleres.

Por otra parte, respecto al desarrollo organizacional, durante 2018, el Ositrán logró concluir la implementación del Sistema de Control Interno en el marco de lo establecido en la Directiva N° 013-2016-CG/GPROD, habiendo aprobado el Informe Final de Implementación del Sistema de Control Interno y quedando lista la entidad para desarrollar la etapa de Retroalimentación, evaluación y mejora continua durante el año 2019. Asimismo, el Ositrán 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.

En relación a la información financiera, durante 2018 el presupuesto de Ingresos de Ositrán ascendió a S/. 84,6 millones, cifra que representó una reducción de 5,9% con respecto al año anterior (S/ 89,9 millones), siendo su principal fuente de ingreso los ingresos que provienen del pago de aporte por regulación. Adicionalmente, durante 2018, se incorporó al PIM mayores fondos públicos por un monto de S/ 4,7 millones provenientes de los saldos de balance de ejercicios anteriores, ello, con el fin de garantizar los gastos relacionados a la contratación de la “supervisión integral de la prestación del servicio de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao” y la implementación de las oficinas desconcentradas.

Finalmente, durante 2018, el Ositrán alcanzó un nivel de ejecución presupuestal del 97,3%, al ejecutar un total de S/ 82,3 millones, situación que representa una considerable mejora con relación al año anterior en el cual se registró una ejecución presupuestal de 78,9%. En general, durante 2018, se alcanzó el nivel de ejecución del gasto más alto de los últimos diez (10) años.

ANEXOS

Anexo N° 1 Listado de Entidades Prestadoras

Al 2017					
Nº	ENTIDAD PRESTADORA	INFRAESTRUCTURA	INICIO DE LA CONCESIÓN	MODALIDAD	PLAZO
CARRETERAS					
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 Tramo1: San Juan de Marcona - Urcos	2007	Cofinanciada	25 años
9	CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A.	IIRSA Sur Tramo5: 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 R01N	2009	Autosostenible	25 años
11	CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY - ACOS S.A.	Tramo Vial: Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo - Huaral - 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
AEROPUERTOS					
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
PUERTOS					
20	TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A.	Terminal Portuario de Matarani	1999	Autosostenible	30 años
21	DP WORLD CALLAO S.A.	Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur	2006	Autosostenible	30 años
22	TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A.	Terminal Portuario de Paita	2009	Autosostenible	30 años
23	TRANSPORTADORA CALLAO S.R.L.	Terminal de Embarque de Concentración de Minerales en el Terminal Portuario del Callao	2011	Autosostenible	20 años
24	APM TERMINALS CALLAO S.A.	Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao	2011	Autosostenible	30 años
25	CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	2011	Cofinanciada	30 años
26	TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.	Terminal Portuario General San Martín - Pisco	2014	Autosostenible	30 años
27	SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A.	Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	2018	Autosostenible	30 años
HIDROVÍAS					
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
VÍAS FÉRREAS					
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: Ositrán

Anexo N° 2: Principales iniciativas de los Consejos de Usuarios

Consejos de alcance Nacional

Consejo de Usuarios Ferroviarios

El Consejo de Usuarios Ferroviarios coordinó la elaboración de un cronograma para la entrega de terrenos destinados a la construcción de las obras de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao.

Asimismo, solicitaron trasladar a la Comisión de Transporte del Congreso de la República una iniciativa elaborada por la Gerencia de Atención al Usuario, con la finalidad de dar una solución a la problemática en la recaudación de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.

Consejo de Usuarios de la Red Vial

El Consejo de Usuarios de la Red Vial denunció el resquebrajamiento de pistas en las vías concesionadas, y realizó propuestas para una oportuna comunicación a los usuarios antes de la suspensión de las actividades en alguna carretera concesionada de competencia del Ositrán.

Consejo de Usuarios de Aeropuertos

El Consejo de Usuarios de Aeropuertos solicitó el establecimiento de un espacio consultivo que incluya a las líneas aéreas para tratar cualquier modificación de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM); asimismo, demandó una mejor distribución de los counters en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, acciones que vienen siendo lideradas por la Gerencia de Atención al Usuario.

Consejo de Usuarios de Puertos

El Consejo de Usuarios de Puertos solicitó un análisis sobre la doble transacción o cobro de servicios en los puertos concesionados.

Asimismo, revisaron las competencias de las entidades prestadoras para la aplicación de sanciones a los usuarios portuarios.

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario

Consejos de alcance Regional

Consejo de Usuarios de Arequipa

Los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Arequipa sugirieron la implementación de servicios adicionales en el puerto de Matarani y efectuaron recomendaciones para el Plan Verano 2018 con el fin de reducir los accidentes de tránsito.

Consejo de Usuarios de Cusco

El Consejo Regional de Usuarios de Cusco sugirió la construcción de una vía de evitamiento y la modificación del actual Reglamento de Funcionamiento de los Consejos de Usuarios del Ositrán.

Consejo de Usuarios de Loreto - San Martín

El Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín, presentó una serie de comentarios y sugerencias para la revisión tarifaria del segundo grupo de servicios en el terminal Yurimaguas-Nueva Reforma.

Consejo de Usuarios de Piura

El Consejo Regional de Usuarios de Piura sugirió la implementación de pasos a desnivel en la autopista Piura-Paita y la revisión de las condiciones de seguridad para los trabajadores que realizan el mantenimiento en la Autopista del Sol e IIRSA Norte.

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario

Anexo N° 3
Estados Financieros de OSTRAN – No auditados

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
Dirección General de Contabilidad Pública
Versión 180500

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
Al 31 de Diciembre del 2018 y 2017
(EN SOLES)

Fecha : 15/03/2019
Hora : 09:31:38
Página : 1 de 1

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

EF-1

		2018	2017			2018	2017
ACTIVO				PASIVO Y PATRIMONIO			
ACTIVO CORRIENTE				PASIVO CORRIENTE			
Efectivo y Equivalente de Efectivo	Nota 3	80,336,371.32	103,660,210.81	Sobregiros Bancarios	Nota 16	0.00	0.00
Inversiones Financieras	Nota 4	0.00	0.00	Cuentas por Pagar a Proveedores	Nota 17	4,511,734.62	8,624,246.63
Cuentas por Cobrar (Neto)	Nota 5	880,248.99	966,723.16	Impuestos, Contribuciones y Otros	Nota 18	257,267.86	419,368.24
Otras Cuentas por Cobrar (Neto)	Nota 6	12,660,536.27	11,785,675.14	Remuneraciones y Beneficios Sociales	Nota 19	2,320,350.87	1,981,878.17
Inventarios (Neto)	Nota 7	137,909.63	161,690.29	Obligaciones Previsionales	Nota 20	0.00	0.00
Servicios y Otros Pagados por Anticipado	Nota 8	14,006.51	136,520.74	Operaciones de Crédito	Nota 21	0.00	0.00
Otras Cuentas del Activo	Nota 9	1,140,151.89	0.00	Parte Cte. Deudas a Largo Plazo	Nota 22	0.00	0.00
				Otras Cuentas del Pasivo	Nota 23	2,982,830.19	1,493,522.78
TOTAL ACTIVO CORRIENTE		95,169,224.61	116,710,820.14	TOTAL PASIVO CORRIENTE		10,072,183.50	12,519,015.82
ACTIVO NO CORRIENTE				PASIVO NO CORRIENTE			
Cuentas por Cobrar a Largo Plazo	Nota 10	0.00	0.00	Deudas a Largo Plazo	Nota 24	0.00	0.00
Otras Ctas. por Cobrar a Largo Plazo	Nota 11	0.00	0.00	Cuentas Por Pagar a Proveedores	Nota 25	0.00	0.00
Inversiones Financieras (Neto)	Nota 12	0.00	0.00	Beneficios Sociales	Nota 26	1,221,626.90	1,225,434.12
Propiedades de Inversión	Nota 13	0.00	0.00	Obligaciones Previsionales	Nota 27	0.00	0.00
Propiedad, Planta y Equipo (Neto)	Nota 14	3,912,677.37	4,861,261.36	Provisiones	Nota 28	4,189,335.25	364,905.59
Otras Cuentas del Activo (Neto)	Nota 15	180,806.85	200,894.04	Otras Cuentas del Pasivo	Nota 29	47,372,936.63	70,887,466.39
				Ingresos Diferidos	Nota 30	0.00	0.00
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE		4,093,484.22	5,062,155.40	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		52,783,898.78	72,477,806.10
				TOTAL PASIVO		62,856,082.28	84,996,821.92
TOTAL ACTIVO		99,262,708.83	121,772,975.54	PATRIMONIO			
Cuentas de Orden	Nota 35	369,505,596.17	368,438,995.45	Hacienda Nacional	Nota 31	24,623,638.44	24,623,638.44
				Hacienda Nacional Adicional	Nota 32	0.00	0.00
				Resultados No Realizados	Nota 33	0.00	0.00
				Resultados Acumulados	Nota 34	11,782,988.11	12,152,515.18
				TOTAL PATRIMONIO		36,406,626.55	36,776,153.62
				TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		99,262,708.83	121,772,975.54
				Cuentas de Orden	Nota 35	369,505,596.17	368,438,995.45

ESTADO DE GESTION
Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2018 y 2017
 (EN SOLES)

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

EF-2

		2018	2017
INGRESOS			
Ingresos Tributarios Netos	Nota 36	0.00	0.00
Ingresos No Tributarios	Nota 37	2,582,226.40	3,590,882.49
Aportes por Regulación	Nota 38	74,579,157.92	69,455,526.16
Trasposos y Remesas Recibidas	Nota 39	0.00	1,211,014.19
Donaciones y Transferencias Recibidas	Nota 40	0.00	0.00
Ingresos Financieros	Nota 41	2,886,509.02	7,513,281.90
Otros Ingresos	Nota 42	10,924,318.18	3,677,289.22
TOTAL INGRESOS		90,972,211.52	85,447,993.96
COSTOS Y GASTOS			
Costo de Ventas	Nota 43	0.00	0.00
Gastos en Bienes y Servicios	Nota 44	(54,325,907.84)	(46,373,299.24)
Gastos de Personal	Nota 45	(26,316,074.87)	(22,903,656.57)
Gastos por Pens.Prest.y Asistencia Social	Nota 46	(643,181.47)	(553,744.80)
Transferencias, Subsidios y Subvenciones Sociales Otorgadas	Nota 47	0.00	0.00
Donaciones y Transferencias Otorgadas	Nota 48	(1,065,069.19)	(1,171,248.54)
Trasposos y Remesas Otorgadas	Nota 49	(25,996,430.00)	(11,565,072.00)
Estimaciones y Provisiones del Ejercicio	Nota 50	(5,508,417.10)	(1,473,135.56)
Gastos Financieros	Nota 51	(16,599.36)	(33,405.35)
Otros Gastos	Nota 52	(194,660.21)	(1,383,635.19)
TOTAL COSTOS Y GASTOS		(114,066,340.04)	(85,457,197.25)
RESULTADO DEL EJERCICIO SUPERAVIT (DEFICIT)		(23,094,128.52)	(9,203.29)

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO
Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2018 y 2017
 (EN SOLES)

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

EF-3

CONCEPTOS	HACIENDA NACIONAL	HACIENDA NACIONAL ADICIONAL	RESULTADOS NO REALIZADOS	RESULTADOS ACUMULADOS	TOTAL
SALDO INICIAL AL 01 DE ENERO DE 2017	24,623,638.44	0.00	0.00	(4,498,941.91)	20,124,696.53
Ajustes de Ejercicios Anteriores	0.00	0.00	0.00	16,660,660.38	16,660,660.38
Trasposos y Remesas del Tesoro Público	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Trasposos y Remesas de Otras Entidades	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Trasposos 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	(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
SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017	24,623,638.44	0.00	0.00	12,152,515.18	36,776,153.62
SALDO INICIAL AL 01 DE ENERO DE 2018	24,623,638.44	0.00	0.00	12,152,515.18	36,776,153.62
Ajustes de Ejercicios Anteriores	0.00	0.00	0.00	22,724,601.45	22,724,601.45
Trasposos y Remesas del Tesoro Público	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Trasposos y Remesas de Otras Entidades	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Trasposos 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	(23,094,128.52)	(23,094,128.52)
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
SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	24,623,638.44	0.00	0.00	11,782,988.11	36,406,626.55



ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO
Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2018 y 2017
 (EN SOLES)

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

EF-4

CONCEPTOS	AÑO 2018	AÑO 2017
A.- ACTIVIDADES DE OPERACION		
Cobranza de Impuestos, Contribuciones y Derechos Administrativos (Nota)	0.00	0.00
Cobranza de Aportes por regulación	73,267,280.88	68,113,183.28
Cobranza de Venta de Bienes y Servicios y Renta de la Propiedad	16,026,304.92	11,190,571.12
Donaciones y Transferencias Corrientes Recibidas (Nota)	0.00	0.00
Trasposos y Remesas Corrientes Recibidas del Tesoro Público	0.00	1,211,014.19
Otros (Nota)	0.00	0.00
MENOS		
Pago a Proveedores de Bienes y Servicios (Nota)	(55,535,639.23)	(37,705,750.58)
Pago de Remuneraciones y Obligaciones Sociales	(28,675,485.70)	(20,956,968.84)
Pago de Otras Retribuciones y Complementarias	0.00	(553,744.80)
Pago de Pensiones y Otros Beneficios	0.00	0.00
Pago por Prestaciones y Asistencia Social	(643,181.47)	0.00
Transferencias, Subsidios y Subvenciones Sociales Otorgadas	0.00	0.00
Donaciones y Transferencias Corrientes Otorgadas (Nota)	(1,065,069.19)	(1,171,248.54)
Trasposos y Remesas Corriente Entregadas al Tesoro Público	(25,996,430.00)	(11,565,072.00)
Otros (Nota)	(123,115.52)	(1,478,638.84)
AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE OPERACIÓN	(22,745,335.31)	7,083,344.99
B.- ACTIVIDADES DE INVERSION		
Cobranza por Venta de Vehículos, Maquinarias y Otros	0.00	0.00
Cobranza por Venta de Edificios y Activos No Producidos (Nota)	0.00	0.00
Cobranza por Venta de Otras Cuentas del Activo (Nota)	0.00	0.00
Otros (Nota)	0.00	0.00
MENOS		
Pago por Compra de Vehículos, Maquinarias y Otros	(459,252.60)	(924,702.54)
Pago por Compra de Edificios y Activos No Producidos (Nota)	0.00	0.00
Pago por Construcciones en Curso (Nota)	0.00	0.00
Pago por Compra de Otras Cuentas del Activo (Nota)	(119,251.58)	(7,363.20)
Otros (Nota)	0.00	0.00
AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE INVERSION	(578,504.18)	(932,065.74)
C.- ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO		
Donaciones y Transferencias de Capital Recibidas (Nota)	0.00	0.00
Trasposos 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
Endeudamiento Interno y/o Externo (Nota)	0.00	0.00
Otros (Nota)	0.00	0.00
MENOS		
Donaciones y Transferencias de Capital Entregadas (Nota)	0.00	0.00
Trasposos y Remesas de Capital Entregadas al Tesoro Público	0.00	0.00
Amortización, Intereses, Comisiones y Otros Gastos de la Deuda (Nota)	0.00	0.00
Otros (Nota)	0.00	0.00
Traslado de Saldos por Fusión, Extinción, Adscripción	0.00	0.00
AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE FINANCIAMIENTO	0.00	0.00
D.- AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO	(23,323,839.49)	6,151,279.25
E.- DIFERENCIA DE CAMBIO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFECTIVO	0.00	0.00
F.- SALDO EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL INICIO DEL EJERCICIO	103,660,210.81	97,508,931.56
G.- SALDO EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL FINALIZAR EL EJERCICIO	80,336,371.32	103,660,210.81

Anexo N° 4
Fichas de Contratos de Concesión al 2018

I. RED VIAL

Red Vial N° 5 - Tramo Ancón-Huacho-Pativilca		
Fecha de suscripción	15 de enero de 2003	
Concesionario	NORVIAL S.A.	
Compromiso de inversión	USD 140,7 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2018	USD 123,9 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2018	<p>El 05 de enero de 2018, según lo establecido en la Cláusula 6.17 del Contrato de Concesión, la Comisión de Recepción de Obras dictamina la aceptación, de las Obras de la Segunda Etapa de la Red Vial 5, que se detallan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sector 1, del Km 147+000 AL 148+080. • Sector 2, del Km 153+200 AL 204+306. • Sector 3, Sector la Chilampa (Km. 170+560 al Km. 171+100) • Sector 4, Intercambio Vial San Nicolás. (Km. 184+889) • Sector 5, Intercambio Vial Medio Mundo. (Km. 171+312) • Sector 6, Intercambio Vial Huaura. (Km. 154+302) 	
Avance físico al 31.12.2018	PRIMERA ETAPA	SEGUNDA ETAPA
	100%	93,31%
Estado al 31.12.2018	Primera Etapa: Concluida Segunda Etapa: En ejecución (93,31%)	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

IIRSA Norte: Paita-Yurimaguas			
Fecha de suscripción	17 de junio de 2005		
Concesionario	Concesionaria IIRSA Norte S.A.		
Compromiso de inversión	USD 631,5 millones (incluye IGV)		
Inversiones al 31.12.2018	USD 569 millones (incluye IGV)		
Principales avances 2018	<p>Durante el año 2018, la Sociedad Concesionaria presenta los siguientes avances:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obras obligatorias contenidas en el contrato de concesión: Concluidas. • Obra adicional: Construcción de la Segunda Calzada Piura - Paita: Concluida. • Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 22 Sectores de obras accesorias prioritarias: 79,28% • Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 24 Sectores de obras accesorias prioritarias: 16,91% 		
Avance físico al 31 de diciembre de 2018	OBRAS OBLIGATORIAS / OBRA ADICIONAL	OBRAS ACCESORIAS 22 SECTORES	OBRAS ACCESORIAS 24 SECTORES
	100%	79,28%	16,91%
Estado al 31 de diciembre del 2018	La ejecución de las obras contenidas en el Contrato de Concesión se ha concluido. A la fecha, se están ejecutando de labores de operación y mantenimiento de la infraestructura concesionada, así como la ejecución de obras adicionales y accesorias.		
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO	
	Varios	Cumple	

Red Vial N° 6 – Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica			
Fecha de suscripción	20 de septiembre 2005		
Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A.		
Compromiso de inversión	USD 293,9 millones (incluye IGV)		
Inversiones al 31.12.2018	USD 118,6 millones (incluye IGV)		
Principales avances 2018	<p>El avance de obras de la Segunda Etapa al 31 de diciembre de 2018 alcanzó el 96.58%, el mismo que incluye la construcción parcial de las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción primera y segunda calzada (derecha e izquierda) del Km. 53+386 al Km. 94+500 (100%). • Construcción del puente sobre el Rio Chico (88%) • Construcción del puente sobre el Rio Matagente (100%) • Construcción del puente Pisco (100%). • Construcción del puente Tambo de Mora (86%) • Paso a desnivel Tambo de Mora (100%) • Paso a desnivel Dos de Mayo (100%) • Paso a desnivel Sunampe (100%) • Paso a desnivel Puquio Santo (95%) • Paso a desnivel San Andrés (97%) • Construcción del Intercambio Vial Chincha (100%) • Construcción del Intercambio Vial San Andrés (100%) • Construcción del Intercambio Vial Pisco (99.7%). • Construcción Intercambio Vial Paracas (0%) <p>Con la Adenda N° 07, y las actas de acuerdos respectivos, las Partes acordaron ejecutar las obras nuevas: “Paso a Desnivel Lurinchincha”, y “Paso a Desnivel C.P. Pozuelo Norte incluido accesos”. Ambas obras se iniciaron el 14 de noviembre de 2018, y al 31 de diciembre de 2018 alcanzaron un avance acumulado del 16% y 19%, respectivamente.</p>		
Avance físico al 31.12.2018	PRIMERA ETAPA	SEGUNDA ETAPA	TERCERA ETAPA
	100%	96,58 %	16,55%
Estado al 31.12.2018	Primera Etapa: Concluida Segunda Etapa: En ejecución Tercera Etapa: Paralizado por falta de liberación de terrenos		
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO		NIVEL ALCANZADO
	Varios		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	USD 701 millones (incluye IGV)
Inversiones al 31.12.2018	USD 669,4 millones (incluye IGV)
Principales avances 2018	<p>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, aprobada con un presupuesto total de US\$ 11,665,875.91 (con IGV), sin tasa de regulación; con un monto reconocido del PID aprobado hasta el 2018 de US\$ 9,036,361.35 con un avance del 100% del PID aprobado, pendiente de ejecutar obras de adecuación.</p> <p>En 2018 se inició la obra accesoria sector Km. 240+995 al Km. 241+145 y sector km. 245+300 al km. 245+400 Progresiva Hito del Tramo 2, paralizadas en diciembre de 2018 con un avance de 62%.</p> <p>En mayo de 2018 se culminó el ITM de Reparaciones por Causa de Derrumbes del periodo de noviembre 2015 a abril 2016 en la totalidad del Tramo 2 (Km. 0+000 al Km. 246+437.49 Progresiva Hito), en agosto 2018 se culminó el ITM del</p>

	<p>periodo de noviembre 2016 a abril 2017 en la totalidad del Tramo 2 (Km. 0+000 al Km. 246+437.49 Progresiva Hito) y del periodo de mayo a julio 2017 en la totalidad del Tramo 2 (Km. 0+000 al Km. 246+437.49 Progresiva Hito).</p> <p>En 2018 se ejecutaron trabajos de mantenimiento de emergencia en diversos sectores de la carretera que fueron perjudicados por las intensas precipitaciones, como son Km 37+545, Km 55+850, Km 166+720, Km 167+350 (Progresivas Hito).</p>	
Avance físico al 31.12.2018	OBRA CONTRACTUAL	
	100%	
Estado al 31.12.2018	Las Obras contractuales fueron culminadas al 100% A la fecha, el Concesionario está ejecutando Obras Accesorias.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	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	USD 687,4 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2018	USD 626,1 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2018	<p>Durante el año 2018 se realizaron trabajos de mantenimiento periódico, como la ejecución del ITM de Señalización Horizontal en el sector Km 466 a Km 596, los trabajos se iniciaron en enero de 2018 y finalizaron en julio de 2018.</p> <p>Asimismo, se ejecutó el ITM de Reparaciones por Causa de Derrumbes del periodo de noviembre 2012 a abril de 2013, cuyos trabajos finalizaron en julio de 2018. También se culminó en el mes de junio de 2018 el ITM de Reparaciones por Causa de Derrumbes del periodo de noviembre 2013 a abril de 2014.</p> <p>Asimismo, en octubre de 2018 se ejecutó el ITM de Barandas Metálicas y Juntas de Dilatación tipo Jeene en Puentes y Pontones del Sector Km 246+440 al Km 426+23,80.</p>	
Avance físico al 31.12.2018	OBRA CONTRACTUAL	
	100%	
Estado al 31.12.2018	A la fecha, el Concesionario ha culminado las obras accesorias aprobadas por el Concedente. La concesión se encuentra en etapa de operación.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro-Inambari

Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005	
Concesionario	Intersur Concesiones S.A.	
Compromiso de inversión	USD 663,6 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2018	USD 704,1 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2018	<p>A diciembre de 2018, el Concesionario ha culminado las Obras de Construcción: Etapas I, II, III, Período Final y Período de Sectores Críticos, Inestables y Otros. El Tramo Concesionado se encuentra en operación desde el 01 de octubre de 2011.</p> <p>En octubre de 2018 se culminaron 2 puentes de acero y un tramo de carretera en una calzada en el margen derecho del río San Gabán, ubicada entre los dos puentes, correspondientes a obras del Sector Crítico: "Variante del Trazado de Vía por la margen derecha del río San Gabán en el Km. 295+375".</p>	

	<p>En julio de 2018 se culminó la rehabilitación del cruce en la zona urbana de la ciudad de Ollachea en virtud a un acta de acuerdo suscrito por las Partes el 22 de noviembre de 2017.</p> <p>En abril de 2018 se iniciaron las obras de los sectores críticos del Km. 240+380 al Km. 240+550 y del Km. 241+500 al Km. 241+800: "Variante Superficial por la margen derecha del río San Gabán" que consiste en la construcción de 4 puentes en acero y un tramo de carretera de 2.7 Km. en una calzada en la margen derecha del río San Gabán. Al mes de diciembre de 2018 presenta un avance de 43.8% respecto del presupuesto del PID aprobado.</p>	
Avance físico al 31.12. 2018	OBRA CONTRACTUAL	
	100%	
Estado al 31.12.2018	<p>La concesión se encuentra en etapa de operación. Se presentan los siguientes avances:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obras de la Etapa de Construcción: 100% • Obra Sector Crítico Km. 295+375: 100% • Obra Sectores Críticos Km. 240: 43.8% • Rehabilitación del cruce en zona urbana de Ollachea: 100% 	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	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 (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2018	USD 160,3 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2018	Obras concluidas. La concesión se encuentra en etapa de operación.	
Avance físico al 31.12.2018	OBRA CONTRACTUAL	
	100%	
Estado al 31.12.2018	Obras contractuales culminadas al 100%.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	(*)	Cumple

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

Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque

Fecha de suscripción	9 de enero de 2007	
Concesionario	Concesionario Canchaque S.A.	
Compromiso de inversión	USD 36,9 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2018	USD 36,4 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2018	El 05 de julio de 2018 se dio inicio a la ejecución de la Obra Adicional: "Estudio de Ingeniería para la Construcción del Puente Filadera", la misma que al 31 de diciembre de 2018 acumula un avance 95% (se concluyó el 04 de febrero de 2019). Esta obra se ejecutó en reemplazo del actual puente existente y cuya vida útil ha concluido.	
Avance físico al 31.12.2018	OBRA DE CONSTRUCCIÓN	OBRA ADICIONAL
	100%	95%
Estado al 31.12.2018	-Las Obras de Construcción se iniciaron el 28 de abril de 2008 y fueron culminadas en su totalidad el 30 de setiembre de 2009.	

	-La carretera del tramo vial Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque, se encuentra en explotación (fase de Operaciones) desde el mes de marzo de 2010 a la fecha.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

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	USD 303,4 millones (incluye IGTV)		
Inversiones al 31.12.2018	USD 230,3 millones (incluye IGTV)		
Principales avances 2018	<p>Durante 2018, 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.</p> <p>Asimismo, se inició la obra adicional Sectores Inestables, Sector 3 Km 34+460 - Km 34+680 (División Arequipa - Yura), las cuales se concluyeron al 31 de diciembre de 2017.</p> <p>Dentro de las inversiones acordadas por las Partes a fines del año se dio inicio a la ejecución de la "Rehabilitación y Mejoramiento de los Puentes Loripongo y Mallcomayo", valorizada en \$ 3,9 millones de dólares, más el IGTV. Los avances de la obra al 31 de diciembre de 2018 representan en promedio un 8.40%.</p>		
Avance físico al 31.12.2018	OBRA CONTRACTUAL	OBRA ADICIONAL: SEGUNDA CALZADA CARRETERA PUNO - JULIACA	OBRA ADICIONAL: PUENTES LORIPONGO Y MALLCOMAYO
	98.3%	56.61%	8.40%
Estado al 31.12.2018	<p>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.</p> <p>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.</p>		
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO	
	(*)	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 Nº 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	USD 286,2 millones (incluye IGTV)	
Inversiones al 31.12.2018	USD 177,6 millones (incluye IGTV)	
Principales avances 2018	<p>En abril de 2018, el Concesionario culminó las obras del Peaje Temporal de Vesique entre las progresivas Km. 402+592 al Km. 402+892 de la Panamericana Norte, así como en julio de 2018 se culminó la Obra de Desempe: Paso de Desnivel Cerro Blanco en el Km. 210+500 de la Panamericana Norte.</p> <p>Con relación a la Vía de Evitamiento Chimbote, el Concedente se encuentra en proceso de liberación de predios afectados y de interferencias de los diez (10) primeros Kilómetros que se requieren para gatillar el inicio de las obras, el cual culminaría en abril de 2019 (el Concedente encargó al Concesionario la construcción de Dren Carbonera como parte del proceso de liberación de las interferencias de la vía de evitamiento Chimbote).</p>	
Avance físico al 31.12.2018	OBRAS DE LA SEGUNDA CALZADA	OBRA ADICIONAL MURO SEPARADOR CENTRAL JERSEY

	61,85%	86,39%
Estado Actual de las Concesiones	<p>-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, sin embargo, se ha logrado un avance de 61,85%.</p> <p>-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%.</p> <p>-Se ha ejecutado también los Óvalos Paramonga, Huaraz, Morín, Chavimochic, Huambacho, Tortugas y Samanco.</p>	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral - Acos

Fecha de suscripción	20 de febrero de 2009	
Concesionario	Consortio Concesión Chancay- Acos S.A.	
Compromiso de inversión	USD 41,6 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2018	USD 40 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2018	<p>Al 31 de diciembre de 2018 se ha iniciado la etapa de explotación de la vía y se registran los siguientes avances:</p> <p>-Construcción de 55.52 km, rehabilitación de 8.76 km y la puesta a punto de 11 km de vía.</p> <p>-Construcción de tres puentes y rehabilitación de tres puentes vehiculares.</p> <p>-Construcción del puente Mataka, concluido en setiembre de 2014.</p> <p>-Está en ejecución la obra complementaria construcción de la unidad de peaje y pesaje, alcanzando un avance al 31.12.2017 del 100%</p>	
Avance físico al 31 de diciembre de 2018	OBRAS CONTRACTUALES	
	100%	
Estado Actual de las Concesiones	<p>-Las Obras de Construcción se encuentran culminadas y se aceptaron el 22 de marzo de 2018, así como la unidad de peaje, que se concluyó en marzo de 2017, por problemas en la liberación de los terrenos para la ejecución de dicha obra.</p> <p>-Para recuperar los niveles de servicio por desgaste normal, se ejecutó un mantenimiento periódico (ITC) por S/. 15,827,894.97 más IGV, que se inició el 28 de febrero de 2018 y culminó el 18 de setiembre de 2018.</p> <p>-El 22 de marzo de 2018, se inició la explotación de la Concesión.</p>	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

Tramo Vial - Mocupe - Cayaltí - Oyotún

Fecha de suscripción	30 de abril de 2009	
Concesionario	Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A.	
Compromiso de inversión	USD 24,8 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2018	USD 24,8 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2018	A diciembre de 2017, se terminó con el proceso de aceptación de la totalidad de las obras ejecutadas y se aprobó el último CAO.	
Avance físico al 31.12.2018	OBRAS CONTRACTUALES	
	100%	
Estado Actual de la Concesión	<p>-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.)</p> <p>-La ejecución de las obras comprometidas culminó en el año 2012, incluyendo la unidad de peaje San Nicolás, la que fue culminada en el año 2014.</p>	

	<p>-El 24 de julio de 2018 fue suscrita el Acta de Trato Directo en la cual se determina que la fecha de inicio de explotación de la Concesión es el 20 de diciembre de 2017.</p> <p>- El 29 de agosto de 2018, el Concedente y el Concesionario acordaron suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de explotación, así como aquellas obligaciones relacionadas con el inicio del cobro del Peaje San Nicolás, sin pago de PAMO.</p>	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	No se encuentra en Operación

Autopista del Sol - Trujillo-Sullana	
Fecha de suscripción	25 de abril de 2009
Concesionario	Concesionaria Vial del Sol S.A.
Compromiso de inversión	USD 398 millones (incluye IGV)
Inversiones al 31.12.2018	USD 167 millones (incluye IGV)
Principales avances 2018	<p>Se encuentra concluida la construcción de la segunda calzada del Tramo Piura – Sullana (27.9 Km), puente Las Monjas, pontón Las Monjas, paso a desnivel Las Mercedes, Unidad de Peaje, puentes peatonales Las Vegas y Cieneguillo Sur, retorno en U, óvalo desvío Las Lomas - Ayabaca —contenidos en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI).</p> <p>En el Tramo Trujillo - Chiclayo, a diciembre de 2018, el Concesionario ejecutó la construcción de 83.88 Km de la segunda calzada en tramos alternados.</p> <p>El avance de obra acumulado en la concesión de la Autopista del Sol al mes de diciembre de 2018 es del 32.97%.</p>
Avance físico al 31.12.2018	OBRAS CONTRACTUALES – SEGUNDA CALZADA
	38,3%
Estado Actual de las Concesiones	<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.</p> <p>A la fecha, se ha recepcionado parcialmente el tramo comprendido entre el Ovalo Huanchaco (Km. 573+940) y el Ovalo Chicama Fin (Km. 606+720). Se encuentran construidos los puentes Careaga, San José, Arenita, Pontón 662+070 y 662+780. En el año 2018, se aceptaron y pusieron en operación las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evitamiento Chocope (3.11 Km) • Parcial del Tramo Guadalupe – Mocupe TC-06 (10 Km) • Paso a Desnivel Relleno Sanitario • Paso a Desnivel Chiquitoy • Paso a Desnivel Casagrande <p>En el mes de abril de 2016 el concesionario inicio la ejecución de las obras correspondientes a Acta de Acuerdo N° 2 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 segundo acuerdo señalan la ejecución de las siguientes obras:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) La carretera, entre la progresiva del Km. 988+000 al Km 992+980 de la Carretera Panamericana Norte (segundo tramo) b) Intercambio Vial La Legua c) Intercambio Vial Catacaos d) Puente Canal 1 e) Puente Canal 2 f) Puente Canal Dren Km. 990+466 g) Puente Grau h) Puente Panamericana i) Intercambio Vial Paita (segundo tramo) <p>Al mes de diciembre de 2018, las obras se encuentran con un avance del 60,98% lo que representa un monto de S/. 101'463,828.6 (incluido 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 Dsnivel Prolongación Av. Grau – UPS Villa Hermosa</p> <p>b) Paso a Dsnivel Km. 998+811, Sector Coscomba</p> <p>Al mes de diciembre de 2018, las obras se encuentran con un avance del 47,52% lo que representa un monto de S/. 10'279,709.23 (incluido IGV).</p>	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

IIRSA Centro - Tramo 2		
Fecha de suscripción	27 de setiembre de 2010	
Concesionario	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	
Compromiso de inversión	USD 153,7 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2018	USD 120,3 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2018	<p>El Concesionario ha ejecutado las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> Obras de Puesta a Punto (OPA): Avance del 100%. Obras de No Puesta a Punto (ONPA): Avance de 86,79% (considerando el 51% de los terrenos entregados por el Concedente). 	
Avance físico al 31 de diciembre de 2018	OBRAS DE NO PUESTA A PUNTO	OBRAS DE PUESTA A PUNTO
	86,79%	100%
Estado Actual de las Concesiones	Las actividades de OPA y ONPA (sobre el 51% de los terrenos entregados por el Concedente) que concluyeron en enero del 2017 corresponden a la fase de Inversiones.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

Tramo Vial Desvío Quilca - Desvío Arequipa (Repartición) - Desvío Matarani - Desvío Moquegua - Desvío Ilo - Tacna - La Concordia		
Fecha de suscripción	30 de enero de 2013	
Concesionario	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías - COVINCA S.A.	
Compromiso de inversión	USD 134,3 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2018	USD 33,2 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2018	La ejecución de las Obras de Puesta a punto se inició en mayo del 2016. A diciembre de 2018, se tiene un 26,88% de avance de inversión ejecutada, que corresponde a un avance de 359,33 Km de obras de Puesta a Punto.	
Avance físico al 31.12.2018	OBRAS CONTRACTUALES	
	26,88%	
Estado Actual de las Concesiones	<p>Las principales prestaciones a cargo del concesionario son la ejecución de las obras obligatorias:</p> <p>a. Obras de Puesta a Punto en la totalidad de la vía concesionada:</p> <p>b. Obras distintas a Puesta a Punto:</p> <ul style="list-style-type: none"> La construcción de una segunda calzada de 53 km entre el Dv. Huambo (El Alto) - Dv. Arequipa, incluyendo óvalos de inicio y fin. La construcción de una segunda calzada de 21 km entre Tacna y La Concordia, incluyendo un óvalo. Tres óvalos adicionales nuevos y dos intercambios viales, doce intersecciones con otras vías, tres puentes y seis puentes peatonales. 	

	La ejecución de las Obras de Puesta a punto se inició en mayo del 2016. A diciembre de 2018, se tiene un 26,88% de avance de inversión ejecutada, que corresponde a un avance de 359,33 Km de obras de Puesta a Punto.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	No registra	Etapa de Construcción

Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N	
Fecha de suscripción	28 de mayo de 2014
Concesionario	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.
Compromiso de inversión	USD 270,9 millones (incluye IGV)
Inversiones al 31.12.2018	USD 209,9 millones (incluye IGV)
Principales avances 2018	<p>- Se tiene un avance acumulado del 79,8% en las obras de rehabilitación y mejoramiento de los subtramos Chiple – Cutervo – Cochabamba y en las obras adicionales aprobadas mediante Acta de Acuerdo se tiene el 75,46% de avance acumulado.</p> <p>-Los trabajos de Mantenimiento Periódico Inicial que se iniciaron el 09 de marzo del 2016 alcanzaron un avance acumulado de 91,60% al 31 de diciembre del 2018.</p>
Estado Actual de la Concesión	<p>El concesionario realiza el mantenimiento vial rutinario de los Sub Tramos que corresponden a las obras de Mantenimiento Periódico Inicial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ST 06: Desvío Yanacocha – Cajamarca, • ST 08: Km, 1269 – San Marcos, • ST 12: Huamachuco – Callacuyan, • ST 15: Desvío Otuzco – Trujillo, • ST 16: Ciudad de Dios – Desvío Chilete, • ST 17: Desvío Chilete – Cajamarca • ST 18: Desvío Chilete – Empalme PE-3N. <p>En el ámbito de las unidades de peaje de Ciudad de Dios y Menocucho, correspondientes a los Subtramos Ciudad de Dios - Dv. Chilete y Trujillo - Dv. Otuzco, el Concesionario proporciona los servicios de ambulancia y de traslado de vehículos (grúas).</p>

II. VÍAS FÉRREAS

Ferrocarril del Centro		
Fecha de suscripción	19 julio de 1999	
Concesionario	Ferroviarias Central Andina S.A.	
Avance físico al 31 de diciembre de 2018	NO APLICA Cumplimiento del standard FRA Clase II	
Principales avances 2018	Durante el mes de noviembre del 2018, OSITRAN contrató los servicios de una consultoría especializada para verificar el cumplimiento de los Estándares de Seguridad de la FRA para vías férreas clase 2, en el Tramo La Oroya – Huancayo, ejecutadas por Ferroviarias Central Andina S.A. en el marco de la adenda N° 7. Dicha consultoría culminó en febrero del 2019.	
Estado al 31.12.2018	Las inversiones ejecutadas al 31 de diciembre de 2018, 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	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	<p>El Concesionario debe mantener los Bienes de la Concesión en buen estado de conservación a fin de que sean aptos para la operación, para ello debe cumplir con las Normas de Seguridad Ferroviaria y los Estándares Técnicos</p> <p>➤ Los estándares exigidos para la vía férrea son:</p> <p>Trocha estándar (ancho de la vía férrea 1 435 mm)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II ✓ 49 CFR213 TRACK SAFETY STANDARDS. <p>➤ Los estándares exigidos para el Material Rodante son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 49CFR229 LOCOMOTIVE SAFETY STANDARDS ✓ 49CFR 216 PASSENGER EQUIPMENT SAFETY STANDARDS ✓ 49CFR215 FREIGH CAR SAFETY STANDARDS 	100%

Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente		
Fecha de suscripción	21 julio de 1999	
Concesionario	Ferrocarril Transandino S.A.	
Avance físico al 31.12.2018	NO APLICA Cumplimiento del standard FRA Clase II	
Inversiones al 31.12.2018	USD 77,761,362 (incluye IGV)	
Estado al 31.12.2018	En operación. El concesionario viene cumpliendo sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	<p>El Concesionario debe mantener los Bienes de la Concesión en buen estado de conservación a fin de que sean aptos para la operación, para ello debe cumplir con las Normas de Seguridad Ferroviaria y los Estándares Técnicos</p>	100%

Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente		
	<p>➤ Los estándares exigidos para la vía férrea son:</p> <p>Trocha estándar (ancho de la vía férrea 1 435 mm)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II ✓ 49 CFR213 TRACK SAFETY STANDARS. <p>Trocha angosta (ancho de la vía férrea 914 mm)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Directiva N° 01-2007-MTC/14 “Estándares Mínimos de Seguridad para Vías Férreas de Trocha de 914 mm” <p>➤ Los estándares exigidos para el Material Rodante son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 49CFR229 LOCOMOTIVE SAFETY STANDARDS ✓ 49CFR 216 PASSENGER EQUIPMENT SAFETY STANDARS 49CFR215 FREIGH CAR SAFETY STANDARS 	

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	<ul style="list-style-type: none"> - OBRAS CONTRACTUALES: USD 202 545,665 (incluye IGV) - OBRAS ADENDA 4: USD 469,163,761 (incluye IGV) 	
Avance físico al 31.12.2018	NIVEL DE EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES INICIALES	NIVEL DE EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES RELACIONADAS A LA ADENDA N° 4
	100%	79,89%
Inversiones al 31.12.2018	MONTO DE INVERSIONES INICIALES EJECUTADAS	MONTO DE INVERSIONES DE LA ADENDA N° 4 EJECUTADAS
	USD 202 545 665 (incluye IGV)	USD 374 827 767 (incluye IGV)
Estado al 31.12.2018	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 5 estaciones: Villa El Salvador, La Cultura, Grau, Gamarra y Bayóvar	USD136,78 millones
	- 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		

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

	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)	USD 260,82 millones															
	Total	USD 397,60 millones, sin IG															
	<p>El plazo para la ejecución de las inversiones anteriores es de 39 meses que vencen en octubre de 2019, a continuación, se describe de manera resumida el alcance y avance de cada una de las obras anteriores:</p> <p>Remodelación de 5 estaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 - 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 - 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. - Estación Bayóvar: Comprende la construcción de un segundo pórtico de acceso, instalación de la nueva línea de torniquetes y TVMs. - Estación Gamarra: Comprende la construcción de un segundo pórtico de acceso, instalación de una nueva línea de nueve (09) torniquetes, un (01) PMR y una (01) puerta de exonerados, además de dos (02) TVM's y una (01) boletería. <p>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.</p>																
Niveles de Servicio	<p style="text-align: center;">NIVEL DE CUMPLIMIENTO</p> <p>Los niveles de servicio que debe cumplir el Concesionario son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Disponibilidad (Ds): % de tiempo de servicio prestado efectivamente respecto al tiempo de servicio programado. - Regularidad (Rs): Indica el porcentaje de puntualidad del servicio prestado respecto al programado. - Limpieza (L): Indica el nivel de limpieza en estaciones y trenes. - Fraude (F): 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. 	<p style="text-align: center;">NIVEL ALCANZADO</p> <table border="1" data-bbox="965 1323 1386 1688"> <thead> <tr> <th>Indicadores</th> <th>Parámetros exigidos</th> <th>Niveles alcanzados 2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ds</td> <td>95% (mínimo)</td> <td>99,45%</td> </tr> <tr> <td>Rs</td> <td>85% (mínimo)</td> <td>93%</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>25% (máximo de elementos sucios)</td> <td>4,34%</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>8% (máximo)</td> <td>0,09%</td> </tr> </tbody> </table>	Indicadores	Parámetros exigidos	Niveles alcanzados 2018	Ds	95% (mínimo)	99,45%	Rs	85% (mínimo)	93%	L	25% (máximo de elementos sucios)	4,34%	F	8% (máximo)	0,09%
Indicadores	Parámetros exigidos	Niveles alcanzados 2018															
Ds	95% (mínimo)	99,45%															
Rs	85% (mínimo)	93%															
L	25% (máximo de elementos sucios)	4,34%															
F	8% (máximo)	0,09%															

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	Aspectos	Detalle
	Modalidad	Cofinanciada
	Factor de competencia para adjudicación	Menor monto de cofinanciamiento y menor monto de Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO)
	Plazo de concesión	35 años
	Longitud	Línea 2 (27km) y Línea 4 (8 km)
	Número de Estaciones	35
	Patios Taller	2
Avance físico al 31.12.2018	INVERSIONES EJECUTADAS	
	23,3%	
Inversión comprometida	USD 5 346.50 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12. 2018	USD 1, 247 millones (incluye IGV)	
Estado al 31.12.2018	<p>Durante el año 2018, se reconoció inversiones por un monto de US\$ 181'018,092.53 (incluido IGV). 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 infraestructura ferroviaria. En cuanto a las Estaciones E20 Evitamiento, E21 Ovalo Santa Anita, E22 Colectora Industrial, E23 Hermilio Valdizán, E24 Mercado Santa Anita se tiene un avance en lo que respecta a obras civiles del 100%; Los Pozos de Ventilación N° PV20, PV21, PV22 Y PV23 el avance es del 100%; y los pozos PV19, PV19bis y PV24 el avance es de 50%.</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, 26 trenes de un total de 42 unidades; así como 2 tuneladoras.</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 60 estudios, de un total de 120; siendo que para la Etapa 1A se cuenta con 31 EDIs aprobado de un total de 32, para la Etapa 1B se cuenta con 20 EDIs aprobados de un total de 34 y de la Etapa 2 el número de EDIs aprobados son 8 de un total de 53. Asimismo, se cuenta con el EDI aprobado del Material Rodante.</p> <p>Con respecto a la entrega de las áreas para la concesión, respecto a las áreas correspondiente a la Etapa 1B queda pendiente la entrega de 15 áreas de un total de 23 y, para el caso de la etapa 2, queda pendiente la entrega de la totalidad de áreas (46) por parte del Concedente.</p>	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	No aplica	No aplica

III. PUERTOS

Terminal Portuario de Matarani											
Fecha de suscripción	17 de agosto de 1999										
Concesionario	Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR										
Compromiso de inversión	USD 282 millones (incluye IGV)										
Inversiones valorizadas al 31.12. 2018	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Obra</th> <th>Inversión valorizada (USD, inc. IGV)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mejoras Obligatorias</td> <td>6,9 millones</td> </tr> <tr> <td>Mejoras Eventuales</td> <td>0,4 millones</td> </tr> <tr> <td>Sistema de recepción y almacenamiento de Embarque de Minerales y Amarradero F en la Bahía Islay</td> <td>240,5 millones</td> </tr> <tr> <td>Otras mejoras voluntarias</td> <td>32,8 millones</td> </tr> </tbody> </table>	Obra	Inversión valorizada (USD, inc. IGV)	Mejoras Obligatorias	6,9 millones	Mejoras Eventuales	0,4 millones	Sistema de recepción y almacenamiento de Embarque de Minerales y Amarradero F en la Bahía Islay	240,5 millones	Otras mejoras voluntarias	32,8 millones
	Obra	Inversión valorizada (USD, inc. IGV)									
	Mejoras Obligatorias	6,9 millones									
	Mejoras Eventuales	0,4 millones									
	Sistema de recepción y almacenamiento de Embarque de Minerales y Amarradero F en la Bahía Islay	240,5 millones									
Otras mejoras voluntarias	32,8 millones										
Avance físico al 31.12. 2018	<p style="text-align: center;">MEJORAS OBLIGATORIAS</p> <p style="text-align: center;">100%</p>										
Principales avances 2018	A diciembre de 2018, el Concesionario TISUR ha culminado el 100% de las Mejoras Obligatorias y el 100% de la Obra “Sistema de recepción y almacenamiento de Embarque de Minerales y Amarradero F en la Bahía Islay”, acumulando un total de inversiones valorizadas por un importe estimado de USD 280,63 millones. En el año 2018 no se ejecutaron obras, pero se presentaron ante la Autoridad Portuaria Nacional Expedientes Técnicos de nuevas Mejoras Voluntarias.										
Estado al 31.12.2018	Hasta el 2018, 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	USD 627,4 millones (incluye IGV)
Inversiones al 31.12. 2018	USD 370 millones (incluye IGV)
Principales avances 2018	<ul style="list-style-type: none"> Con fecha 3 de agosto de 2018, se recibió sin observaciones las “Obras Civiles Terrestres”, iniciada el 15 de marzo de 2017. Con fecha 22 de noviembre de 2018 se suscribió el Acta de inicio de la Obra de Inversión Adicional – Edificios, que comprende: Nuevo edificio de amenidades, Nuevo almacén de edificio de ingeniería y remodelación de comedor y oficinas del edificio administrativo, cuyo presupuesto estimado es S/ 8 863 472,97 incluido IGV y conforme al plazo previsto en el Expediente Técnico esta obra debería concluir en setiembre de 2019.
Avance físico al 31.12. 2018	<p style="text-align: center;">OBRAS DE LA PRIMERA FASE 1</p> <p style="text-align: center;">100%</p>

Estado al 31.12. 2018	Hasta el 2018, el Concesionario DPW ha realizado obras por un importe valorizado en USD 370 millones (inc. IGV).																													
Niveles de Servicio	<table border="1"> <thead> <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 inicio de la Descarga en minutos</td> <td>≤ 20</td> <td>29</td> <td>29</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Tiempo para el zarpe de la Nave en minutos</td> <td>≤ 20</td> <td>29</td> <td>29</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora</td> <td>≥ 25</td> <td>29</td> <td>29</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>20</td> <td>29</td> <td>69%</td> </tr> </tbody> </table>					Indicador de rendimiento	Promedio Exigido	(1) Cumplidos	(2) Medidos	(1) / (2)	Tiempo para el inicio de la Descarga en minutos	≤ 20	29	29	100%	Tiempo para el zarpe de la Nave en minutos	≤ 20	29	29	100%	Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora	≥ 25	29	29	100%	Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía en minutos	≤ 20	20	29	69%
	Indicador de rendimiento	Promedio Exigido	(1) Cumplidos	(2) Medidos	(1) / (2)																									
	Tiempo para el inicio de la Descarga en minutos	≤ 20	29	29	100%																									
	Tiempo para el zarpe de la Nave en minutos	≤ 20	29	29	100%																									
	Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora	≥ 25	29	29	100%																									
Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía en minutos	≤ 20	20	29	69%																										

Terminal Portuario de Paíta																																													
Fecha de suscripción	09 de setiembre 2009																																												
Concesionario	Terminal Portuario Euroandinos Paíta S.A. -TPE.																																												
Compromiso de inversión	USD 311,6 millones (incluye IGV)																																												
Inversiones valorizadas al 31.12. 2018	USD 210,6 millones (incluye IGV)																																												
Principales avances 2018	<ul style="list-style-type: none"> Con fecha 28 de agosto de 2018, se aprobó la obra “Rehabilitación del muelle espigón existente”, como consta en el Acta de Recepción Final de Obras de fecha 28 de agosto de 2018. A la fecha se cuenta con el Expediente Técnico para la Construcción de (02) dos Dolphins de amarre y dragado a -14 metros, con un presupuesto estimado de USD 8.29 millones incluido IGV. Según lo informado por el Concesionario, la ejecución de estas obras iniciaría el segundo trimestre del año entrante. 																																												
Avance físico al 31.12.2018	<p align="center">OBRAS DE LA ETAPA 1 y 2</p> <p align="center">100%</p>																																												
Estado al 31.12.2018	Hasta el 2018, el concesionario TPE ha invertido USD 210,6 millones (inc.IGV) en infraestructura y equipamiento portuario en el Terminal Portuario de Paíta.																																												
Niveles de Servicio	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Indicador de rendimiento</th> <th>Prom. Exigido</th> <th>(1) Cumplidos</th> <th>(2) Medidos</th> <th>(1) / (2)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tiempo de Recepción de Mercancía en minutos</td> <td>≤ 20</td> <td>24</td> <td>24</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Tiempo de Entrega de Mercancía en minutos</td> <td>≤ 20</td> <td>24</td> <td>24</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Para carga a granel sólido en toneladas / hora</td> <td>≥ 200</td> <td>24</td> <td>24</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora (GRÚA N° 1)</td> <td>≥ 25</td> <td>14</td> <td>14</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora (GRÚA N° 2)</td> <td>≥ 25</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Para carga a Granel Líquido en toneladas / hora</td> <td>≥ 120</td> <td>17</td> <td>23</td> <td>74%</td> </tr> <tr> <td>Para Otras Cargas en toneladas / hora</td> <td>≥ 80</td> <td>10</td> <td>20</td> <td>50%</td> </tr> </tbody> </table>					Indicador de rendimiento	Prom. Exigido	(1) Cumplidos	(2) Medidos	(1) / (2)	Tiempo de Recepción de Mercancía en minutos	≤ 20	24	24	100%	Tiempo de Entrega de Mercancía en minutos	≤ 20	24	24	100%	Para carga a granel sólido en toneladas / hora	≥ 200	24	24	100%	Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora (GRÚA N° 1)	≥ 25	14	14	100%	Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora (GRÚA N° 2)	≥ 25	6	6	100%	Para carga a Granel Líquido en toneladas / hora	≥ 120	17	23	74%	Para Otras Cargas en toneladas / hora	≥ 80	10	20	50%
	Indicador de rendimiento	Prom. Exigido	(1) Cumplidos	(2) Medidos	(1) / (2)																																								
	Tiempo de Recepción de Mercancía en minutos	≤ 20	24	24	100%																																								
	Tiempo de Entrega de Mercancía en minutos	≤ 20	24	24	100%																																								
	Para carga a granel sólido en toneladas / hora	≥ 200	24	24	100%																																								
	Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora (GRÚA N° 1)	≥ 25	14	14	100%																																								
	Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en contenedores por hora (GRÚA N° 2)	≥ 25	6	6	100%																																								
	Para carga a Granel Líquido en toneladas / hora	≥ 120	17	23	74%																																								
Para Otras Cargas en toneladas / hora	≥ 80	10	20	50%																																									

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	USD 113,2 millones (incluye IGV)
Inversiones al 31.12.2018	USD 113,2 millones (incluye IGV)
Principales avances 2018	En el año 2018, no se han ejecutado obras.
Avance físico al 31.12.2018	OBRAS CONTRACTUALES
	100%
Estado al 31.12.2018	El sistema cuenta con una faja tubular hermética encapsulada, a través de la cual se transporta el mineral desde los almacenes hasta embarcarlo. Las obras se encuentran culminadas y en Explotación.

Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao				
Fecha de suscripción	11 de mayo de 2011			
Concesionario	APM Terminals Callao S.A.			
Compromiso de inversión	USD 883,5 millones (incluye IGV)			
Inversiones al 31.12.2018	USD 408,2 millones (incluye IGV)			
Principales avances 2018	Obra	Monto (incluye IGV)	Inicio de Obra	Situación a dic. 2018
	“Rehabilitación del muelle de carga – muelle 07”	S/ 3 356 113,55	08.feb.2018	En Ejecución
	“Upgrade Reefer Racks & Spreaders Grúas STS”	S/ 5 347 554,17	16.abr.2018	Recibido
	“Implementación del Sistema Operativo Multipropósito para Terminales (MOST)”	S/ 2 974 780,00	30.abr.2018	Recibido
	“Adquisición de dos (2) plataformas elevadoras tipo tijera”	US\$ 47,200.00	15.jun.2018	Recibido
Avance físico al 31.12.2018	OBRAS ETAPAS 1 Y 2			
	100%			
Estado al 31.12.2018	Hasta el 2018, el concesionario APMT ejecutó obras por un importe valorizado en USD 408,2 millones (incluidos IGV) destinado a la modernización de infraestructura y equipamiento portuaria en el muelle norte multipropósito del puerto del Callao.			
Niveles de Servicio				

Indicador de rendimiento	Promedio Exigido	(1) Cumplidos	(2) Medidos	(1) / (2)
Tiempo para el zarpe de la Nave en minutos	≤ 20	26	26	100%
Para carga contenerizada sin grúas pórtico de muelle por hora	≥ 10	26	26	100%
Para carga contenerizada con grúa pórtico de muelle en movimientos por hora	≥ 25	26	26	100%
Para carga rodante en toneladas / hora	≥ 80	26	26	100%
Para carga fraccionada en toneladas / hora	≥ 100	26	26	100%
Tiempo para el inicio de la descarga en minutos	≤ 20	9	25	36%
Para carga sólida a granel fertilizantes en toneladas / hora	≥ 300	9	26	35%
Para carga sólida a granel general en toneladas / hora	≥ 400	9	26	35%
Tiempo de atención al usuario para el retiro de mercancía en minutos	≤ 30	1	26	4%

Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma																																	
Fecha de suscripción	31 mayo 2011																																
Concesionario	Puerto Amazonas S.A. – COPAM.																																
Compromiso de inversión	USD 54,6 millones (incluye IGV)																																
Inversiones valorizadas al 31.12.2018	USD 36,1 millones (incluye IGV)																																
Principales avances 2018	En el año 2018, no se han ejecutado inversiones.																																
Avance físico 31.12.2018	OBRAS DE LA FASE I 100.0%																																
Estado al 31.12.2018	<p>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> <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 37,5 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	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Indicador de rendimiento</th> <th>Prom. Exigido</th> <th>(1) Cumplidos</th> <th>(2) Medidos</th> <th>(1) / (2)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tiempo de Recepción de Mercancía</td> <td>≤ 20</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Tiempo de Entrega de Mercancía</td> <td>≤ 20</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcasas y chatas</td> <td>Carga General</td> <td>≥ 80</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>67%</td> </tr> <tr> <td>Contenedores</td> <td>≥ 12</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas</td> <td>Carga General</td> <td>≥ 20</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	Indicador de rendimiento	Prom. Exigido	(1) Cumplidos	(2) Medidos	(1) / (2)	Tiempo de Recepción de Mercancía	≤ 20	5	5	100%	Tiempo de Entrega de Mercancía	≤ 20	5	5	100%	Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcasas y chatas	Carga General	≥ 80	2	3	67%	Contenedores	≥ 12	-	-	-	Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas	Carga General	≥ 20	5	5	100%
Indicador de rendimiento	Prom. Exigido	(1) Cumplidos	(2) Medidos	(1) / (2)																													
Tiempo de Recepción de Mercancía	≤ 20	5	5	100%																													
Tiempo de Entrega de Mercancía	≤ 20	5	5	100%																													
Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcasas y chatas	Carga General	≥ 80	2	3	67%																												
	Contenedores	≥ 12	-	-	-																												
Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas	Carga General	≥ 20	5	5	100%																												

Terminal Portuario General San Martín - Pisco

Fecha de suscripción	21 de julio de 2014																																																																																																																						
Concesionario	Terminal Portuario Paracas S.A.																																																																																																																						
Compromiso de inversión	USD 249,1 millones (incluye IGV)																																																																																																																						
Inversiones valorizadas al 31.12.2018	USD 33,5 millones (incluye IGV)																																																																																																																						
Principales avances 2018	<p>Desde el 28 de marzo de 2018 se vienen ejecutando las obras correspondientes al equipamiento portuario de la Fase Límite de la Etapa 1, las obras civiles de las Etapas 1, 2, 3 y 4 así como la construcción de áreas de almacenamiento como parte de la Inversión Complementaria.</p> <p>La ejecución de las obras antes descritas se compone principalmente en (i) Obras de dragado en el canal de acceso, zona de maniobras y canal de acoderamiento (ii) Obras civiles y de equipamiento: muelle de 700 m, patio para contenedores y carga general, rehabilitación de edificios, almacenes y otros (iii) Obras de interconexión eléctrica, por una inversión estimada de USD 186 millones incluido IGV y un plazo de 30 meses para su ejecución.</p> <p>Además, como parte del compromiso para la ejecución de Inversiones complementarias, se ha adquirido diverso equipamiento portuario por un importe estimado de USD 4.5 millones incluido IGV.</p>																																																																																																																						
Estado al 31.12.2018	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 Ositrán, las cuales al 31 de diciembre de 2017 alcanzan un importe valorizado de USD 33,5 millones. Dichas obras corresponden a la Fase preliminar de la Etapa 1.																																																																																																																						
Niveles de Servicio	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #4f81bd; color: white;"> <th style="width: 5%;">N°</th> <th style="width: 65%;">Indicador de rendimiento</th> <th style="width: 10%;">Prom. exigido</th> <th style="width: 10%;">(a) Cumplidos</th> <th style="width: 10%;">(b) Medidos</th> <th style="width: 10%;">(a) / (b)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave</td> <td>≤ 20</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Tiempo para el Desatraque de la Nave</td> <td>≤ 20</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>92%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Tiempo de Recepción de Contenedores</td> <td>≤ 20</td> <td>8</td> <td>10</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Tiempo de Entrega de Contenedores</td> <td>≤ 20</td> <td>3</td> <td>10</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel</td> <td>≤ 30</td> <td>2</td> <td>12</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="background-color: #e0e0e0;">Rendimiento de embarque y descarga de carga granel</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido (sal)</td> <td>≥ 800</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido (chatarra)</td> <td>≥ 200</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido (Hierro) [Pellets]</td> <td>≥ 200</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido (granos)</td> <td>≥ 200</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>92%</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>Rendimiento de embarque y descarga de carga granel líquido</td> <td>≥ 140</td> <td>5</td> <td>8</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="background-color: #e0e0e0;">Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada (Palanquilla)</td> <td>≥ 250</td> <td>7</td> <td>10</td> <td>70%</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada (Fertilizantes)</td> <td>≥ 130</td> <td>6</td> <td>9</td> <td>67%</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada (Harina de Pescado)</td> <td>≥ 40</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>67%</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada (Fierro) [Varillas]</td> <td>≥ 150</td> <td>6</td> <td>9</td> <td>67%</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="background-color: #e0e0e0;">Rendimiento de embarque y descarga de Carga Rodante</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Rendimiento de embarque y descarga de Carga Rodante (Livianos)</td> <td>≥ 80</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>					N°	Indicador de rendimiento	Prom. exigido	(a) Cumplidos	(b) Medidos	(a) / (b)	1	Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave	≤ 20	12	12	100%	2	Tiempo para el Desatraque de la Nave	≤ 20	11	12	92%	3	Tiempo de Recepción de Contenedores	≤ 20	8	10	80%	4	Tiempo de Entrega de Contenedores	≤ 20	3	10	30%	5	Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel	≤ 30	2	12	17%	Rendimiento de embarque y descarga de carga granel						6	Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido (sal)	≥ 800	12	12	100%	7	Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido (chatarra)	≥ 200	12	12	100%	8	Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido (Hierro) [Pellets]	≥ 200	10	10	100%	9	Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido (granos)	≥ 200	11	12	92%	10	Rendimiento de embarque y descarga de carga granel líquido	≥ 140	5	8	63%	Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada						11	Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada (Palanquilla)	≥ 250	7	10	70%	12	Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada (Fertilizantes)	≥ 130	6	9	67%	13	Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada (Harina de Pescado)	≥ 40	2	3	67%	14	Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada (Fierro) [Varillas]	≥ 150	6	9	67%	Rendimiento de embarque y descarga de Carga Rodante							Rendimiento de embarque y descarga de Carga Rodante (Livianos)	≥ 80	1	1	100%
N°	Indicador de rendimiento	Prom. exigido	(a) Cumplidos	(b) Medidos	(a) / (b)																																																																																																																		
1	Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave	≤ 20	12	12	100%																																																																																																																		
2	Tiempo para el Desatraque de la Nave	≤ 20	11	12	92%																																																																																																																		
3	Tiempo de Recepción de Contenedores	≤ 20	8	10	80%																																																																																																																		
4	Tiempo de Entrega de Contenedores	≤ 20	3	10	30%																																																																																																																		
5	Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel	≤ 30	2	12	17%																																																																																																																		
Rendimiento de embarque y descarga de carga granel																																																																																																																							
6	Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido (sal)	≥ 800	12	12	100%																																																																																																																		
7	Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido (chatarra)	≥ 200	12	12	100%																																																																																																																		
8	Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido (Hierro) [Pellets]	≥ 200	10	10	100%																																																																																																																		
9	Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido (granos)	≥ 200	11	12	92%																																																																																																																		
10	Rendimiento de embarque y descarga de carga granel líquido	≥ 140	5	8	63%																																																																																																																		
Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada																																																																																																																							
11	Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada (Palanquilla)	≥ 250	7	10	70%																																																																																																																		
12	Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada (Fertilizantes)	≥ 130	6	9	67%																																																																																																																		
13	Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada (Harina de Pescado)	≥ 40	2	3	67%																																																																																																																		
14	Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada (Fierro) [Varillas]	≥ 150	6	9	67%																																																																																																																		
Rendimiento de embarque y descarga de Carga Rodante																																																																																																																							
	Rendimiento de embarque y descarga de Carga Rodante (Livianos)	≥ 80	1	1	100%																																																																																																																		

Terminal Portuario Multipropósito Salaverry									
Fecha de suscripción	1 de octubre de 2018								
Concesionario	Salaverry Terminal Internacional S.A.								
Compromiso de inversión	USD 270,2 millones (incluye IGV)								
Inversiones valorizadas al 31.12.2018	USD 2,4 millones (incluye IGV)								
Principales avances 2018	<p>En el año 2018, la APN aprobó el Expediente Técnico del Dragado Inicial aprobado por la APN, que comprende la Fase preliminar de la Etapa 1. El Dragado inicial consiste en llevar la profundidad del canal de acceso, zonas de maniobra, área acuática operativa y área entre muelles hasta un nivel mínimo establecido en el contrato concesión de -10.5 metros referido al nivel medio de bajamares y sicigias ordinarias (MLWS). Habiéndose establecido en el Expediente Técnico lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Canal de acceso, con un ancho de 150 m. y una profundidad de dragado NMBSO -11.5 m. Un sobreaño hasta 250 m. con una profundidad de NMBSO -10.5 m. • Dársena, con un círculo de maniobras con un diámetro de 430 m. con una profundidad de dragado NMBSO -12.5 m. • Área alrededor de los muelles, profundidad de dragado mínimo es de NMBSO -10.5 m. • Dentro de la Dársena, al lado Norte del rompeolas, hay una trampa de sedimentos, que tendrá una profundidad entre NMBSO -12.5 m. y NMBSO -15.0 m. 								
Estado al 31.12.2018	<p>Al 31 de diciembre de 2018 se encontraba en ejecución el dragado inicial con un volumen de ejecución de aproximadamente 2.5 millones, se tiene previsto su posible conclusión el 21 de enero del año 2019.</p> <p>Asimismo, STI informó que se tiene programado presentar el Expediente Técnico de la Etapa 1 y 2 la segunda semana del mes de marzo del año 2019.</p> <p>En el marco de lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario ha ejecutado diversas obras que han estado sujetas a la supervisión de OSITRAN:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo de inversión</th> <th>Detalle</th> <th>Situación</th> <th>Monto en USD</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fase Preliminar de la Etapa 1</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Dragado Inicial. </td> <td>En ejecución</td> <td>2 463 919 inc. IGV</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de inversión	Detalle	Situación	Monto en USD	Fase Preliminar de la Etapa 1	<ul style="list-style-type: none"> • Dragado Inicial. 	En ejecución	2 463 919 inc. IGV
Tipo de inversión	Detalle	Situación	Monto en USD						
Fase Preliminar de la Etapa 1	<ul style="list-style-type: none"> • Dragado Inicial. 	En ejecución	2 463 919 inc. IGV						

IV. HIDROVÍA

Hidrovia Amazónica																																																									
Fecha de suscripción	20 de septiembre de 2017																																																								
Concesionario	Hidrovia Amazónica S.A. (COHIDRO)																																																								
Principales avances 2018	<ul style="list-style-type: none"> En el periodo de mayo a setiembre de 2018, el Concesionario ha cumplido con la instalación de trece (13) Estaciones Limnimétricas automatizadas, las cuales constituyen obras obligatorias a cargo de COHIDRO, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión. El 20 de diciembre de 2018, el Comité de Aceptación de Obras Obligatorias, nombrado por el Concesionario según lo establecido en el Contrato de Concesión, recibió las mencionadas estaciones instaladas por el Concesionario, en cumplimiento de la obligación contractual asumida por COHIDRO. Las estaciones se encuentran ubicadas de acuerdo al siguiente detalle: 																																																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>N°</th> <th>Estación Limnimétrica</th> <th>Ubicación</th> <th>Río</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01</td> <td>Nueva Reforma</td> <td>Instalaciones del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (COPAM)</td> <td>Huallaga – Margen Izquierdo</td> </tr> <tr> <td>02</td> <td>Santa Isabel</td> <td>Comunidad de Santa Isabel, a unos 15 Km aguas abajo de la Estación Nueva Reforma</td> <td>Huallaga – Margen Izquierdo</td> </tr> <tr> <td>03</td> <td>Selva Alegre</td> <td>Comunidad de Selva Alegre, a unos 40 Km aguas abajo de la Estación Santa Isabel</td> <td>Huallaga – Margen Derecho</td> </tr> <tr> <td>04</td> <td>San Luis</td> <td>Comunidad de San Luis, en la zona próxima a la confluencia del Río Huallaga y Maraón</td> <td>Huallaga – Margen Izquierdo</td> </tr> <tr> <td>05</td> <td>Nueva Alegría</td> <td>Comunidad de Nueva Alegría, a unos 40 Km aguas arriba de la localidad de Saramiriza</td> <td>Maraón – Margen Izquierdo</td> </tr> <tr> <td>06</td> <td>Estrella</td> <td>Comunidad de Estrella, a unos 25 Km aguas arriba de la localidad de San Lorenzo</td> <td>Maraón – Margen Izquierdo</td> </tr> <tr> <td>07</td> <td>Pucallpa</td> <td>Ciudad de Pucallpa</td> <td>Ucayali – Margen Izquierdo</td> </tr> <tr> <td>08</td> <td>Contamana</td> <td>Zona próxima al muelle del distrito de Contamana</td> <td>Ucayali – Margen Derecho</td> </tr> <tr> <td>09</td> <td>Juancito</td> <td>Centro Poblado Villa Juancito, en la zona próxima a la Entrada Puhinahua</td> <td>Ucayali – Margen Izquierdo</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>Carocurahuyte</td> <td>Centro Poblado Carocurahuyte, en la zona próxima a la Salida Puhinahua</td> <td>Ucayali – Margen Derecho</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>Mariscal Castilla</td> <td>Centro Poblado Mariscal Castilla, en la zona próxima a la confluencia de los Ríos Maraón y Ucayali</td> <td>Ucayali – Margen Derecho</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>ENAPU Iquitos</td> <td>Instalaciones del Puerto de ENAPU Iquitos</td> <td>Itaya</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>Puerto Alegría</td> <td>Centro Poblado Puerto Alegría, a unos 20 Km aguas arriba de la Isla Santa Rosa</td> <td>Amazonas- Margen Derecho</td> </tr> </tbody> </table>	N°	Estación Limnimétrica	Ubicación	Río	01	Nueva Reforma	Instalaciones del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (COPAM)	Huallaga – Margen Izquierdo	02	Santa Isabel	Comunidad de Santa Isabel, a unos 15 Km aguas abajo de la Estación Nueva Reforma	Huallaga – Margen Izquierdo	03	Selva Alegre	Comunidad de Selva Alegre, a unos 40 Km aguas abajo de la Estación Santa Isabel	Huallaga – Margen Derecho	04	San Luis	Comunidad de San Luis, en la zona próxima a la confluencia del Río Huallaga y Maraón	Huallaga – Margen Izquierdo	05	Nueva Alegría	Comunidad de Nueva Alegría, a unos 40 Km aguas arriba de la localidad de Saramiriza	Maraón – Margen Izquierdo	06	Estrella	Comunidad de Estrella, a unos 25 Km aguas arriba de la localidad de San Lorenzo	Maraón – Margen Izquierdo	07	Pucallpa	Ciudad de Pucallpa	Ucayali – Margen Izquierdo	08	Contamana	Zona próxima al muelle del distrito de Contamana	Ucayali – Margen Derecho	09	Juancito	Centro Poblado Villa Juancito, en la zona próxima a la Entrada Puhinahua	Ucayali – Margen Izquierdo	10	Carocurahuyte	Centro Poblado Carocurahuyte, en la zona próxima a la Salida Puhinahua	Ucayali – Margen Derecho	11	Mariscal Castilla	Centro Poblado Mariscal Castilla, en la zona próxima a la confluencia de los Ríos Maraón y Ucayali	Ucayali – Margen Derecho	12	ENAPU Iquitos	Instalaciones del Puerto de ENAPU Iquitos	Itaya	13	Puerto Alegría	Centro Poblado Puerto Alegría, a unos 20 Km aguas arriba de la Isla Santa Rosa	Amazonas- Margen Derecho
	N°	Estación Limnimétrica	Ubicación	Río																																																					
	01	Nueva Reforma	Instalaciones del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (COPAM)	Huallaga – Margen Izquierdo																																																					
	02	Santa Isabel	Comunidad de Santa Isabel, a unos 15 Km aguas abajo de la Estación Nueva Reforma	Huallaga – Margen Izquierdo																																																					
	03	Selva Alegre	Comunidad de Selva Alegre, a unos 40 Km aguas abajo de la Estación Santa Isabel	Huallaga – Margen Derecho																																																					
	04	San Luis	Comunidad de San Luis, en la zona próxima a la confluencia del Río Huallaga y Maraón	Huallaga – Margen Izquierdo																																																					
	05	Nueva Alegría	Comunidad de Nueva Alegría, a unos 40 Km aguas arriba de la localidad de Saramiriza	Maraón – Margen Izquierdo																																																					
	06	Estrella	Comunidad de Estrella, a unos 25 Km aguas arriba de la localidad de San Lorenzo	Maraón – Margen Izquierdo																																																					
	07	Pucallpa	Ciudad de Pucallpa	Ucayali – Margen Izquierdo																																																					
	08	Contamana	Zona próxima al muelle del distrito de Contamana	Ucayali – Margen Derecho																																																					
	09	Juancito	Centro Poblado Villa Juancito, en la zona próxima a la Entrada Puhinahua	Ucayali – Margen Izquierdo																																																					
	10	Carocurahuyte	Centro Poblado Carocurahuyte, en la zona próxima a la Salida Puhinahua	Ucayali – Margen Derecho																																																					
	11	Mariscal Castilla	Centro Poblado Mariscal Castilla, en la zona próxima a la confluencia de los Ríos Maraón y Ucayali	Ucayali – Margen Derecho																																																					
	12	ENAPU Iquitos	Instalaciones del Puerto de ENAPU Iquitos	Itaya																																																					
13	Puerto Alegría	Centro Poblado Puerto Alegría, a unos 20 Km aguas arriba de la Isla Santa Rosa	Amazonas- Margen Derecho																																																						
<ul style="list-style-type: none"> Las estaciones se encuentran operativas y transmiten la información en tiempo real al centro de control ubicado en las oficinas del Concesionario. 																																																									

Inversiones referenciales del Proyecto	USD 111,7 millones (incluye IGV)	
Estado al 31.12.2018	<ul style="list-style-type: none"> • El Concesionario ha cumplido con la instalación de trece (13) estaciones limnimétricas automatizadas, las cuales miden los niveles del río, precipitación, temperatura, presión atmosférica, humedad relativa, radiación solar, velocidad y dirección del viento, de acuerdo con lo exigido en el Contrato de Concesión. • Asimismo, COHIDRO ha cumplido con la presentación de los Informes de Avance del Estudio Definitivo de Ingeniería, cuya versión final deberá ser presentada por el Concesionario en el mes de julio del año 2019, tal y como lo exige el referido contrato. • A la fecha, el proyecto se encuentra en etapa de inversiones y se tiene previsto que la explotación se inicie en el año 2022. 	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	No aplica el presente año	



V. AEROPUERTOS

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)	
Fecha de suscripción	14 de febrero de 2001
Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Inversión comprometida	USD 1,061.5 millones ⁶²
Inversión al 31.12.2018	USD 349,7 millones (incluye IGV)
Principales avances 2018	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliación del Sistema BHS, sistema de manejo de equipaje (de 8 fajas con 54 counters a 11 fajas con 70 counters). • Ampliación del Área de Equipaje Nacional, incremento de dos carruseles para recojo de equipajes en el Área de llegas nacionales. • Ampliación de Check In y Reubicación de Control de Seguridad, implementación de ocho módulos de Check In para pasajeros y construcción e implementación de puesto de control de seguridad para el ingreso de Siberia Sur. • Nueva Sala de Embarque Nacional, construcción de la ampliación de la sala de embarque permitiendo así la atención de los aviones que se estacionarían en las plataformas remotas. • Integración de la Plataforma del Ala Aérea N° 2 a la Plataforma del Aeropuerto, permitiendo la disposición de 44 600 m2 de plataforma, dentro del espacio del Ala Aérea N° 2. • Entre otras mejoras, se ejecutaron las Mejoras en el Sistema de Aguas Residuales, Mejoras en el Salón de Protocolo, Reconfiguración del Espigón Nacional, Ampliación de Subestación Eléctrica SW-ESU-02, Nueva Topología en Sub Estación Principal, Mejoras en la Infraestructura del Aeropuerto, Rehabilitación de Calle de Rodaje A, Remodelación de los Pisos 3 y 10 de la Torre Central, Nuevo Ingreso a Plataforma en Talleres Norte, Rehabilitación de Pavimentos y Reubicación de Poste de Alumbrado, Remodelación del Centro de Control de Operaciones.
Estado al 31.12.2018	<p>En general, las inversiones en equipamiento, mejoras, obras de ampliación y remodelación de la infraestructura aeroportuaria concesionada a nivel nacional, supervisada por OSITRAN, han contribuido a la mejora en el cumplimiento de los niveles de servicio de acuerdo a las exigencias mínimas señaladas en los Contratos de Concesión respectivos</p> <p>Por otro lado, en lo que respecta al Proyecto “Ampliación o Expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nueva Plataforma, Calles de Rodaje y elementos conexos. Cabe señalar, que se finalizó el proceso del concurso para seleccionar a la empresa contratista que ejecutará - bajo la modalidad contractual EPC (Ingeniería, Procura y Construcción o Engineering, Procurement and Construction por su denominación en inglés) – el proyecto de “Expansión o Ampliación del AIJC”, también denominado como Fase III.</p> <p>El postor “FCC Construcción, Salini Impregilo y AECOM” fue seleccionado como el equipo ganador para la implementación del citado proyecto.</p> <p>Para la Supervisión de las Mejoras en el AIJC, durante el periodo 2014 - 2021, OSITRAN cuenta con la participación del Consorcio Supervisor CESEL - INECO, quien dio inicio a sus servicios el 01/12/2014. Actualmente, se viene tomando acciones para la suscripción de la Adenda N° 02 que viabilice el reinicio de los servicios de Supervisión, considerando que el Concesionario viene implementando acciones como parte del proyecto de Ampliación del AIJC.</p>

⁶² 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 207,7 millones (incluye IGV)
Inversión acumulada	USD 110,8 millones (incluye IGV)
Principales avances 2018	<ul style="list-style-type: none"> • Mejoramiento de los procesos de embarque y desembarque en el terminal de pasajeros del aeropuerto de Talara. Alcance: Construcción de una nueva sala de llegadas, ampliación de sala VIP, ampliación de sala de embarque y reforzamiento de estructuras. • Adjudicación del Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Chiclayo”. Fecha de adjudicación: 26 de noviembre 2018. • Adjudicación de la elaboración de los expedientes técnicos de los proyectos de optimización: “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Pucallpa”, Fecha de adjudicación: 28 de junio 2018; “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Pisco”, Fecha de adjudicación: 13 de diciembre 2018; y “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Iquitos”, Fecha de adjudicación: 20 de diciembre 2018.
Estado al 31 de diciembre de 2018	<p>La Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Concesionados a la fecha tiene los siguientes proyectos ejecutados y en ejecución, los mismo que forman parte de la Inversión comprometida:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obras del periodo inicial. Ejecutadas al 100%. Inversiones reconocidas, liquidadas y recepcionada por el Concedente. - El Proyecto Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco. Ejecutada al 100% Inversión reconocida, liquidada y recepcionada por el Concedente. - Proyecto “Mejoramiento e Implementación del Sistema de Climatización del Terminal de Pasajeros y Sistemas de Respaldo de Energía Eléctrica para el Aeropuerto de Tumbes”: Ejecutado al 100%. Inversión reconocida y liquidada. - “Mejoramiento e Implementación del Sistema de Climatización del Terminal de Pasajeros y Sistemas de Respaldo de Energía Eléctrica para el Aeropuerto de Piura”: Ejecutado al 100%. Inversión reconocida y liquidada. - Proyecto "Cerco Perimétrico del aeropuerto de Cajamarca". Ejecutada al 100%. Inversión reconocida y liquidada. -La Inversión en optimización: "Mejoramiento del Proceso de Embarque y Desembarque en el Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Talara, cuyo presupuesto asciende a S/. 1'184,417.19 incluido IGV, tiene un plazo de ejecución de 120 días calendario, el mismo que inició el 12/09/2018. Fecha de culminación: 10/01/2019. -El Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Piura” cuyo monto asciende a S/. 167, 610,445 (incl. Intangibles e IGV). Fecha de Inicio depende del proceso de adjudicación, estimado: Tercer Trimestre 2019. - El Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Chiclayo” cuyo monto asciende a S/. 166, 744,877 (incl. Intangibles e IGV). Fecha de inicio: Primer Trimestre de 2019.

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 79,2 millones (incluye IGV)
Inversión acumulada a diciembre 2018	USD 65,8 millones (incluye IGV)
Principales avances 2018	<ul style="list-style-type: none"> • Culminación de la obra "Planta de abastecimiento de combustible turbo jet A-1 del aeropuerto de Juliaca". Culminado el 14 de marzo de 2018. • Culminación de la obra "Construcción de vía perimetral a nivel de afirmado del aeropuerto de Puerto Maldonado". Culminado el 18 de octubre de 2018.
Estado al 31 de diciembre del 2018	<p>En la actualidad, nos encontramos en el Periodo Remanente de la Concesión, por lo cual se ejecutarán obras que se derivan de los Planes Maestros de Desarrollo, Planes de Equipamiento y Programas de Rehabilitación y Mejoramiento de Lado Aire.</p> <p>Asimismo, existe el mecanismo de Obras Nuevas, para todas aquellas obras que son necesarias de ejecutar y que no formaron parte del Plan Maestro de Desarrollo o Planes de Equipamiento o Programas de Rehabilitación y Mejoramiento de Lado Aire.</p> <p>A la fecha, las obras a ejecutar en los aeropuertos corresponden a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros del aeropuerto de Arequipa. • Rehabilitación de los pavimentos del aeropuerto de Juliaca • Optimización de los Servicios Médicos en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. • Optimización de la capacidad operativa del servicio de extinción de incendios en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. • Plan de corrección, mitigación y remediación de pasivos ambientales en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.