



# **REPORTE ANUAL DE DESEMPEÑO DEL OSITRÁN 2020**

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

Abril de 2021

## CONTENIDO

PRÓLOGO .....	4
ÍNDICE DE SIGLAS, ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS Y UNIDADES .....	6
I. INTRODUCCIÓN .....	8
II. FUNCIONES DEL REGULADOR .....	10
III. REPERCUSIÓN DEL COVID-19 EN EL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO .....	12
IV. REPERCUSIÓN DEL COVID-19 EN LA GESTIÓN DEL OSITRÁN .....	16
V. DESEMPEÑO DEL REGULADOR: ALCANCE DEL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES .....	19
5.1. Función supervisora .....	19
5.2. Sanciones y penalidades aplicadas .....	27
5.3. Penalidades a empresas supervisoras .....	29
5.4. Regulación tarifaria .....	31
5.5. Mandatos de acceso .....	37
5.6. Gestión de contratos de concesión .....	38
5.7. Reclamos, controversias, denuncias y consultas .....	40
5.8. Función normativa .....	44
VI. EL OSITRÁN Y LA OCDE .....	53
6.1. Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio .....	53
6.2. Participación en reuniones bianuales de la NER de la OCDE .....	53
6.3. Evaluación del desempeño del Ositrán: Implementación del PAFER .....	54
6.4. Prácticas de transparencia y rendición de cuentas .....	55
VII. LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN .....	58
VIII. OSITRÁN MÁS CERCA DE LOS CIUDADANOS .....	60
8.1. Mecanismos de relacionamiento con los stakeholders .....	60
8.2. Ositrán al servicio de los usuarios .....	64
8.3. Consejos de Usuarios .....	69
8.4. Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios .....	70
8.5. Fomento de la cultura regulatoria .....	71
IX. DESARROLLO ORGANIZACIONAL Y CAPITAL HUMANO .....	74

9.1. Perfil del capital humano.....	74
9.2. Gestión del capital humano .....	77
9.3. Implementación de tecnologías de la información .....	81
<b>X. INFORMACIÓN FINANCIERA PRESUPUESTAL.....</b>	<b>83</b>
10.1. Presupuesto por fuente de ingreso .....	83
10.2. Ejecución presupuestal .....	86
<b>XI. CONCLUSIONES .....</b>	<b>90</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>93</b>
<b>Anexo N° 1 Listado de Entidades Prestadoras.....</b>	<b>93</b>
<b>Anexo N° 2 Estados Financieros .....</b>	<b>94</b>
<b>Anexo N° 3 Fichas de Contratos de Concesión de la Red Vial – 2020 .....</b>	<b>98</b>
<b>Anexo N° 4 Fichas de Contratos de Concesión de Vías Férreas – 2020 .....</b>	<b>109</b>
<b>Anexo N° 5 Fichas de Contratos de Concesión de Puertos – 2020 .....</b>	<b>114</b>
<b>Anexo N° 6 Ficha de Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica – 2020 .....</b>	<b>122</b>
<b>Anexo N° 7 Fichas de Contratos de Concesión de Aeropuertos – 2020 .....</b>	<b>123</b>



## PRÓLOGO

La llegada de la pandemia por la propagación del COVID-19 en el año 2020 ha significado una crisis e incertidumbre en materia sanitaria y económica sin precedentes en nuestra historia reciente, poniendo a prueba la capacidad del Estado para brindar servicios de calidad a la ciudadanía. En ese contexto, es que nuestra institución ha tenido que adecuarse a las difíciles circunstancias y redoblar esfuerzos para poder cumplir su tarea de supervisar y garantizar infraestructuras de transporte de calidad para contribuir al transporte de personas y mercancías.

A pesar de las circunstancias adversas, y la reducción de nuestros ingresos debido a la pandemia del COVID 19, el trabajo de nuestros funcionarios no se detuvo en ningún momento, colaborando a que se pueda garantizar infraestructura de transporte para el normal desarrollo de la cadena logística, pudiendo así mantener el suministro de productos de primera necesidad y medicinas a las diversas regiones del país.

Desde su creación, el Ositrán ha venido cumpliendo la misión de regular y supervisar un creciente portafolio de contratos de concesión en infraestructura de transporte de uso público en el país (aeropuertos, puertos, vías férreas, carreteras e hidrovías). Al cierre de 2020, el Ositrán supervisa el cumplimiento de las obligaciones de treinta y dos (32) contratos de concesión, en aspectos relacionados con la construcción de la infraestructura, ejecución de la inversión y calidad de los servicios. Asimismo, tiene la función de regular las tarifas que se cobrarán a los usuarios de la infraestructura de transporte de uso público, conforme a las disposiciones establecidas en dichos contratos.

La gestión actual del Ositrán se fundamenta en cuatro (4) ejes fundamentales: (i) lucha contra la corrupción; (ii) enfoque a los usuarios de las infraestructuras de transporte; (iii) transformación digital como medio para cumplir las funciones y alcanzar las metas de forma más eficiente; y, (iv) implementación de las mejores prácticas internacionales y recomendaciones efectuadas por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) en materia de mejora regulatoria.

El 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. Asimismo, una de nuestras prioridades de la institución es la transparencia y la rendición de cuentas a nuestros stakeholders, como forma de legitimar nuestras acciones en la sociedad.

En línea con ello, nos sometimos a una evaluación de nuestro desempeño por parte del equipo de la OCDE, bajo el Marco para la Evaluación del Desempeño de los Reguladores Económicos (PAFER), con el fin de identificar oportunidades de mejora y continuar avanzando hacia la meta de convertirnos en un regulador de clase mundial. Los resultados de esa evaluación fueron presentados en febrero de 2020 y, desde entonces, nos encontramos trabajando en la implementación de las recomendaciones formuladas en el marco de dicha evaluación, con el fin de crear institucionalidad y confianza en los stakeholders y poder dar un mejor servicio a la ciudadanía.

La rendición de cuentas es un pilar fundamental para poder tener legitimidad ante nuestra ciudadanía, constituyéndose en un instrumento que nos permite estar más cerca de nuestros usuarios, empresas concesionarias y el propio Estado. En concordancia con ello, el Ositrán

reafirma su compromiso de dar a conocer los alcances y logros de su gestión durante el año 2020. Somos el primer organismo regulador que por propia iniciativa remite un informe de desempeño al Congreso y al público en general.

Esta política institucional es acorde con las buenas prácticas en materia de gobernanza de Organismos Reguladores propuesta por 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 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 con 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 la calidad de vida de usuarios.

El presente documento presenta los principales avances del Regulador en el año 2020, así como una descripción de los principales indicadores del equipo humano y de los resultados financieros de la institución.

**Verónica Zambrano Copello**  
Presidente 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
ITM	:	Informe Técnico de Mantenimiento
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 Económicos
OMC	:	Organización Mundial de la Salud
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
PCM	:	Presidencia del Consejo de Ministros
PDP	:	Plan de Desarrollo de Personas
PEI	:	Plan Estratégico Institucional
PIA	:	Presupuesto Institucional de Apertura
PID	:	Proyectos de Ingeniería de Detalle
PIM	:	Presupuesto Institucional Modificado
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
SAIP	:	Solicitudes de Acceso a Información Pública
SERVIR	:	Sistema Administrativo de Gestión de Recursos Humanos
SCI	:	Sistema de Control Interno
SIAF	:	Sistema Integrado de Administración Financiera
SIDECO	:	Sistema de Denuncias y Consultas
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

El Ositrán se creó en 1998, con la misión de regular y supervisar la inversión en la infraestructura de transporte de uso público en el país. Actualmente, supervisa el y regula 32 contratos de concesión en materia de aeropuertos, puertos, hidrovía, carreteras y vías férreas, así como 2 entidades prestadoras públicas (CORPAC y ENAPU). Una labor que garantiza el funcionamiento eficiente de dichos mercados, en beneficio de los usuarios, del Estado y de las entidades prestadoras.

El Ositrán se encuentra comprometido con los principios de calidad regulatoria de la OCDE, razón por la cual, mediante Resolución de Presidencia N° 034-2016-PD-OSITRAN<sup>1</sup> 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-OSITRAN<sup>2</sup>, 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. Ello con el fin de asegurar y garantizar la adopción de regulaciones de alta calidad, basadas en evidencia, una mejor supervisión y fiscalización, así como un buen desempeño del Regulador.

Así, en el marco de la Política de Mejora Regulatoria, mediante Resolución de Presidencia N° 009-2017-PD-OSITRAN<sup>3</sup>, modificada por Resolución N° 035-2018-PD-OSITRAN<sup>4</sup>, 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 2020. 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 nueve 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 explica

<sup>1</sup> Resolución de Presidencia N° 034-2016-PD-OSITRAN, que conforma el Comité de Mejora Regulatoria. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/034PD2016.pdf>

<sup>2</sup> Resolución de Presidencia N° 047-2016-PD-OSITRAN, que aprueba la Política de Mejora Regulatoria del Ositrán. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/047PD2016.pdf>

<sup>3</sup> Resolución de Presidencia N° 009-2017-PD-OSITRAN, disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/009PD2017.pdf>,

<sup>4</sup> Resolución de Presidencia N° 035-2018-PD-OSITRAN, disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/10/035PD2018.pdf>

el impacto que han tenido las medidas aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19 en el sector de infraestructura de transporte de uso público. En la sección IV se evalúa el desempeño del Regulador con relación al cumplimiento de sus principales funciones. En la sección V 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 VI se presenta las principales actividades ejecutadas por el Ositrán para fortalecer su relación con los usuarios, mientras que en la sección VII se presenta información relevante sobre la gestión del capital humano de la institución. La sección VIII desarrolla un balance sobre la situación financiera presupuestal. Finalmente, se presentan las principales conclusiones acerca del cumplimiento del Regulador en el año 2020.



## 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 recae en el 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 Prestadoras<sup>5</sup>, procurando que éstas brinden servicios a los usuarios conforme a las condiciones establecidas en el respectivo Contrato de Concesión, así como en la normatividad aplicable. Asimismo, el 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 sistemas tarifarios que incluyan principios y reglas para la aplicación de las mismas, así como las condiciones para su implementación, dictando las disposiciones que sean necesarias para tal efecto.

Cabe mencionar que, se encuentran fuera del ámbito de competencia reguladora del Ositrán, 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.

<sup>5</sup> 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 (INDECOP). 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 y 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. REPERCUSIÓN DEL COVID-19 EN EL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

El 11 de marzo, la Organización Mundial de la Salud (OMS) decretó el estado de pandemia por la propagación del COVID-19, recomendando a todos los países que activen y amplíen sus mecanismos de respuesta de emergencia para frenar la rápida expansión del virus. Ante ello, el 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente:

- Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros, por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020. El transporte de carga y mercancía no se encuentra comprendido dentro de este cierre de fronteras, siendo las autoridades competentes las encargadas de adoptar las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados.
- Suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020. El transporte de carga y mercancía no se encuentra comprendido dentro de dicha suspensión.

El Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros. Estas últimas, fueron progresivamente flexibilizadas a partir del segundo semestre, manteniéndose ciertas limitaciones, particularmente en lo concerniente al transporte aéreo. Así, a lo largo del 2020, se establecieron las siguientes medidas con relación al transporte de pasajeros:

- El 09 de mayo de 2020, se aprobó la Ley N° 31018, por medio de la cual se suspende, con carácter excepcional y provisional, el cobro de peajes en todas las unidades de peaje de la red vial nacional, departamental y local concesionada, con el objeto de evitar el contacto con los usuarios y cumplir con el aislamiento obligatorio mientras dure el estado de emergencia nacional. Así, esta medida generó una importante pérdida de ingresos en las entidades prestadoras de la red vial.
- El 26 de junio de 2020, el gobierno peruano emitió el Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, mediante el cual se estableció que el transporte interprovincial terrestre y los vuelos nacionales se reactivarán a partir de julio de 2020, observándose que tal reactivación solo tendría lugar en aquellas regiones donde se cuente con el reporte del estado de la pandemia controlada, y respetándose estrictamente los protocolos sanitarios establecidos por las autoridades pertinentes. Asimismo, se dispuso la exclusión de la Red Vial Nacional del Estado de Emergencia Nacional y, por lo tanto, se reanudó el cobro de la tarifa de peaje a partir del 01 de julio de 2020 en las distintas infraestructuras viales, dejando sin efecto lo dispuesto por la Ley N° 31018.
- Mediante Decreto Supremo N° 135-2020-PCM, N° 139-2020-PCM y N° 146-2020-PCM, publicados el 31 de julio, 12 de agosto y 28 de agosto de 2020, respectivamente, el gobierno peruano amplió el estado de emergencia hasta el 30 de setiembre de 2020, y estableció una cuarentena focalizada en determinadas zonas del país<sup>6</sup>. Así, si bien a partir de la segunda mitad del mes de julio se procedió con la reactivación de los viajes interprovinciales por vía terrestres y aérea a nivel nacional, a partir del 03 de agosto se suspendieron dichos viajes en las zonas del territorio nacional que se encuentren dentro de la cuarentena focalizada.

<sup>6</sup> En el Decreto Supremo N° 135-2020-PCM se ratifica que la cuarentena sigue vigente hasta el 31 de agosto en los de Arequipa, Ica, Junín, Huánuco y San Martín, así como 8 provincias de los departamentos de Madre de Dios, Ancash y Cusco. Por su parte, mediante Decreto Supremo N° 139-2020-PCM, se amplían las restricciones de cuarentena a los departamentos de Arequipa, Ica, Junín, Huánuco, Madre de Dios y San Martín, así como en 36 provincias de los departamentos de Amazonas, Ancash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, La Libertad, Lima, Moquegua, Pasco, Puno y Tacna. Finalmente, en el Decreto Supremo N° 146-2020-PCM se estableció la cuarentena focalizada en los departamentos de Cusco, Moquegua, Puno y Tacna, así como en 47 provincias de los departamentos de Amazonas, Ancash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Huancavelica, Huánuco, Ica, Junín, La Libertad, Lima, Madre de Dios y Pasco.

- El 26 de setiembre de 2020, mediante Decreto Supremo N° 156-2020-PCM, se amplió el estado de emergencia y se estableció cuarentena focalizada en las provincias de Abancay, Huamanga y Huánuco hasta el 31 de octubre. Así, si bien a partir de la quincena de julio se reactivaron los viajes interprovinciales terrestres y aéreos a nivel nacional, a partir del 1 de octubre se suspenden dichos viajes en las zonas del territorio nacional declaradas en cuarentena focalizada.
- El 26 de setiembre de 2020, mediante Decreto Supremo N° 157-2020-PCM, se aprobó la fase 4 de la reanudación de actividades económicas dentro del marco de la declaratoria de Emergencia Sanitaria Nacional, entre las que se encontró el reinicio del transporte aéreo internacional a partir del 5 de octubre de 2020, contándose inicialmente con un total de 11 destinos internacionales aprobados<sup>7</sup>.
- El 03 de octubre de 2020, mediante Decreto Supremo N° 162-2020-PCM, se suspendió la cuarentena focalizada en las diferentes regiones del país debido a las mejoras observadas en el número de contagiados, con lo cual se reanudaron los vuelos internos en dichas regiones. Asimismo, se mantuvo el estado de emergencia a nivel nacional, sujeto a una serie de medidas que restringen el ejercicio del derecho a la libertad de tránsito.
- El 22 de octubre de 2020, mediante Resolución Ministerial N° 0727-2020-MTC/01, se autorizaron los vuelos internacionales a un total de 17 países.
- El 20 de diciembre, el MTC dispuso que no se autorizarían vuelos directos o con escala en el Reino Unido hasta nuevo aviso, mientras que a partir del 21 de diciembre se suspendieron los viajes provenientes de Europa debido a la nueva variante de coronavirus detectada en el Reino Unido.
- El 31 de diciembre de 2020, mediante Decreto Supremo N° 207-2020-PCM, se dispuso que, a partir del 4 de enero de 2021, todas aquellas personas (nacionales o extranjeras) que ingresen al territorio nacional por vía de transporte internacional (independientemente del país de procedencia) deberán efectuar una cuarentena obligatoria por un periodo de catorce (14) días calendario, lo cual puede desincentivar los viajes de extranjeros al Perú por motivos turísticos, así como los viajes al extranjero de los residentes peruanos, incidiendo en una desaceleración de la recuperación que se venía produciendo desde octubre a través de los vuelos internacionales.

Las medidas antes descritas, al limitar la movilidad, tuvieron un impacto considerable en la reducción del tráfico de pasajeros y carga en las concesiones supervisadas por el Ositrán, particularmente las aeroportuarias y de la red vial, con la consecuente reducción de sus ingresos.

En efecto, como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el 2020 el tráfico total de pasajeros en la red aeroportuaria nacional experimentó una considerable reducción de 68,3% con relación al año anterior, lo que representa un flujo de 26,3 millones de pasajeros menos. De igual manera, pese a que las operaciones de carga no se restringieron, se observa una caída de 30% (89 326 toneladas menos) en los movimientos de carga aérea entre 2019 y 2020, producto de la caída de la actividad económica. Todo ello, incidió en una reducción de 64,6% en los ingresos obtenidos por las entidades prestadoras aeroportuarias, lo que refleja una caída en términos monetarios de USD 278,8 millones.

<sup>7</sup> Los destinos autorizados son: La Paz y Santa Cruz en Bolivia; Santiago en Chile; Bogotá, Cali y Medellín en Colombia; Guayaquil y Quito en Ecuador; Ciudad de Panamá en Panamá; Asunción en Paraguay; y Montevideo en Uruguay.

**Gráfico N° 1**  
**Indicadores de tráfico e ingresos de las entidades aeroportuarias supervisadas por el Ositrán\***

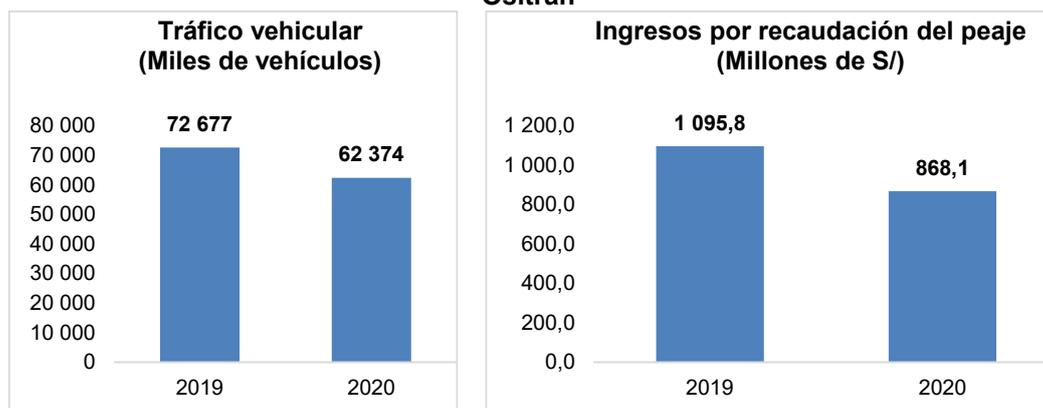


\* LAP, ADP, AAP y CORPAC

Fuente: Formatos estadísticos mensuales remitidos por las entidades al buzón de la declaración estadística del Ositrán  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Por otra parte, en lo que respecta a la red vial concesionada, la principal afectación a los indicadores de tráfico se produjo entre el segundo y tercer trimestre de 2020. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el tráfico vehicular total en las carreteras concesionadas se contrajo 14,2% entre 2019 y 2020 (10,3 millones de vehículos menos). La caída del tráfico, así como la supresión del cobro de peajes por la Ley N° 31018, llevó a una reducción de los ingresos por recaudación de peajes del orden de 20,8% (S/ 227,6 millones menos).

**Gráfico N° 2**  
**Indicadores de tráfico e ingresos de las entidades de la red vial supervisadas por el Ositrán\***



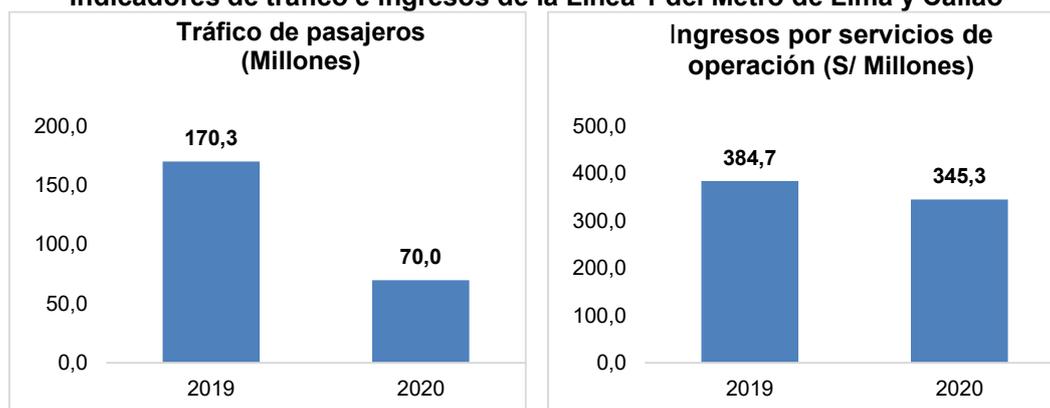
\* IIRSA Norte, Canchaque, Convia Sierra Norte, OBRAINSA, COVISOL, Autopista del Norte, NORVIAL, Chanchay Acos, DEVIANDES, SURVIAL, IIRSA Sur T3, INTERSUR, COVISUR, COVIPERÚ y COVINCA.  
 Fuente: Formatos estadísticos mensuales remitidos por las entidades al buzón de la declaración estadística del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Otra de las concesiones cuyo tráfico se vio afectado de manera importante fue la Línea 1 del Metro. Como se aprecia en el siguiente gráfico, entre 2019 y 2020, el tráfico total de pasajeros se redujo 58,8% (100 millones menos de pasajeros). Por su parte, los ingresos por servicios de operación experimentaron una reducción de 10,2% (es decir, S/ 39,4 millones).

**Gráfico N° 3**

**Indicadores de tráfico e ingresos de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao**

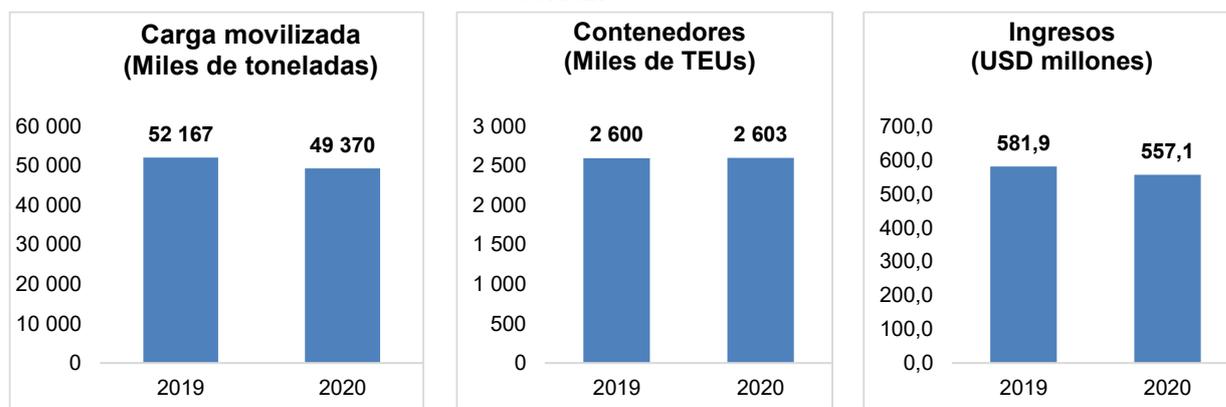


Fuente: Formatos estadísticos mensuales remitidos por las entidades al buzón de la declaración estadística del Ositrán y Estados Financieros Auditados de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Finalmente, en el caso de las entidades portuarias, si bien no se impusieron restricciones al movimiento de mercancías, se observó una caída de la carga movilizada de 5,4% entre 2019 y 2020 (2 797 mil toneladas menos); mientras que la carga contenedorizada se mantuvo estable. Así, los ingresos de las entidades portuarias mostraron una reducción de 4,3% (USD 24,8 millones menos).

**Gráfico N° 4**

**Indicadores de tráfico e ingresos de las entidades portuarias supervisadas por el Ositrán\***



\* APM Terminals, DP WORLD, TISUR, TPP, TPE, TPY, TPMS y ENAPU

Fuente: Formatos estadísticos mensuales remitidos por las entidades al buzón de la declaración estadística del Ositrán  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

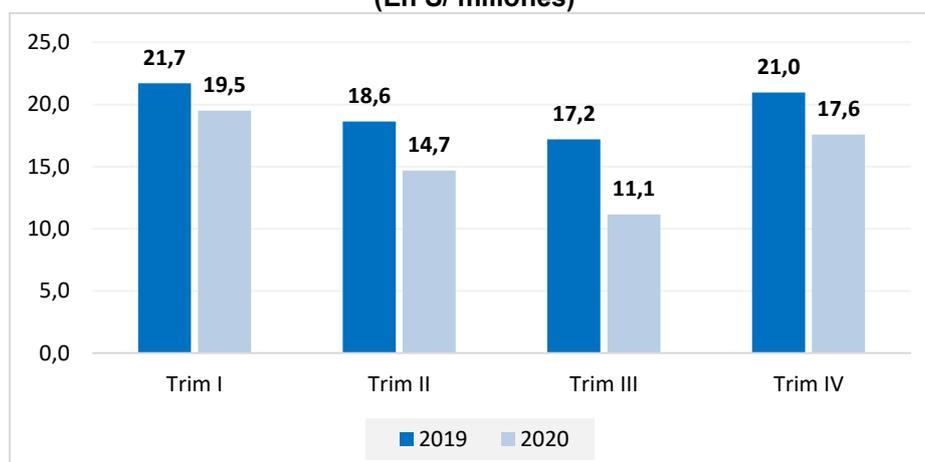
#### IV. REPERCUSIÓN DEL COVID-19 EN LA GESTIÓN DEL OSITRÁN Y MEDIDAS ADOPTADAS

- **Gestión financiera**

Como ha sido explicado en la sección anterior, los ingresos percibidos por las entidades prestadoras supervisadas por el Ositrán sufrieron una contracción importante debido a las medidas de inmovilización aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19. Ello, considerando que la principal fuente de ingresos del Regulador lo constituyen los aportes por regulación que pagan las empresas concesionarias (lo cual representa más del 90% del presupuesto), tuvo un significativo impacto en los ingresos directamente recaudados del regulador.

En efecto, el aporte por regulación experimentó una reducción de 20% entre 2019 y 2020 (es decir, S/ 15,6 millones menos de ingresos). Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el segundo y tercer trimestre se produjo la mayor afectación en la recaudación, la cual cayó 21% (S/ 4 millones) y 35% (S/ 6 millones), respectivamente.

**Gráfico N° 5**  
**Evolución del aporte por regulación recaudado por el Ositrán 2019-2020**  
**(En S/ millones)**



Fuente: MEF. Consulta Amigable de Ingresos (Mensual): Presupuesto y Ejecución de Ingresos  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Esta situación, generó que el Regulador tuviera que efectuar una priorización del gasto, llevando a suspender o cancelar una serie de contrataciones de bienes y servicios programados, pero sin dejar de lado el cumplimiento de las funciones misionales. Asimismo, se realizaron gestiones ante el MEF para viabilizar la transferencia de recursos ordinarios, a fin de garantizar la continuidad. En el capítulo X de este Reporte se presenta con mayor detalle el presupuesto por fuente de ingresos, así como la ejecución presupuestal durante 2020.

- **Gestión de recursos humanos**

La gestión de recursos humanos en el Ositrán se vio afectada durante 2020, tanto debido a las limitaciones presupuestales, como por las medidas de distanciamiento y protocolos de seguridad que debieron adoptarse. Así, por un lado, debido a las limitaciones presupuestales debieron cancelarse la mayor parte de los procesos de selección CAS que se encontraban convocados antes de la declaratoria de emergencia.

Por otro lado, debieron adoptarse medidas para garantizar la continuidad del trabajo. Así, la gran mayoría del personal pasó a desempeñar sus labores de manera remota; mientras que para el caso del personal que, por las características de sus funciones, debió continuar

asistiendo a las oficinas, se debieron adoptar estrictos protocolos de seguridad con el fin de prevenir el contagio del virus COVID-19.

En el capítulo IX de este Reporte se presenta con mayor detalle las medidas adoptadas para garantizar la continuidad del trabajo durante el año 2020.

- **Prestación de servicios**

Debido a la imposibilidad de brindar con normalidad servicios presenciales en las oficinas, con el objeto de garantizar la continuidad de los trámites documentarios durante el periodo de aislamiento decretado a fines del primer trimestre de 2020, el Ositrán implementó durante el segundo trimestre del año los siguientes servicios digitales:

- Envío de Documentos en Estado de Emergencia: servicio que permite al administrado enviar electrónicamente los documentos que fueren requeridos para iniciar un trámite, haciendo uso de firmas escaneadas.
- Mesa de Partes Virtual: servicio que permite al administrado remitir electrónicamente los documentos que fueren necesarios para iniciar un trámite ante el Ositrán, haciendo uso de firmas y certificados digitales.
- Casilla electrónica: servicio que permite al Ositrán remitir electrónicamente a los administrados documentos en los cuales consten diversos actos administrativos que son materia de notificación.

El 16 de abril del 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2020-CD-OSITRAN, se aprobó el “*Reglamento para el uso de la Mesa de Partes Virtual y Casilla Electrónica del OSITRAN*”, con lo cual el Ositrán no solo cuenta con la plataforma tecnológica sino también con el marco legal necesario para el uso de dichos servicios a través de su Sede Digital

Es preciso señalar que, dichos servicios han permitido no solo garantizar la continuidad de los trámites durante el periodo de confinamiento suscitado por la pandemia, sino además dotar de mayor agilidad y eficiencia a los procesos de gestión documental internos, generando a su vez importantes beneficios para los administrados.

Por otro lado, el cierre temporal de las Oficinas Desconcentradas y los Centros de Orientación al Usuario afectó la atención presencial a usuarios, lo cual llevó a la necesidad de fortalecer e implementar canales de atención virtual de los usuarios. Posteriormente, como consecuencia de la flexibilización de las medidas establecidas, se procedió a la apertura gradual de las oficinas de orientación, implementándose una serie de las medidas de seguridad para evitar el contagio y la propagación del COVID 19.

- **Labor de supervisión**

Las medidas de aislamiento social y restricciones al transporte interprovincial aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19, así como las limitaciones presupuestales, han tenido un gran impacto en el desarrollo normal de las actividades de supervisión del Ositrán. En particular, las siguientes:

- La imposibilidad temporal de que los trabajadores de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán puedan efectuar los viajes programados para la ejecución de las inspecciones y reuniones de trabajo en las infraestructuras concesionadas.
- La paralización de las obras e inversiones supervisadas por el Ositrán que se venían desarrollando en las distintas concesiones hasta la reactivación gradual de la economía.
- La suspensión de la contratación de servicios especializados de supervisión o apoyo a la supervisión como son: el servicio de consultoría para la medición y evaluación de niveles de servicio, rugosidad (IRI), deflectometría y tiempo de espera en cola (TEC) en las concesiones de carreteras en operación, y el servicio de Asesoría para

la revisión de las pólizas de seguros de los Contratos de Concesión. Ambos servicios se reanudaron en agosto.

De la evaluación a las actividades de supervisión durante el año, se observa que la mayor parte de las actividades afectadas por la pandemia consiste en inspecciones y reuniones de trabajo que se realizan en las infraestructuras concesiones. Provisionalmente y mientras dure Estado de Emergencia, se ha recurrido al apoyo de los supervisores in situ para el desarrollo de parte de estas tareas de supervisión, implementándose para ello todos los protocolos de seguridad<sup>8</sup>. Asimismo, con el apoyo de las herramientas informáticas, se ha conseguido desarrollar la mayor parte de las actividades de supervisión de gabinete.

Así, las labores de supervisión realizadas por los supervisores in situ del Ositrán se realizaron de manera permanente a lo largo del 2020, garantizando la operatividad de toda la infraestructura de transporte y, a su vez, la continuidad de la cadena logística.

En efecto, los supervisores in situ han continuado recorriendo las carreteras concesionadas, a fin de reportar las incidencias que se producen, el avance de las obras y trabajos de mantenimiento rutinario programados, así como respecto a la rehabilitación de la transitabilidad ante la ocurrencia de emergencias ocasionadas por condiciones climáticas (como deslizamientos). Todo ello, ha permitido garantizar la operatividad de las vías.

Por otra parte, en el caso de las infraestructuras aeroportuarias, también se puede destacar la supervisión de la ejecución de las obras de mantenimiento de la pista de aterrizaje, lo que permitirá garantizar la seguridad operacional en la llegada y salida de los vuelos diario.

Asimismo, en el caso de la Línea 1 del Metro de Lima, se verifico permanentemente el cumplimiento de las medidas de prevención y aplicación de los protocolos de seguridad, como el uso obligatorio de mascarillas, el mantenimiento de la distancia social, el horario de prestación de servicio establecido, la limpieza y desinfección de los trenes y estaciones.

Por último, en el marco de la Resolución Ministerial N° 448-2020-MINSA<sup>9</sup>, se solicitó a las empresas concesionarias la presentación de un informe mensual del cumplimiento del Plan para la Vigilancia, Prevención y Control de COVID-19, registrado previamente en el Sistema Integrado para COVID 19 (SISCOVID). El cumplimiento de las medidas propuestas en dichos planes, ha sido verificado por los supervisores in situ y supervisores ambientales en cada una de las infraestructuras concesionadas. Los resultados de dichas supervisiones han sido puestos en conocimiento del Centro Nacional de Salud Ocupacional y Protección del Ambiente para la Salud -CENSOPAS, a fin de que adopte las acciones pertinentes en el marco de sus competencias.

De este modo, a continuación, se describe el desempeño del Ositrán en el cumplimiento de sus funciones durante 2020, así como las dificultades enfrentadas y los mecanismos implementados para garantizar la continuidad de las actividades.

---

<sup>8</sup> Así, se elaboró y aprobó mediante el Comité de Seguridad y Salud en el Trabajo del Ositrán el "Plan de Vigilancia, Prevención y Control para el COVID-19 en el trabajo para el Ositrán", registrado en el Ministerio de Salud a través de la constancia de registro N° 066230-2020. Documento disponible en:

[www.ositran.gob.pe/antior/publicaciones/plan-para-la-vigilancia-prevencion-y-control-del-covid-19-en-el-ositran/](http://www.ositran.gob.pe/antior/publicaciones/plan-para-la-vigilancia-prevencion-y-control-del-covid-19-en-el-ositran/)

<sup>9</sup> Resolución aprobada el 01 de julio de 2020, mediante la cual se aprueba Lineamientos para la Vigilancia, Prevención y Control de la salud de los trabajadores.

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

### 5.1. Función supervisora

El Ositrán se encarga de supervisar el cumplimiento de todas las obligaciones establecidas en 32 contratos de concesión en cinco diferentes sectores, lo que convierte en un reto la priorización y la gestión de recursos. El regulador supervisa un gran número de obligaciones, incluyendo las de niveles de calidad y construcción de las infraestructuras.

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, el cual regula el procedimiento de supervisión por parte del Ositrán respecto 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 de las que dispone el Ositrán para la planificación de las actividades de supervisión de las obligaciones, es el Plan Anual de Supervisión, el cual 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 previsto 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 permanente<sup>10</sup>. 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 técnica<sup>11</sup>.

El 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 debida<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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.

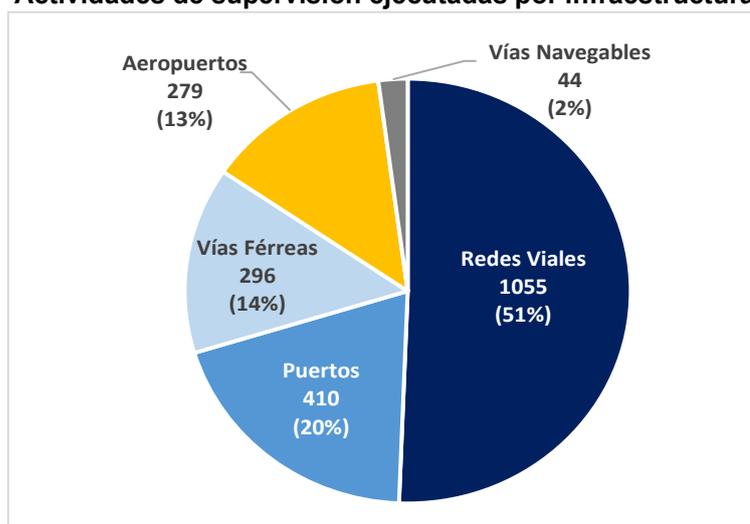
<sup>12</sup> Cabe mencionar que, por su propia naturaleza, las penalidades tienen un origen contractual y son fruto de la autonomía privada de las partes. En cambio, el régimen de infracciones y sanciones administrativas tiene su origen en la Ley o norma reglamentaria y su tipificación surge a partir del ejercicio de la potestad sancionadora y funciones adscritas a ella. Así, a diferencia de la penalidad, la imposición de una sanción administrativa tiene una naturaleza

- **Actividades de supervisión**

En el año 2020, 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 2020, se realizaron 2084 actividades en el marco de los Programas Anuales de Supervisión, lo cual representó una reducción de 13,5% con relación a las actividades ejecutadas el año anterior (2408). Cabe señalar que cerca de la mitad de las actividades de supervisión realizadas (50,6%), correspondieron a infraestructuras viales (1055 actividades), que es donde se concentra la mitad de las concesiones (16).

**Gráfico N° 6**  
**Actividades de supervisión ejecutadas por infraestructura**



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

Cabe señalar que, conforme a lo establecido en el “Plan Anual de Supervisión 2020”, aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 166-2019-GG-OSITRAN de fecha 26 de noviembre de 2019, se tenía previsto ejecutar 2 547 actividades de supervisión durante 2020. Sin embargo, la referida programación fue modificada mediante la inclusión, exclusión y reprogramación de actividades debido a factores exógenos a la Entidad, como fue el efecto de la pandemia ocasionada por el COVID-19, situación que modificó la meta a 2 099 actividades, tal como se detalla en el cuadro siguiente:

**Cuadro N° 1**  
**Actividades de supervisión 2020**

Infraestructura	Programadas (1)	Programación Ajustada (2)	Ejecutado (3)	(3) / (1) % avance	(3) / (2) % avance
Aeropuertos	378	280	279	73,8%	99,6%
Redes Viales	1258	1069	1055	83,9%	98,7%
Vías Férreas	326	296	296	90,8%	100,0%
Puertos	536	410	410	76,5%	100,0%
Vías Navegables	49	44	44	89,8%	100,0%
<b>TOTAL</b>	<b>2547</b>	<b>2099</b>	<b>2084</b>	<b>81,8%</b>	<b>99,3%</b>

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

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.

Las medidas aplicadas por el gobierno para mitigar la propación del COVID-19 han tenido un gran impacto en el desarrollo de las actividades de supervisión contempladas en el Plan Anual de Supervisión 2020 del Ositrán. Con la declaratoria del Estado de Emergencia Nacional, mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron a partir del 16 de marzo de 2020 diversas medidas para frenar el avance del COVID-19, entre ellas el aislamiento social obligatorio, la prohibición de reuniones, la restricción del tránsito interprovincial, entre otras. Dichas medidas tuvieron el siguiente impacto en las actividades de supervisión:

- La imposibilidad de que los supervisores puedan efectuar los viajes programados para la ejecución de las inspecciones y reuniones de trabajo en las concesiones supervisadas.
- La paralización de las obras e inversiones que se venían desarrollando en las distintas concesiones, hasta que el gobierno aplicó los protocolos de reactivación.
- La suspensión de los servicios especializados de supervisión o apoyo a la supervisión como son: el servicio de consultoría para la medición y evaluación de niveles de servicio, rugosidad (IRI), deflectometría y tiempo de espera en cola (TEC) en las concesiones de carreteras en operación, y el servicio de Asesoría para la revisión de las pólizas de seguros de los Contratos de Concesión. Ambos servicios se reanudaron en agosto.
- La solicitud de suspensión de obligaciones contractuales por la causal de fuerza mayor presentada por los concesionarios.
- La paralización de los vuelos comerciales en todos los aeropuertos del país entre los meses de marzo y junio, extendiéndose hasta agosto y setiembre en algunos casos debido a la cuarentena focalizada.

Asimismo, la pandemia afectó directamente a los recursos del Ositrán, tanto financieros como humanos, lo cual también fue reflejado en el desarrollo de las actividades del Plan Anual de Supervisión:

- La menor recaudación por el concepto de Aporte por Regulación que generó un desfinanciamiento en la institución lo que a su vez retrasó los procedimientos de contratación de servicios necesarios para la supervisión<sup>13</sup>.
- Se registró contagios por el virus COVID-19 entre el personal encargado de la supervisión in situ de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, ocasionando que no pudieran ejecutar labores hasta su recuperación.

Por lo anteriormente expuesto, se han excluido un total de 508 actividades de supervisión programadas para el año 2020 aplicables a todas las Entidades Prestadoras bajo la supervisión del Ositrán.

Cabe destacar que, si bien la pandemia ocasionada por la propagación del COVID-19 ha tenido un impacto sin precedentes en las actividades de supervisión del Ositrán, se ha logrado ejecutar la mayor parte de actividades de supervisión de gabinete.

De la evaluación a las actividades de supervisión durante el año, se observa que la mayor parte de las actividades afectadas por la pandemia consiste en inspecciones y reuniones de trabajo, que se realizan en las instalaciones de las entidades prestadoras. Provisionalmente, a partir del tercer trimestre del 2020, se han adoptado medidas como el apoyo de los supervisores in situ para el desarrollo de parte de estas supervisiones,

<sup>13</sup> En particular, los siguientes:

- (i) PSO N° 003-2020-OSITRAN –Servicio de consultoría para la medición y evaluación del nivel de servicio global, rugosidad (IRI), deflectometría y tiempo en espera en cola (TEC) en las carreteras concesionadas.
- (ii) PSA N° 002-2020-OSITRAN – Servicio de supervisión del procedimiento de determinación de la retribución al estado de las entidades prestadoras portuarias.
- (iii) PSA N°003-2020-OSITRAN - Servicio de supervisión del procedimiento de determinación de la retribución al estado de las entidades prestadoras de la red vial concesionada.
- (iv) PSA N° 004-2020-OSITRAN - Servicio de supervisión del procedimiento de determinación de la retribución al estado de las entidades prestadoras ferroviarias.
- (v) PSA N° 005-2020-OSITRAN - Servicio de supervisión del procedimiento de determinación de la retribución al estado de las entidades prestadoras aeroportuarias.

medida que deberá continuar en la medida que el Estado de Emergencia continúe y la situación general de la pandemia en el país no mejore.

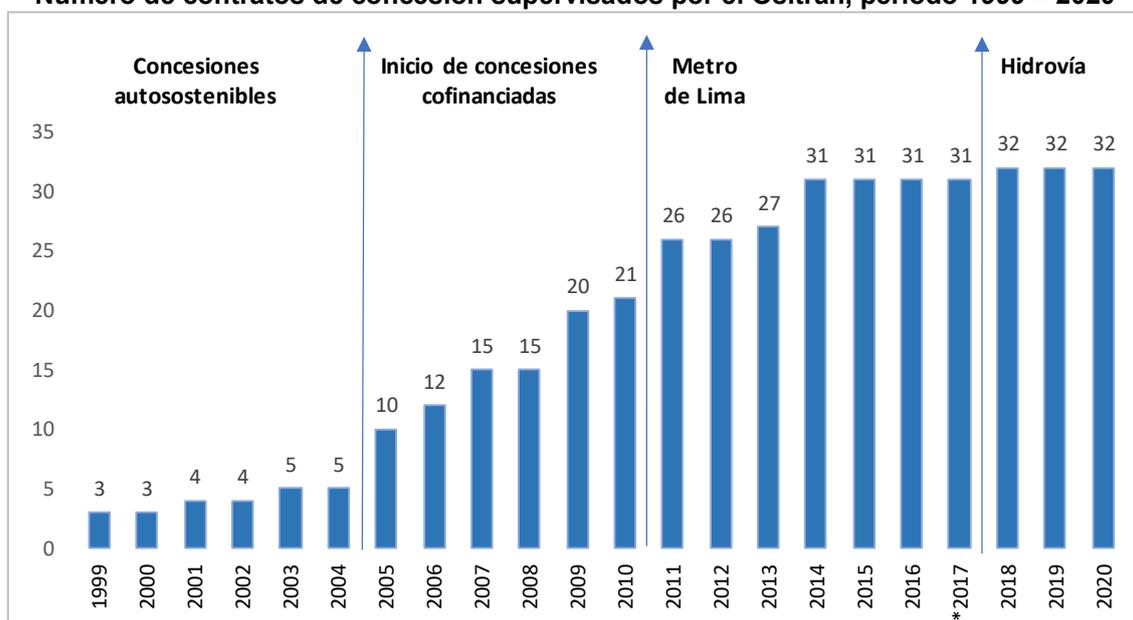
- **Inversiones supervisadas por el Ositrán**

Durante los primeros años del Ositrán, el Estado Peruano entregó en concesión diversos proyectos de ITUP bajo la modalidad autosostenible, entre los que destaca el AIJCH, entregado en concesión en el año 2001. A partir del 2005, se comenzaron a concesionar ITUP bajo un esquema de cofinanciamiento, destacando la entrega en concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2006. 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.

Asimismo, durante el año 2017, se entregó en concesión el proyecto de la Hidrovía Amazónica, convirtiéndose en la primera infraestructura de transporte de vías navegables supervisada por este organismo regulador. Finalmente, luego de la entrega en concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry en el año 2018, a la fecha el Ositrán supervisa un total de treinta y dos (32) contratos de concesión de infraestructura de transporte a nivel nacional, además de dos (2) entidades administradas por el Estado (CORPAC y ENAPU).

En el siguiente gráfico se presenta la evolución del número de Contratos de Concesión supervisados por el Ositrán entre 1999 y 2020, resaltando los principales hitos ocurridos dentro de dicho periodo.

**Gráfico N° 7**  
**Número de contratos de concesión supervisados por el Ositrán, periodo 1999 – 2020**



**Nota:**

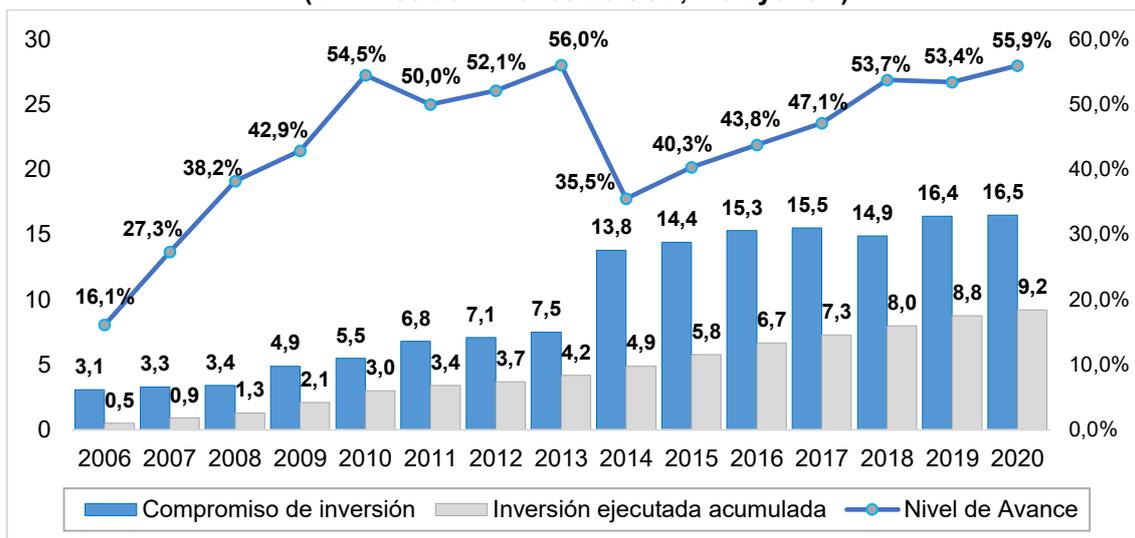
\* En el 2017 se resolvió el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero (Oficio N° 142-2017-MTC/01 de fecha 13 de julio del 2017) y se suscribió el Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

El aumento en el número de contratos de concesión en ITUP también se ve reflejado en un incremento significativo de los compromisos de inversión, los cuales se han incrementado en 431% entre 2006 y 2020, al pasar de USD 3 086 millones a USD 16 474 millones, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. Cabe notar que la caída en el compromiso de inversión en 2018, con relación al año anterior, se explica por la decisión unilateral e irrevocable del MTC de resolver el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero, cuya inversión proyectada ascendía a USD 600 millones.

**Gráfico N° 8**  
**Montos de inversión referencial y grado de avance de ejecución al año 2020**  
**(En miles de millones de USD, incluye IGV)**



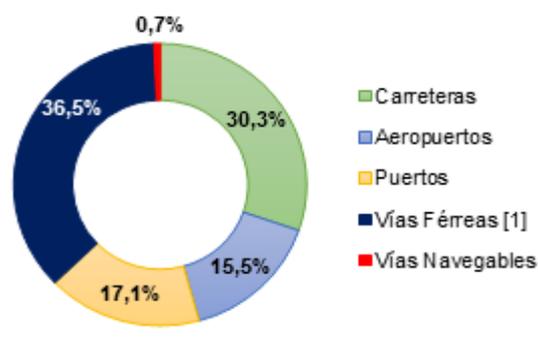
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Como puede observarse, al cierre del año 2020, la inversión ejecutada (USD 9 212 millones) representó el 55,9 % del compromiso total de inversiones, existiendo un monto pendiente de ejecución en los próximos años de USD 7 262 millones.

#### Compromisos de inversión al 2020

De los USD 16 474 millones de inversiones comprometidas, el 36,5 % (USD 6 018,2 millones) corresponde a infraestructura de Vías Férreas (2 ferrocarriles y las Líneas 1 y 2 del Metro de Lima)<sup>14</sup>, el 30,3% (USD 4 983,9 millones) a la Red Vial (16 carreteras), el 17,1% (USD 2 811,7 millones) a la infraestructura portuaria (8 puertos), el 15,5% (USD 2 548,5 millones) a la infraestructura aeroportuaria (19 aeropuertos) y el 0,7% restante (USD 111,8 millones) a la Hidrovía Amazónica.

**Gráfico N° 9**  
**Compromiso de inversión por infraestructura**



Infraestructura	Inversión comprometida (En USD millones)
Carreteras	4983,9
Aeropuertos	2548,5
Puertos	2811,7
Vías Férreas	6018,2
Vías Navegables	111,8
<b>Total</b>	<b>16 474,1</b>

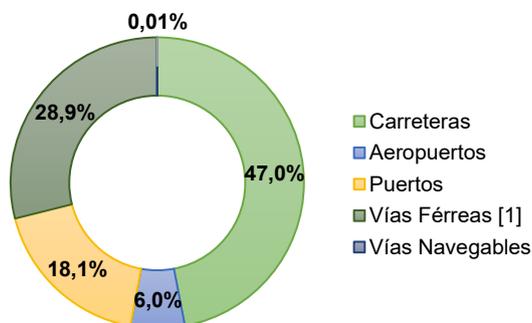
[1] Sólo considera los compromisos en la Línea 1 y 2 del Metro de Lima Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán  
 Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>14</sup> Cabe señalar que, las inversiones en vías férreas corresponden exclusivamente a la Línea 1 y Línea 2 del Metro de Lima, pues en el 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.

## Inversiones ejecutadas durante 2020

Durante 2020, el Ositrán supervisó la ejecución de obras valorizadas en USD 455,9 millones, incluido IGV, con lo cual se alcanzó una ejecución acumulada de aproximadamente USD 9 212 millones al cierre de 2020, de los cuales la mayor parte corresponde a inversiones en carreteras (47,0%), seguida por vías férreas (28,9%), puertos (18,1%), aeropuertos (6,0%) y, finalmente, Hidrovía Amazónica (0,01%).

**Gráfico N° 10**  
**Inversión ejecutada por infraestructura**



Infraestructura	Inversión ejecutada (En USD millones)
Carreteras	4327,4
Aeropuertos	549,1
Puertos	1670,6
Vías Férreas	2663,8
Vías Navegables	0,9
<b>Total</b>	<b>9211,7</b>

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

Con relación a los principales proyectos de inversión ejecutados durante el año 2020, se presentaron los siguientes hechos de importancia:

- **Concesiones viales**

En el año 2020, en las carreteras concesionadas a cargo de la supervisión del Ositrán, se han ejecutado obras por más de USD 122 Millones. Cabe mencionar que pese a la coyuntura que paralizó algunas de las obras, destaca la ejecución de las siguientes:

- En la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2, se reconocieron inversiones por USD 16,5 millones durante 2020. Al cierre de dicho año, se encuentra en proceso de aprobación soluciones técnicas que contribuirán con mantener la seguridad de la infraestructura. En particular, las siguientes: i) Expedientes Técnicos (31) que darán solución a sectores denominados Puntos Críticos y Puntos Vulnerables, correspondientes a siete sub tramos con Mantenimiento Periódico Inicial, distribuidos en más de 450 km, ii) Expedientes Técnicos de Medidas Definitivas en sectores afectados por Emergencias Viales, iii) Expedientes Técnicos de las Unidades de Peaje de Dv. Socota, Porcon Bajo, Yamobamba, Pampagrande, San Bernardino, Bambamarca, El Huayo.
- Con relación a la Red Vial N° 4, durante el año 2020, se ejecutaron inversiones por un monto total de USD 13,2 millones. Dicho año, se culminaron las obras adicionales de reposición del Puente Huambacho, que fue siniestrado por el Fenómeno Niño Costero 2017.
- En la concesión del IIRSA Sur Tramo 4, durante 2020, se ejecutaron inversiones por un monto de USD 10 millones. Durante dicho año continuaron los trabajos de reparación del sector crítico comprendido entre el Km. 240+380 al Km. 240+550 y Km. 241+500 al Km. 241+800 "Variante superficial por la margen derecha del río San Gabán" en el marco de un acta suscrita por las Partes el 21 de setiembre de 2017. Las obras se iniciaron en mayo de 2018, siendo que al cierre de 2020 la inversión ejecutada acumulada alcanzó los USD 47,8 millones (incluye reajustes por fórmula polinómica, aporte

por regulación e IGV). Dicha obra, presenta un avance de financiero de 90,1% respecto del presupuesto referencial, y se tiene previsto culminara durante el segundo trimestre de 2021. El proyecto consiste en mejorar la transitabilidad del Sector Crítico Km. 240+290 al Km. 241+800 a través del reemplazo de la carretera provisional construida por situación de emergencia por una variante por la margen derecha del Río San Gabán, teniendo esta solución técnica una longitud aproximada de 2,796 metros de carretera, la cual incluye la construcción de cuatro puentes metálicos.

- Durante el año 2020, la Sociedad Concesionaria IIRSA Norte S.A. ha logrado concluir con la ejecución de 02 obras accesorias en el Tramo 2 de la concesión. Por la ejecución de estas dos (02) obras, la Jefatura de Contratos de la Red Vial tiene la responsabilidad de autorizar, durante todo el año 2020, el pago de USD 1,35 millones (incluido el IGV).
- En el caso de la concesión de Chancay Acos, se tiene que las partes en el mes de noviembre 2020 suscribieron el acta de acuerdos de las Obras Adicionales en el marco de los trabajos de los Estudios para la Restitución de los Sectores Siniestrados por Efectos del Fenómeno El Niño Costero, el monto de dichas obras ascienden a S/. 4,5 millones de Soles, cuya culminación de obra se dará durante el año 2021.

#### • **Concesiones aeroportuarias**

Durante el año 2020, se reconocieron inversiones en la red aeroportuaria concesionada por total de USD 14 millones (incluido el IGV), correspondientes a obras ejecutadas en el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales.

En el caso del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), debido a las medidas aplicadas para mitigar la propagación del COVID-19, se retrasó la ejecución de las obras por más de 3 meses. No obstante, el 22 de junio, se reanudaron los trabajos, de acuerdo al “Plan de Reanudación del proyecto de Ampliación del AIJC”, autorizado por el MTC, mediante Oficio N° 197-2020-MTC/12.08 del 28/05/2020.

Cabe mencionar que, el proyecto de ampliación del AIJCH comprende la construcción de la segunda pista de aterrizaje, nuevo terminal de pasajeros, nuevas plataformas y elementos conexos. Dicho proyecto, se ha dividido en cinco paquetes de obras: (i) Trabajos previos<sup>15</sup>; (ii) Trabajo de limpieza y reparación del sitio<sup>16</sup>; (iii) Construcción de edificios Lado Aire (Incluye Torre de Control)<sup>17</sup>; (iv) Construcción Lado Aire (incluye Segunda Pista)<sup>18</sup>; y, (v) Nuevo Terminal<sup>19</sup>.

A diciembre 2020, los trabajos previos y trabajos de limpieza y reparación se encuentran en la fase de culminación; mientras que la construcción Lado Aire (edificios y pista de aterrizaje) se encuentran en ejecución. En lo que respecta a los trabajos del nuevo terminal, se tiene previsto iniciar a fines de enero 2021 el proceso del concurso internacional privado para seleccionar al contratista para la ejecución del Nuevo Terminal del AIJCH, el cual se estima adjudicar en el mes de agosto del 2021.

<sup>15</sup> Estudios de Campo, Cercado Perimétrico Provisional, Vía de Acceso Gambeta, Remediación de Pasivos Ambientales, Dewatering, etc.).

<sup>16</sup> Consiste en la limpieza de los terrenos de la ampliación, es decir, dejarlos libres de escombros de construcción, residuos de árboles, arbustos, tierra vegetal o cualquier otro elemento no compatible con las obras establecidas en el programa.

<sup>17</sup> Comprenden las edificaciones, puesta en marcha y capacitación del personal

<sup>18</sup> Comprende la construcción de la segunda pista, controles de calidad, pruebas, puesta en marcha, manuales de operación y mantenimiento, seguridad y capacitación de personal.

<sup>19</sup> Rediseño conceptual del nuevo Terminal, tomando en cuenta un diseño modular y de rápida adaptación a demanda futura.

Cabe precisar que, según Acta de Acuerdos de Trato Directo suscrito entre las Partes el 20 de diciembre de 2016, el Concesionario se compromete a invertir durante los siguientes años del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, un monto no menor de USD 1200 millones (incluido IGV), el cual corresponde al proyecto de Ampliación del AIJC. Asimismo, debe tenerse en consideración que los plazos contractuales establecen que en octubre de 2022 debe entrar en operación la segunda pista de aterrizaje; mientras que el nuevo terminal lo haría en octubre de 2024.

- **Concesiones portuarias**

Durante el año 2020, las concesiones portuarias han ejecutado obras por un total de USD 75,3 millones (incluido IGV), lo cual representa aproximadamente la mitad de inversión registrada dicho año en todas las concesiones supervisadas por el Ositrán.

En particular, destacan las obras ejecutadas para la modernización del Terminal Portuario General San Martín de Pisco, las cuales ascendieron a una total de USD 43,2 millones (incluido IGV), lo que equivale a un 57,35% del total de inversiones ejecutadas en el sector portuario.

- **Concesiones en vías férreas**

En el sector ferroviario, durante el año 2020, se ejecutaron inversiones por un monto ascendente a USD 243 millones. Esta corresponde únicamente a la inversión ejecutada en la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, la cual representa el proyecto más importante en términos de volumen de inversión supervisado por el Ositrán.

Las inversiones realizadas por la Línea 2 del Metro de Lima, se han concentrado básicamente en la culminación de la Primera Etapa del proyecto, la cual consiste en la construcción de las estaciones de Evitamiento, Ovalo Santa Anita, Colectora Industrial, Hermilio Valdizán y Mercado Santa Anita. Por su parte, el avance de las inversiones en la Etapa 1A se encuentra al 94%; mientras que en la Etapas 1B se tiene un avance de 41% y en la Etapa 2 un avance de 13%.

Es importante mencionar que, a diciembre de 2020, existe un retraso del orden del 24% respecto a lo programado en las inversiones de la Concesión de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao. Dicho retraso se explica principalmente debido a los siguientes factores: i) demora del Concedente en la entrega oportuna de las Áreas de la Concesión y ii) Demora en las aprobaciones de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDIs), debido a la necesidad de realizar optimizaciones en algunas de las Estaciones y Pozos. Asimismo, debido a las medidas aplicadas para mitigar la propagación del COVID-19 se tarazaron algunas inversiones durante 2020.

Cabe señalar que la línea 2 del Metro recorrerá 13 distritos de Lima y Callao por un tramo de alrededor de 35 kilómetros, el cual contará con 35 estaciones y 2 patios taller, por el que inicialmente se prevé la circulación de 42 trenes. Este proyecto permitirá transportar 600 mil pasajeros diariamente, reduciendo el tiempo de viaje de 2,5 horas a 45 minutos desde el distrito de Ate Vitarte hasta El Callao, lo cual traerá consigo un impacto directo en una mejora de los niveles de calidad de vida de los usuarios.

- **Concesiones en vías fluviales navegables**

Hasta la fecha, la Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A.- COHIDRO ha invertido un importe estimado en USD 1 millón, correspondiente a la instalación de trece (13) estaciones limnimétricas. Estas estaciones vienen registrando los niveles de río, así como otros parámetros meteorológicos, con una frecuencia de al menos cuatro (4) lecturas diarias. Dicha información será empleada para complementar los estudios de ingeniería referidos a las obras de dragado.

También se encuentra en proceso la fabricación de la draga de succión por arrastre (TSHD) con cántara de 500 m3 por un importe de inversión estimado en más de USD 10 millones. Este es uno de los equipos principales a ser utilizado durante las obras de dragado.

Cabe mencionar que, la fabricación de la draga de succión por arrastre (TSHD) con cántara de 500 m3, si bien se tenía prevista la entrega de este equipo para el año 2020, ello no ha sido posible, en tanto el cronograma de trabajo ha sufrido modificaciones como consecuencia de las medidas de aislamiento social y restricción de aforo en las instalaciones del Astillero Rio Maguari (ubicado en el Municipio de Belem Do Para- Brasil) adoptadas por las autoridades brasileras para frenar los efectos de la pandemia por el Covid-19. Esta situación ha sido materia de análisis por parte del Concedente, en el marco de los pedidos de suspensión de obligaciones presentados por el Concesionario, respecto de la obligación de disposición del mencionado equipo.

## 5.2. 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 el 2020.

En cumplimiento de su función fiscalizadora y sancionadora, el Ositrán se encuentra facultado de aplicar sanciones a las entidades prestadoras por incumplimiento de obligaciones dispuestas por normas legales, técnicas y aquellas derivadas de los Contratos de Concesión. Asimismo, en ejercicio de su función supervisora y conforme lo disponen los Contratos de Concesión suscritos, el Ositrán puede aplicar penalidades a los concesionarios en casos de incumplimiento de sus obligaciones contractuales. Así, a continuación, se detallan las sanciones y penalidades aplicadas y que quedaron firmes a nivel administrativo durante 2020.

- **Sanciones aplicadas y que cuentan con carácter firme a nivel administrativo<sup>20</sup>**

Los Procedimientos Administrativos Sancionadores (PAS) se inician luego de haberse verificado que los hechos referidos a incumplimientos de normas, disposiciones del Ositrán o incumplimiento de obligaciones contractuales se configuran como infracciones administrativas tipificadas en el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones<sup>21</sup> del Ositrán; cabe señalar que la aplicación de uno u otro reglamento obedece a la aplicación del principio de irretroactividad<sup>22</sup>, propio de la potestad sancionadora administrativa.

Durante el año 2020, se impusieron veintiséis (26) sanciones a Entidades Prestadoras del sector portuario, aeroportuario y de la red vial, por un monto total de S/ 3 millones,

<sup>20</sup> Se consideran las "sanciones aplicadas y con carácter firme a nivel administrativo", lo cual hace referencia a la decisión o pronunciamiento definitivo de la administración respecto a la imposición de una sanción; asimismo, también refiere que ya se han agotado todas las instancias administrativas en las cuales la Entidad Prestadora pudo impugnar la sanción que le haya sido impuesta; o, por no haberla impugnado, esta ha quedado firme.

<sup>21</sup> Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones, emitido mediante Resolución de Consejo Directivo N°0009-2018-CD-OSITRAN, vigente a partir del 12 de julio de 2018.

<sup>22</sup> **Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa**

*La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales: (...)*

**5.- Irretroactividad.-** *Son aplicables las disposiciones sancionadoras vigentes en el momento de incurrir en la conducta a sancionar, salvo que las posteriores le sean más favorables.*

*Las disposiciones sancionadoras producen efecto retroactivo en cuanto favorecen al presunto infractor o al infractor, tanto en lo referido a la tipificación de la infracción como a la sanción y a sus plazos de prescripción, incluso respecto de las sanciones en ejecución al entrar en vigor la nueva disposición.*

conforme el detalle que se muestra en el siguiente cuadro<sup>23</sup>. Cabe señalar que, no se registró sanción alguna para las entidades prestadoras del sector ferroviario.

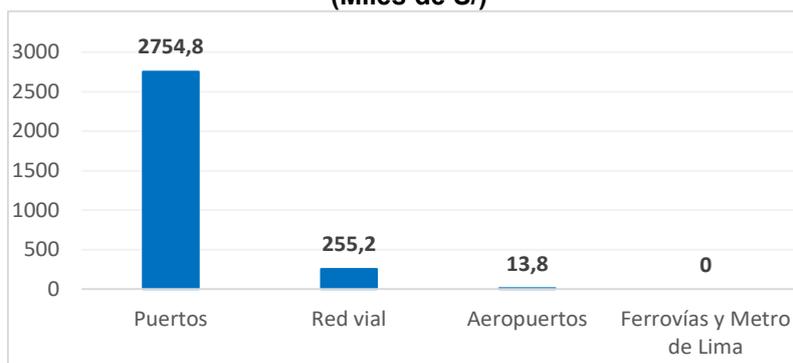
**Cuadro N° 2**  
**Sanciones aplicadas a las Entidades Prestadoras - 2020**

Infraestructura	Sanción		
	Entidad Prestadora	Expedientes Tramitados	Monto (Miles de S/)
Redes Viales	Concesionaria Vial del Perú S.A.	1	255,2
Aeroportuaria	Aeropuertos del Perú S.A.	1	13,8
Portuaria	APM Terminals Callao S.A.	10	666,8
	Terminal Portuario Paracas S.A.	6	258,8
	Transportadora Callao S.A.	6	14,8
	DP World Callao S.R.L.	2	1814,5
<b>Total</b>		<b>26</b>	<b>3023,8</b>

*Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán*  
*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

Como se aprecia, el sector de infraestructura portuaria (con 24 sanciones), cuenta con el mayor número de sanciones aplicadas (92,3% del total), las cuales totalizaron un monto de S/ 2,75 millones, lo que representó el 91,1% del monto total de las sanciones impuestas. Por otro lado, la infraestructura aeroportuaria registró sólo 1 sanción (3,85% del total registrados) por un monto de S/ 13,8 mil, lo cual representó el 0,46% del monto total de las sanciones. De igual manera, en el caso de la infraestructura de red vial, solo se impuso una sanción (3,85% del total registrados) por un monto de S/ 255,2 mil que representó el 8,44% del monto total de las sanciones impuestas. Finalmente, cabe señalar que, no se registró sanción alguna para entidades prestadoras del sector de infraestructura de Ferrovías y Metro de Lima y Callao.

**Gráfico N° 11**  
**Monto de las sanciones impuestas – 2020**  
**(Miles de S/)**



*Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán*  
*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

- **Penalidades aplicadas y que cuentan con decisión firme a nivel de Ositrán<sup>24</sup>**

Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC) por los incumplimientos contractuales en que incurre el Concesionario. Estas penalidades están fijadas en cada Contrato de Concesión bajo el ámbito de supervisión del Ositrán<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> Se considera la UIT del año de aplicación (2020).

<sup>24</sup> Se consideran las penalidades aplicadas y que cuentan con decisión firme a nivel del Ositrán, las cuales hacen referencia a la decisión o pronunciamiento definitivo del Ositrán respecto de la imposición de una penalidad; y, en las cuales, por tanto, se agotaron todas las instancias a las que pudo recurrir el Concesionario para impugnar una primera decisión del Regulador. Cabe señalar que, Ositrán, como entidad pública, actúa y tramita estos procedimientos sujeto a los principios y garantías del debido procedimiento que son de aplicación a todas las entidades de la Administración Pública, las cuales se encuentran recogidas en la actual Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley 27444.

<sup>25</sup> Como ENAPU y CORPAC 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.

Al respecto, las penalidades se aplican conforme el procedimiento establecido en el Contrato de Concesión y la aplicación supletoria de la *Directiva de Procedimientos para la aplicación, impugnación y cobro de Penalidades*, emitida mediante Resolución de Consejo Directivo N°050-2016-CD-OSITRAN.

Durante el año 2020, se impusieron dieciséis (16) penalidades a Entidades Prestadoras del sector ferroviario, portuario, aeroportuario y de la red vial, por un monto total de S/ 10,4 millones, conforme el detalle que se muestra en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 3**  
**Penalidades aplicadas a las Empresas Concesionarios - 2020**

Infraestructura	Penalidad		
	Empresa Concesionaria	Expedientes Tramitados	Monto (Miles de S/)
Ferroviaria y del Metro de Lima	Concesionario Ferrocarril Transandino S.A.	1	0*
	Concesionario Ferrovías Central Andino S.A.	1	0*
	Concesionario Metro de Lima Línea 2 S.A.	1	15,1
Aeroportuaria	Aeropuertos del Perú S.A.	2	99,2
	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	7	9900,8
Puertos	Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	1	304,0
	DP World Callao S.R.L.	1	0,2
Red Vial	Concesionaria Vial del Sol S.A.	1	20,0
	Concesionaria Desarrollo Vial de los Andes S.A.	1	7,0
<b>Total</b>		<b>16</b>	<b>1046,2</b>

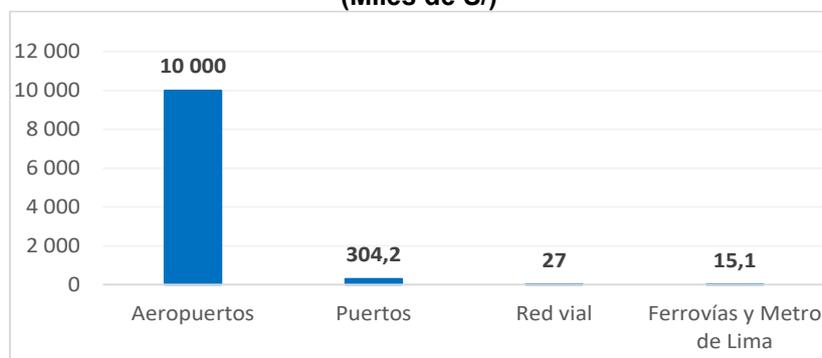
\* Penalidad de pre- aviso

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Como se aprecia, el mayor número de penalidades aplicadas correspondió a empresas del sector de infraestructura aeroportuaria, donde se registraron 9 penalidades (56,3% del total registrados) por un monto de S/ 9,9 millones que representó el 96,7% del monto total de las penalidades aplicadas. En el caso del sector portuario, se registraron 2 penalidades (12,50% del total) por un monto total de S/ 304,2 mil (2,9% del monto total aplicado). En la infraestructura de la red vial, también se registraron 2 penalidades (12,5% del total) por un monto de S/ 27 mil (0,26% del monto total). Finalmente, en el sector de infraestructura ferroviaria, se registraron 3 penalidades (18,7% del total registrados) por un monto total de S/ 15,1 mil (0,15% del total de monto total).

**Gráfico N° 12**  
**Monto de las penalidades impuestas – 2020**  
**(Miles de S/)**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

### 5.3. Penalidades a empresas supervisoras

En el marco de la competencia asignada por el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ositrán aprobado por Decreto Supremo N°012-2015-PCM<sup>26</sup>, la Gerencia de

<sup>26</sup> 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

Supervisión y Fiscalización impuso penalidades a empresas supervisoras por un monto total equivalente a S/ 1,3 millones<sup>27</sup>, correspondientes a un total de 26 expedientes tramitados donde se determinó la existencia de incumplimientos.

**Cuadro N° 4**  
**Penalidades impuestas a las Empresas Supervisoras - 2020**

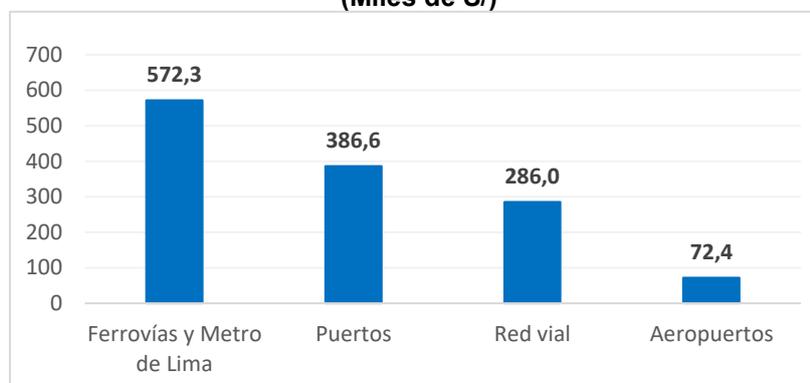
Infraestructura	Empresa Supervisora	Penalidad	
		Expedientes Tramitados	Monto (Miles de S/)
Aeroportuaria	Consortio Ayesa Perú SAC - AYESA Ingeniería y Arquitectura SAU	2	72,4
Ferroviaria	Consortio Supervisor Ayesa - TMB	2	235,5
	CERTIFER S.A.	1	0,9
	Consortio Supervisor Línea 1	8	100,0
	Consortio Supervisor Internacional Línea 2 (CSIL2)	1	234,3
	La Protectora Corredores de Seguros S.A.	1	1,6
Portuaria	Consortio MOFFATT & NICHOL VELNEC	1	386,6
Red Vial	Alauda Ingeniería S.A.	2	142,1
	La Protectora Corredores de Seguros S.A.	4	4,7
	Consortio Supervisor Camacho	1	8,5
	Consortio Amazonas	1	2,2
	Consortio Supervisor Vial Sur	1	127,3
	Leyci Marlen Sánchez Salcedo	1	1,3
<b>Total</b>		<b>26</b>	<b>1317,3</b>

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

El mayor número de expedientes en los que se determinó la existencia de incumplimientos proviene de las empresas que supervisaron la infraestructura de ferrovías y del Metro de Lima, donde se registraron 13 penalidades (50%) por un monto total de S/ 572,3 mil (43,4% del monto total aplicado), seguido de las empresas que supervisaron la infraestructura de redes viales con 10 expedientes (38,5%), mediante los cuales se impusieron penalidades por S/ 286 mil (21,7% del monto total aplicado). Por su parte, las empresas que supervisaron la infraestructura aeroportuaria registraron 2 expedientes (7,7%) por un monto de S/ 72,4 mil (5,5% del monto total); mientras en el caso del sector portuario sólo una empresa supervisora fue penalizada por un monto de S/ 386,6 mil (29,4% del monto total).

**Gráfico N° 13**  
**Monto de las penalidades impuestas a las Empresas Supervisoras – 2020**  
**(Miles de S/)**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

conformidad con el artículo 25 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.

<sup>27</sup> Para todos los montos se considera la UIT del año de aplicación (2020 y un tipo de cambio referencial de S/. 3,70 cuando corresponda).

#### 5.4. Regulación tarifaria

El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.

Cabe reiterar que se encuentra fuera del ámbito de competencia del Ositrán 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.

Asimismo, si bien mediante la Ley N° 29754 se le otorgaron competencias al Ositrán para ejercer la supervisión de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías concesionadas que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, dicha Ley precisa que se exceptúa la fijación y revisión de tarifas del referido servicio público, cuya competencia es del MTC con opinión previa del Ositrán. En línea con ello, en el artículo 18 del REGO se establece que el Ositrán emite opinión técnica no vinculante respecto de la fijación y revisión de las tarifas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

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 ámbito<sup>28</sup>, dentro de los siguientes límites:

- (i) En caso que no exista competencia en el mercado, se fija 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, se vela 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, se vela por el libre funcionamiento del mercado.

De acuerdo a lo anterior, es función del Ositrán velar por el cabal cumplimiento de las cláusulas de los contratos de concesión que estén referidas a las tarifas. En ese sentido, el ejercicio de la función reguladora del Ositrán está supeditado a la previsión contractual, y siempre que la prestación del servicio involucrado no se dé en condiciones de competencia. De esta forma, en el marco de un procedimiento de fijación, revisión o desregulación de tarifas, se requiere que previamente se determine si existen condiciones de competencia en el mercado que justifique la intervención del Organismo Regulador.

Conforme al 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 de 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°

<sup>28</sup> 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 elaboren 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.

27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC<sup>29</sup>.

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)<sup>30</sup>. Dichos procedimientos se enmarcan bajo los principios de sostenibilidad de la oferta, eficiencia, equidad, transparencia, predictibilidad y no discriminación.

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

Durante el 2020, se emitieron las siguientes resoluciones con respecto a los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria:

**Cuadro N° 5**  
**Procedimientos de fijación, revisión y desregulación de tarifas**

Procedimiento	Concesión	Detalle	Resolución de Consejo Directivo	Fecha
Revisión tarifaria	Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao	Se aprueba el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad.	N° 002-2020-CD-OSITRAN	22/01/2020
		Se aprueba la publicación de propuesta tarifaria de revisión del factor de productividad	N° 053-2020-CD-OSITRAN	08/10/2020
Revisión tarifaria	Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao	Se aprueba el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad.	N° 056-2020-CD-OSITRAN	22/10/2020
Desregulación tarifaria	Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma	Se aprueba el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto.	N° 058-2020-CD-OSITRAN	04/11/2020
Fijación tarifaria	Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao	Se aprueba el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial "Pre-enfriado de contenedor vacío".	N° 046-2020-CD-OSITRAN	26/08/2020
		Se aprueba la publicación de propuesta de fijación tarifaria del servicio especial "Pre-enfriado de contenedor vacío"	N° 062-2020-CD-OSITRAN	09/12/2020

Fuente: Resoluciones del Consejo Directivo

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>29</sup> 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.

<sup>30</sup> 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 y sus modificatorias son de aplicación supletoria a lo establecido en los Contratos de Concesión, estableciendo 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.

- **Revisión Tarifaria en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao**

En enero de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2020-CD-OSITRAN, el Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los Servicios Estándar brindados en el Terminal Muelle Sur, cuya vigencia comprendería hasta el 17 de agosto de 2025. Al respecto, debemos señalar que este procedimiento corresponde a la segunda revisión del factor de productividad realizada para dicha concesión, habiéndose llevado a cabo la primera revisión en setiembre de 2015, en cuya oportunidad el Ositrán aprobó un factor de productividad de 4,14% aplicable a las tarifas tope o máximas del Terminal Muelle Sur durante el periodo 2015 – 2020.

Así, en el marco de la segunda revisión del factor de productividad, y luego de evaluar la propuesta tarifaria presentada por el concesionario, en octubre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 053-2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la publicación del informe “Propuesta: Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao”, para que los interesados remitan por escrito al Ositrán sus comentarios, sugerencias o aportes a la referida propuesta. Sobre el particular, en dicha propuesta, el Ositrán plantea que el Factor de Productividad del Concesionario debe ascender a -0,52%, tal como se muestra a continuación:

**Cuadro N° 6**  
**Factor de productividad propuesto para DP World Callao S.R.L.**

	<b>Promedio</b>
Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la economía ( $\Delta W^e$ )	3,37%
Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la empresa ( $\Delta W$ )	2,74%
<b>Diferencia (<math>\Delta W^e - \Delta W</math>)</b>	<b>0,63%</b>
Tasa de variación promedio de la PTF de la empresa ( $\Delta PTF$ )	-1,13%
Tasa de variación promedio de la PTF de la economía ( $\Delta PTF^e$ )	0,03%
<b>Diferencia (<math>\Delta PTF - \Delta PTF^e</math>)</b>	<b>-1,16%</b>
<b>Factor de Productividad de DP World S.R.L.</b>	<b>-0,52%</b>

*Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 053-2020-CD-OSITRAN*  
*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

Debemos precisar que, al cierre del año 2020, el Regulador se encontró elaborando el informe tarifario final, sobre la base de los comentarios recibidos, el cual corresponderá ser puesto en consideración del Consejo Directivo de la entidad para su evaluación y, de ser caso, su aprobación correspondiente<sup>31</sup>. Cabe señalar que los servicios regulados sujetos a la aplicación del factor de productividad son los siguientes:

- Servicios en Función a la Nave
  - Por Metro de Eslora – Hora (o fracción de hora)
- Servicios en Función a la Carga
  - Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
  - Tarifa por contenedor con carga de 40 pies
  - Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
  - Tarifa por contenedor vacío de 40 pies
- Tarifas de Transbordo
  - Tarifa por contenedor con carga de 20 pies

<sup>31</sup> Al respecto, debemos indicar que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2021-CD-OSITRAN, de fecha 8 de enero de 2021, se aprobó el factor de productividad de DPW, cuya vigencia se mantendrá hasta el 17 de agosto de 2025. Así, considerando dicho factor, el reajuste de tarifas para el periodo 2020-2021 de los servicios sujetos a dicha regulación entró en vigencia el 6 de febrero de 2021.

- Tarifa por contenedor con carga de 40 pies
- Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
- Tarifa por contenedor vacío de 40 pies

Para contenedores de otras dimensiones se adecuarán a las de 20 y 40, según corresponda.

- **Fijación Tarifaria en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao**

En junio de 2020, la empresa APM Terminals Callao S.A solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a instancia de parte, del Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”.

Sobre el particular, dicho servicio consiste en proveer de energía a los contenedores vacíos *reefer*, de acuerdo a la solicitud del cliente, con el fin de eliminar cualquier calor residual (al interior, paredes, suelo y techo) del contenedor y adecuarlo a la temperatura de frío que exija el cliente. Dicha provisión de energía es efectuada de manera previa a la colocación de la mercancía fresca o refrigerada dentro del contenedor vacío *reefer*, incluyendo el monitoreo e inspección previo a la colocación de la mercancía fresca o refrigerada dentro del contenedor vacío *reefer*, y está dirigido a los consignatarios de carga fraccionada que han solicitado los servicios de consolidación de carga y *Gate In*, sin restricción respecto del tipo de producto.

Al respecto, luego de evaluar la procedencia de la solicitud, y tomando en consideración el análisis de condiciones de competencia realizado por el INDECOPI, en agosto de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 046-2020-CD-OSITRAN, el Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del referido Servicio Especial, específicamente para el caso en el que este sea solicitado por el consignatario de carga fraccionada como parte de paquete de servicios constituido por el servicio estándar de carga fraccionada, consolidación de la carga y *Gate In*, sin restricción respecto del tipo de producto.

Así, en el marco del procedimiento tarifario, en diciembre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 062-2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la publicación del Informe “Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Pre-enfriado de Contenedor Vacío”, a fin de que los interesados remitan por escrito al Ositrán sus comentarios, sugerencias o aportes a la referida propuesta. Sobre el particular, en dicha propuesta, el Ositrán planteó que la tarifa máxima que el Concesionario podrá cobrar a los usuarios que soliciten el mencionado Servicio Especial será de USD 30,57 por contenedor de 20 o 40 pies, la cual fue obtenida mediante la aplicación de la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*), promediando las tarifas de una muestra de terminales portuarios que brindan el servicio de Pre-enfriado de Contenedor Vacío con características similares al servicio brindado por APM Terminals Callao S.A.

Cabe mencionar que, al cierre del año 2020, el Regulador se encontró a la espera de los comentarios que pudieran presentar las partes interesadas, a efectos de proceder posteriormente con la elaboración del informe tarifario final, el cual corresponderá ser puesto en consideración del Consejo Directivo del Ositrán para su evaluación y, de ser caso, su aprobación correspondiente<sup>32</sup>.

- **Desregulación Tarifaria en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma**

En setiembre de 2020, la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria de los servicios especiales de almacenamiento del cuarto día en adelante brindados en el Terminal Portuario de

<sup>32</sup> Cabe señalar que, de acuerdo con el tarifario de APMT, las tarifas fijadas para el Servicio Especial de Pre-enfriado de Contenedor Vacío entraron en vigencia el 22 de marzo de 2021.

Yurimaguas – Nueva Reforma. Al respecto, el pedido de desregulación presentado comprendió específicamente los servicios de almacenamiento a partir del cuarto día para la carga fraccionada (almacén cubierto y descubierto) y carga en contenedores (llenos y vacíos).

Así, luego de evaluar la solicitud presentada, el Regulador manifestó no verificarse evidencia de condiciones de competencia en el mercado relevante en el cual la empresa brinda el servicio para el caso de contenedores (llenos y vacíos) y para carga fraccionada en almacén cubierto, en tanto que, para el caso de carga fraccionada en almacén descubierto, si se encontraron indicios razonables de la existencia de condiciones de competencia.

En ese sentido, en noviembre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 058-2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto y, a su vez, declaró improcedente la solicitud de desregulación tarifaria respecto de los servicios de almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) y para carga fraccionada en almacén cubierto.

Cabe indicar que, al cierre del año 2020, el Regulador se encontró elaborando la propuesta de desregulación tarifaria, el cual corresponderá ser puesto en consideración del Consejo Directivo del Ositrán para su evaluación y, de ser caso, su publicación a fin de recibir los comentarios y sugerencias de los interesados. Asimismo, el Ositrán se encontró analizando el recurso de reconsideración presentado por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. en relación a la declaración de improcedencia de su solicitud de desregulación de los servicios de almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) y para carga fraccionada en almacén cubierto.

- **Revisión Tarifaria en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao**

En octubre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 056-2020-CD-OSITRAN, el Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados brindados en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, el cual estaría vigente para el periodo comprendido entre el 01 de julio de 2021 y el 30 de junio de 2026. Sobre el particular, resulta preciso indicar que este procedimiento corresponde a la segunda revisión del factor de productividad realizada para dicha concesión, habiéndose llevado a cabo la primera revisión en junio de 2016, en cuya oportunidad el Ositrán aprobó un factor de productividad de -9,63% aplicable a las tarifas tope o máximas del Terminal Norte Multipropósito durante el periodo 2016 – 2021.

Al respecto, en el marco de la segunda revisión del factor de productividad, luego de notificada la Resolución de inicio del procedimiento, el Concesionario debe cumplir con la presentación de su propuesta tarifaria ante el Ositrán. Así, al cierre del año 2020, el Regulador se encontró a la espera de dicha propuesta tarifaria para efectos de proceder, posteriormente, con la elaboración de la propuesta tarifaria del Ositrán, la cual corresponderá ser puesta en consideración del Consejo Directivo para su evaluación y, de ser caso, su publicación a fin de recibir los comentarios y sugerencias de los interesados. Cabe señalar que los servicios regulados sujetos a la aplicación del factor de productividad son los siguientes:

**A) Servicios Estándar**

- Servicio en Función a la Nave:
  - Por metro eslora – hora (o fracción de hora).
- Servicios en Función a la Carga:
  - Servicio de embarque o descarga:
    - Servicio con Grúa Pórtico de Muelle:
      - Contenedores de 20 pies lleno.

- Contenedores de 40 pies lleno.
  - Contenedores de 20 pies vacío.
  - Contenedores de 40 pies vacío.
- Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle:
  - Contenedores de 20 pies lleno.
  - Contenedores de 40 pies lleno.
  - Contenedores de 20 pies vacío.
  - Contenedores de 40 pies vacío.
- Carga Fraccionada.
- Carga Rodante.
- Carga Sólida a Granel.
- Carga Líquida a Granel.
- Pasajeros.
- Servicios de transbordo:
  - Servicios con Grúa Pórtico de Muelle:
    - Contenedores de 20 pies lleno.
    - Contenedores de 40 pies lleno.
    - Contenedores de 20 pies vacío.
    - Contenedores de 40 pies vacío.
  - Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle:
    - Contenedores de 20 pies lleno.
    - Contenedores de 40 pies lleno.
    - Contenedores de 20 pies vacío.
    - Contenedores de 40 pies vacío.

#### B) Servicios Especiales con Tarifa Contractual

- Operaciones a la Nave:
  - Movilización de escotillas (ISO Hatches).
  - Re-estiba en bodega (contenedor).
  - Re-estiba vía muelle (contenedor).
  - Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (adicional) contenedor.
- Operaciones Movimientos Horizontales:
  - Movimiento en el Terminal.
- Operaciones de Manipuleo a la Carga:
  - Manipuleo por registro (sin montacargas).
  - Manipuleo por registro (con montacargas).
- Otros:
  - Energía Reefer.
  - Inspección y monitoreo reefer.
  - Montaje/desmontaje de sistema *clip on en reefer gent set*.

#### C) Servicios Especiales con Tarifa Fijada por Ositrán

- Re-estiba carga rodante vía nave.
- Re-estiba carga rodante vía muelle.
- Re-estiba carga fraccionada vía nave.
- Re-estiba carga fraccionada vía muelle.
- Embarque/descarga carga proyecto con grúa móvil.
- Embarque/descarga carga proyecto sin grúa móvil.
- Carga fraccionada peligrosa directa con equipamiento y personal adicional.
- Carga fraccionada peligrosa indirecta con equipamiento y personal adicional.
- Uso de barrera de contención.
- Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves.

Cabe indicar que, de acuerdo con los plazos señalados por el Reglamento General de Tarifas del Ositrán y teniendo en consideración lo estipulado por el Contrato de Concesión del Terminal Muelle Norte, se tiene previsto que las tarifas de los servicios sujetos a la aplicación del factor de productividad entren en vigencia el 1 de julio de 2021.

## 5.5. Mandatos de acceso

- **Infraestructura aeroportuaria**

El Ositrán regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura aeroportuaria administrada por los concesionarios, que es considerada una facilidad esencial, a fin de que se brinden los servicios esenciales, tales como:

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros).
- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas para las operaciones, counters y sistema HBS).
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
- Almacenamiento y abastecimiento de combustible.

Durante el año 2020, el Ositrán emitió los siguientes mandatos de acceso para brindar los servicios esenciales:

- El 12 de febrero de 2020, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN, el Ositrán emitió mandato de acceso a la facilidad esencial del Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS en el AIJCh en favor de LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERÚ S.A., con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Inspección de Equipaje en Bodega).

**Cuadro N° 7**

Proyectos de Contrato de Acceso				
Usuario	Intermedio	Contrato	Servicio Esencial	Aeropuerto
LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERÚ S.A.		EMISIÓN DE MANDATO DE ACCESO	Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS	Lima

Fuente: Resolución del Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Cabe señalar, que con fecha 05 de marzo de 2020, LAP interpuso un Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN. No obstante, el 08 de julio de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 034-2020-CD-OSITRAN, el Ositrán declaró infundado dicho recurso de reconsideración en todos sus extremos.

- Entre los meses de junio y julio de 2020, diferentes Usuarios Intermedios solicitaron al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso por las facilidades esenciales de Counter, Oficinas Operativas y Áreas de Mantenimiento para la prestación de los servicios esenciales de atención de tráfico de pasajeros y equipaje y Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras áreas para aerolíneas en el AIJCH, al no haber sido posible lograr un acuerdo sobre las condiciones contractuales propuestas por el Concesionario.

**Cuadro N° 8**

Proyectos de Contrato de Acceso				
Usuario	Intermedio	Contrato	Facilidad Esencial	Aeropuerto
Aerolíneas Argentinas, Viva Colombia, Plus Ultra, Jet Smart, Aeroméxico, American Airlines, United Airlines, Latam		EMISIÓN DE MANDATO DE ACCESO	Counter	Lima
Aerolíneas Argentinas, Plus Ultra, Aeroméxico, American Airlines, United Airlines, Latam		EMISIÓN DE MANDATO DE ACCESO	Oficinas Operativas	Lima
Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, American Airlines, United Airlines		EMISIÓN DE MANDATO DE ACCESO	Área de Mantenimiento	Lima

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Al respecto, mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 050-2020-CD-OSITRAN, N° 051-2020-CD-OSITRAN y N° 052-2020-CD-OSITRAN, todas de fecha 10 de setiembre de 2020, el Ositrán declaró que no era posible que emita los proyectos de Mandato de Acceso solicitados por los Usuarios Intermedios; debiendo estos volver a negociar los cargos de acceso con LAP una vez que cuenten con la información necesaria. Para tal efecto, deberán tener en cuenta la situación real del mercado de transporte aéreo, la cual determinará la demanda de áreas para los servicios mencionados; así como, de ser el caso, otros temas o cláusulas que pudieran modificarse o verse afectadas como consecuencia de la negociación del cargo de acceso.

Asimismo, se amplió la vigencia hasta por un año adicional de los Mandatos de Acceso aprobados mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN, N° 007-2017-CD-OSITRAN y N° 006-2017-CD-OSITRAN, por las facilidades esenciales de Counter, Oficinas Operativas y Áreas de Mantenimiento.

- Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 047-2020-CD-OSITRAN de fecha 10 de setiembre de 2020, el Ositrán dictó mandato de acceso a Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC), en favor de LATAM AIRLINES S.A. para el uso de Facilidades Esenciales para la prestación de los Servicios Esenciales de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas y Counter) y Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Estación de Línea) en los Aeropuertos de Ilo, Jaén y Jauja.

**Cuadro N° 9**

Proyectos de Contrato de Acceso			
Usuario Intermedio	Contrato	Facilidad Esencial	Aeropuerto
LATAM AIRLINES PERÚ S.A.	EMISIÓN DE MANDATO DE ACCESO	Counter, Oficinas Operativas y Estación de Línea	Ilo, Jaén y Jauja

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 047-2020-CD-OSITRAN  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

## 5.6. Gestión de contratos de concesión

De acuerdo con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1362, que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos<sup>33</sup>, el Consejo Directivo del Ositrán debe emitir opinión técnica previa sobre los proyectos de Contratos de Concesión a solicitud de PROINVERSION<sup>34</sup>; así como sobre los proyectos de modificación de dichos contratos a solicitud del MTC<sup>35</sup>. 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 Infraestructura<sup>36</sup>.

A continuación, se presenta el detalle de las opiniones emitidas por el Ositrán durante el año 2020 con relación a nuevos contratos de concesión y modificaciones contractuales, así como las resoluciones respecto de la interpretación de disposiciones contenidas en los referidos contratos.

<sup>33</sup> Aprobado mediante Decreto Legislativo 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/>

<sup>34</sup> El plazo para emitir opinión es de quince (15) días hábiles desde que PROINVERSION remite la versión final del Contrato y solicita la opinión del regulador. Cabe mencionar que, para el caso de un Contrato de Concesión.

<sup>35</sup> El plazo para emitir opinión sobre las propuestas de modificaciones contractuales es de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud de opinión.

<sup>36</sup> 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.

### 5.6.1. Opiniones sobre nuevos contratos de concesión

#### ● **Anillo Vial Periférico**

Durante el año 2020, a solicitud de Proinversión se emitió una opinión técnica sobre la Versión Inicial del Contrato para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del Anillo Vial Periférico. Esta se realizó a través del Informe Conjunto N° 00100-2020- IC-OSITRAN (GRE-GSFGAJ), de fecha 03 de septiembre de 2020.

Al respecto, con el fin de participar en el proceso de coordinación interinstitucional convocado por Proinversión, desde el mes de mayo de 2020 el personal técnico de Ositrán participó en diversas reuniones de trabajo convocadas con la finalidad de coadyuvar a que la Versión Inicial del Contrato de Concesión pueda ser una generada por el esfuerzo de cooperación interinstitucional.

En esa línea, cabe precisar que, la modalidad propuesta por Proinversión para el Anillo Vial Periférico es la de Concesión por Iniciativa Estatal Cofinanciada, por un plazo mínimo (30) años, dependiendo del periodo de recuperación del Valor Presente de Ingresos de Peaje (VPI). Asimismo, el Informe de Evaluación Integrado (IEI) del Proyecto expone que el objetivo principal es “Mejorar las condiciones del flujo vehicular entre los centros generadores de viaje con las vías nacionales (Norte, Centro y Sur)”. En ese marco, el IEI establece que el Proyecto se constituye como una solución a los problemas de movilidad, transporte y vialidad detallados en el Plan Regional de Desarrollo de Lima (2012-2025).

El 04 de setiembre de 2020, mediante Acuerdo N° 2281-710-20-CD-OSITRAN<sup>37</sup>, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el Informe Conjunto N° 00100-2020-IC-OSITRAN, el cual contiene el análisis técnico legal de la Versión Inicial del Contrato de Concesión sobre las materias relativas al régimen tarifario del contrato, condiciones de competencia y de acceso a la Infraestructura, aspectos técnicos, económicos y jurídicos relativos a la calidad y oportuna prestación de los servicios, y a los mecanismos de solución de controversias derivadas de la interpretación y ejecución de los contratos de concesión, así como a las demás materias de su competencia.

### 5.6.2. Opiniones de modificación de contratos

Durante el 2020, a pedido del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ositrán emitió opinión técnica sobre el proyecto de Adenda N° 10 al Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur, dentro del plazo legal establecido, conforme al siguiente detalle:

**Cuadro N° 10**  
**Opinión técnica sobre modificación de Contratos de Concesión**

Contrato de Concesión	N° de adenda	Informe Conjunto	Fecha de informe
Red Vial N°6 (Pte. Pucusana – Cerro Azul – Ica)	10	00146-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ)	25/11/2020

Fuente: Informe Conjunto N° 00146-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

El objeto de la mencionada Adenda especifica lo siguiente: a) modificar determinados aspectos de la Cláusula 6.20, referentes a la regulación de Obras Nuevas; b) modificar el numeral 6.3 de la Sección 2 del Anexo I del Contrato de Concesión; c) realizar precisiones y modificaciones al Anexo XI del Contrato de Concesión, específicamente en los numerales 1.3, 2.2, 2.4, 2.5 y 4.1; d) encargar a la sociedad Concesionaria la ejecución de las labores constructivas de las Obras Nuevas señaladas en el Anexo 1 de la presente Adenda, e) incorporar la regulación de cambios en el diseño de ingeniería debido a la dificultad en la liberación de terrenos, ubicadas entre las progresivas Km 130+000 y Km 135+000; y, f) incorporar una Cláusula anticorrupción.

<sup>37</sup> <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/10/acta-710-2020-cd.pdf>

### 5.6.3. Interpretación de Contratos de Concesión

Durante el año 2020, no se emitieron opiniones sobre interpretación de contratos de concesión, ello sin perjuicio de haber emitido informes sobre la determinación del de interpretaciones de contratos. En particular, mediante Resolución N° 060-2020-CD-OSITRAN de fecha 29 de diciembre de 2020, se dispone el inicio del procedimiento de interpretación del segundo párrafo de la cláusula 7.1 del el Contrato de Concesión “*Hidrovia Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza – Iquitos – Santa Rosa; Río Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el Río Marañón; Río Ucayali, tramo Pucallpa – Confluencia con el Río Marañón*”.

### 5.7. 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 usuarios<sup>38</sup>. Así, el TSC se pronuncia respecto de asuntos relacionados con facturación y cobro de servicios, calidad y oportunidad del servicio, responsabilidad por los daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, defectos de información proporcionada a los usuarios, entre otros.

Es importante precisar que, en primera instancia administrativa, las controversias que surjan entre entidades prestadoras y sus usuarios intermedios son resueltas por los Cuerpos Colegiados del 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.

En el 2020 no se tramitaron controversias por parte de los CCO. Por tanto, a continuación, se presenta únicamente el detalle de las apelaciones ingresadas y resueltas por el TSC.

- **Apelaciones ingresadas durante el 2020 por entidad prestadora**

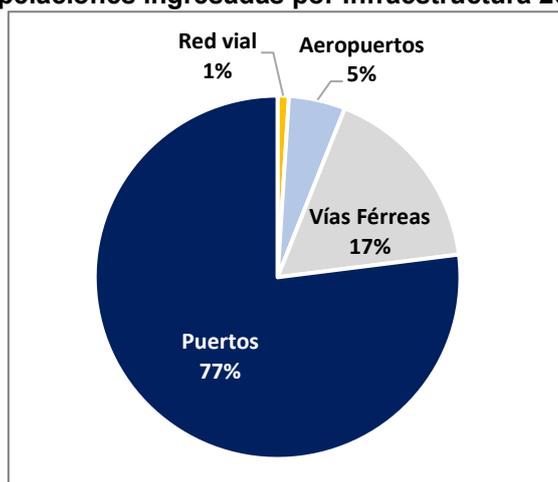
Durante el año 2020 ingresaron un total de 177 recursos de apelación presentados ante el TSC, correspondientes a los reclamos declarados infundados por las entidades prestadoras en primera instancia. De estas, 136 apelaciones correspondieron a servicios vinculados a infraestructuras portuarias (77%), 30 a infraestructuras ferroviarias (17%), 9 a infraestructuras aeroportuarias (5%), y 2 a infraestructuras viales (1%).

---

<sup>38</sup> 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 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.

**Gráfico N° 14**  
**Apelaciones ingresadas por Infraestructura 2020**

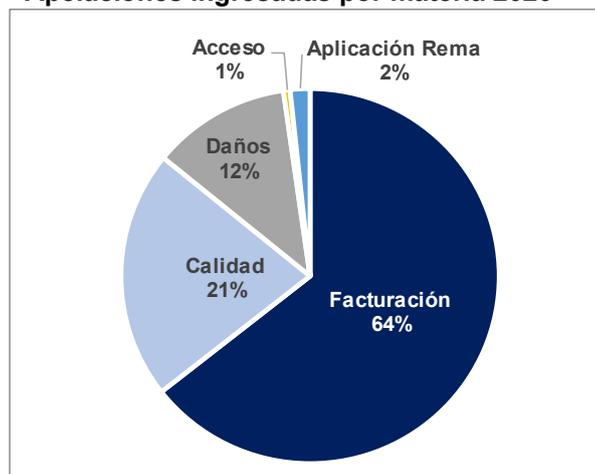


Fuente: TSC del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

De las 177 apelaciones ingresadas, 114 se encuentran relacionadas a facturación y cobro de servicios (64%), 38 corresponden a la calidad y oportuna prestación de los servicios (21%), 21 a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (12%), 3 relacionadas a la aplicación del Reglamento Marco de Acceso (2%) y 1 relacionada al acceso a la infraestructura (1%).

**Gráfico N° 15**  
**Apelaciones ingresadas por materia 2020**



Fuente: TSC del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Con relación a las apelaciones por entidades prestadoras, se aprecia que APM Terminals Callao S.A cuenta con el mayor número de apelaciones ingresadas, alcanzando 109 apelaciones (61,6%) durante el año 2020, seguida de GYM que cuenta con 30 apelaciones ingresadas (17%).

**Cuadro N° 11**  
**Apelaciones ingresadas por Entidad Prestadora y Materia en el año 2020**

Infraestructura	Entidad Prestadora	Materia Reclamos ingresados 2020					Total
		Facturación	Daños y pérdidas	Calidad	Acceso	Aplicación REMA	
Puertos	APM Terminals Callao	91	18	0	0	0	109
	DP World Callao S.R.L	20	3	0	0	0	23
	Terminales Peruanos Euroandinos Paíta S.A	2	0	0	1	0	3
	Salaverry Terminal Internacional S.A	1	0	0	0	0	1
	<b>Total</b>	<b>114</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>136</b>
Aeropuertos	Aeropuertos del Perú S.A	0	0	3	0	1	4
	Lima Airport Partners S.R.L	0	0	2	0	0	2
	Aeropuertos Andinos del Perú S.A	0	0	1	0	1	2
	CORPAC	0	0	0	0	1	1
	<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>9</b>
Red Vial	Concesionaria Vial del Sol S.A	0	0	2	0	0	2
Vías Férreas	GYM Ferrovías	0	0	30	0	0	30
<b>Total</b>		<b>114</b>	<b>21</b>	<b>38</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>177</b>

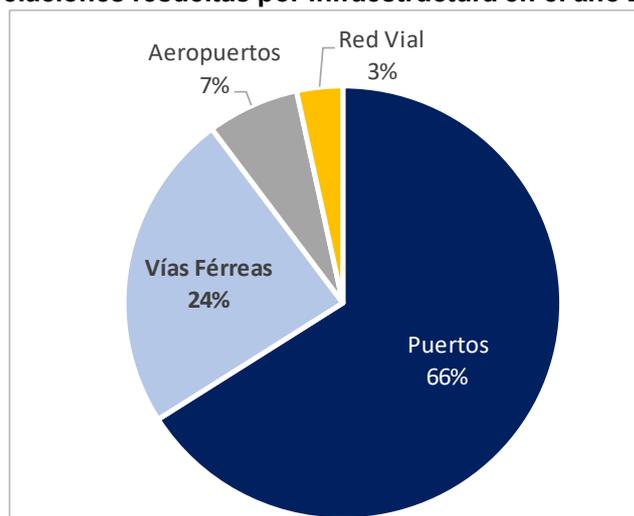
Fuente: TSC del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- Apelaciones resueltas durante el 2020 por entidad prestadora**

El año 2020, el TSC resolvió un total de 147 apelaciones presentadas por los usuarios. En ese sentido, de acuerdo al tipo de infraestructura, se resolvieron 97 expedientes sobre infraestructuras portuaria, esto es, un 66% de las apelaciones resueltas, 35 expedientes sobre infraestructura ferroviaria o de la Línea 1 del Metro de Lima, alcanzando un 24%, 10 expedientes respecto de infraestructura aeroportuaria y 5 relacionados a infraestructura vial, según el siguiente gráfico:

**Gráfico N° 16**  
**Apelaciones resueltas por infraestructura en el año 2020**



Fuente: TSC del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Respecto a las apelaciones resueltas por entidad prestadora, se resolvieron principalmente apelaciones ingresadas contra APM Terminals Callao (53,7%), GYM Ferrovías (23,8%) y DP World Callao (12,2%) entre otros concesionarios, conforme al siguiente detalle:

**Cuadro N° 12**  
**Apelaciones resueltas por Entidad Prestadora en el año 2020**

Infraestructura	Entidad Prestadora	N° Expedientes
Puertos	APM Terminals Callao	79
	DP World Callao	18
	<b>Total</b>	<b>97</b>
Aeropuertos	Lima Airport Partners	5
	Aeropuertos del Perú	3
	Aeropuertos Andinos del Perú	1
	Corpac S. A	1
	<b>Total</b>	<b>10</b>
Red Vial	Concesionaria Vial del Perú	3
	Concesionaria Vial del Sol	1
	Autopista del Norte	1
	<b>Total</b>	<b>5</b>
Vías Férreas	GYM Ferrovías	35
	<b>Total</b>	<b>35</b>
<b>TOTAL</b>		<b>147</b>

Fuente: TSC del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Es importante mencionar que, durante el año 2020, las actividades de la Secretaría Técnica y del TSC estuvieron suspendidas durante casi tres (3) meses (desde el 16 de marzo hasta el 10 de junio de 2020), debido a la suspensión del trámite de procedimientos administrativos de reclamos como consecuencia de las medidas dictadas por el Gobierno en el marco del estado de emergencia<sup>39</sup>. Asimismo, durante el mes de diciembre también se suspendieron las funciones por falta de quorum, debido a la renuncia de unos de los vocales, representante del el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual<sup>40</sup>.

En consecuencia, durante casi cuatro (4) meses, el trámite del procedimiento de reclamos del Tribunal se ha visto suspendido con la consecuente afectación a la resolución de los reclamos de los usuarios y la conclusión de los correspondientes expedientes. Así, si bien durante el año 2020 se resolvieron 147 expedientes, durante el transcurso del año ingresaron 177 expedientes habiendo aumentado la cantidad de expedientes en trámite hasta 121, a fines de diciembre de 2020.

- **Sentido de las apelaciones resultas por el Tribunal de Solución de Controversias durante el 2020**

De otro lado, del total de ciento cuarenta y siete (147) apelaciones resueltas durante el año 2020, sesenta y siete (67) apelaciones se resolvieron favorablemente a los usuarios, representando un 45,6% de apelaciones resueltas y sesenta y tres (63) fueron declaradas infundadas, representando un 42,9%, según el siguiente detalle:

<sup>39</sup> En efecto, el 15 de marzo de 2020, mediante Decreto de Urgencia 026-2020-PCM, se establecieron medidas excepcionales y temporales para prevenir la propagación del COVID – 19, declarando en consecuencia la suspensión por treinta (30) días hábiles del cómputo de los plazos de tramitación de los procedimientos administrativos sujetos a silencio positivo y negativo que se encuentren en trámite, suspensión ampliada mediante Decreto Supremo N° 076-2020-PCM y Decreto Supremo N° 087-2020-PCM hasta el 10 de junio de 2020.

<sup>40</sup> Cabe mencionar que, ante dicha situación, mediante Oficio N° 239-2020-PD-OSITRAN de fecha 01 de diciembre de 2020, el Ositrán solicitó a la PCM la designación de vocales. Así, mediante Resolución Suprema N° 013-2021-PCM de fecha 10 de febrero de 2021 se designó a nuevo vocal.

**Cuadro N° 13**  
**Apelaciones resueltas del 2020**

Sentido Apelaciones	N° Expedientes	Part. %
Fundadas	67	45,6%
Infundadas	63	42,9%
Improcedentes	11	7,5%
Desistimiento	4	2,7%
Denuncia	2	1,4%
<b>Total</b>	<b>147</b>	<b>100%</b>

Fuente: TSC del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- Informes relacionados a procesos contenciosos administrativos**

Durante el año 2020 se elaboraron y presentaron ante Procuraduría Pública, diez (10) informes técnicos en el marco de los procedimientos contencioso administrativos interpuestos por entidades prestadoras o usuarios contra las resoluciones emitidas por el Tribunal, conforme al siguiente cuadro:

**Cuadro N° 14**  
**Informes para Procuraduría Pública de OSITRAN**

Mes	Informe	Expediente
Febrero	Informe N° 005-2020-STO-OSITRAN	Exp. 023-2018-TSC-OSITRAN
Marzo	Informe N° 007-2020-STO-OSITRAN	Exp. 213-2018-TSC-OSITRAN
	Informe N° 008-2020-STO-OSITRAN	Exp. 160-2018-TSC-OSITRAN
Agosto	Informe N° 017-2020-STO-OSITRAN	Exp. 134-2019-TSC-OSITRAN
	Informe N° 018-2020-STO-OSITRAN	Exp. 100-2019-TSC-OSITRAN
Septiembre	Informe N° 019-2020-STO-OSITRAN	Exp. 063-2017-TSC-OSITRAN
Octubre	Informe N° 021-2020-STO-OSITRAN	Exp. 101-2019-TSC-OSITRAN
Noviembre	Informe N° 022-2020-STO-OSITRAN	Exp. 095-2018-TSC-OSITRAN
Diciembre	Informe N° 025-2020-STO-OSITRAN	Exp. 120-2019-TSC-OSITRAN
	Informe N° 026-2020-STO-OSITRAN	Exp. 184 y 192-2019-TSC-OSITRAN

Fuente: TSC del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## 5.8. Función normativa<sup>41</sup>

### (i) Procedimiento para la elaboración y revisión de normas

Como parte de 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.

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

<sup>41</sup> Cabe señalar que, si bien la misión normativa también comprende la emisión de mandatos de acceso, durante el 2018 no se emitieron mandatos de acceso.

impliquen la creación de obligaciones, requisitos y/o procedimientos a los administrados, así como los pasos a seguir para la elaboración del correspondiente RIA.

**Imagen N° 1**  
**Principales etapas del procedimiento de emisión de normas del Ositrán**



Fuente: Procedimiento PC-15-SGC "Elaboración y revisión de normas en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio"  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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.

Durante el 2020, el procedimiento PC-15-SGC fue revisado y modificado en dos oportunidades:

- El 14 de agosto de 2020, mediante Memorando N° 079-2020-GG-OSITRAN, se aprobó la versión 2 del procedimiento. En particular, se efectuaron precisiones respecto de la participación de los órganos proponentes en el procedimiento, las competencias, plazos y mecanismos de remisión de comentarios por parte del Comité Evaluador RIA y la oportunidad de remisión de las normas para su revisión

en el marco del análisis de calidad regulatoria (ACR) de la PCM<sup>42</sup>, en atención a las disposiciones establecidas mediante Decreto Supremo N° 061-2019-PCM<sup>43</sup>.

- El 27 de octubre de 2020, mediante Memorando N° 122-2020-GG-OSITRAN, se aprobó la versión 3 del procedimiento PC-15-SGC. Ello, a fin de incluir como herramienta de seguimiento del procedimiento a la Matriz de Control de Plazos, de manera similar a la utilizada en los procedimientos tarifarios y de gestión de contratos. Asimismo, se establece que cada órgano encargado debe designar a un representante titular y uno alterno para el registro y seguimiento de los plazos.

Finalmente, debe tenerse en consideración que la adopción del RIA tiene por finalidad coadyuvar a lograr un mejor diseño regulatorio ante un problema de política pública, garantizando que la selección de los mecanismos de intervención gubernamental sean los más adecuados y racionales. Considerando ello, el Manual de Análisis de Impacto Regulatorio del Ositrán, establece que la adopción del RIA se debe dar en aquellas regulaciones que incidan en el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, en el cumplimiento de los contratos de concesión. Así, dicho Manual establece que el supuesto central para elaborar un RIA es la modificación, adición o eliminación de algún elemento de aquellos reglamentos que regulan el ejercicio de las principales funciones de la entidad, tales como las funciones supervisora o reguladora.

## (ii) 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 procedimiento de revisión y modificación del RETA se ha realizado 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, 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 previa 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 Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (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

<sup>42</sup> En particular, se establece que de manera previa a la remisión del proyecto normativo y ACR para la validación de la PCM, resulta necesario que la norma y el correspondiente Informe RIA sean puestos a consideración del Consejo Directivo del Ositrán. Una vez que el Consejo Directivo valida los documentos, dispone la realización del ACR, en caso corresponda, a efectos que sea remitido a la PCM para su validación, luego de ello, el Consejo Directivo aprueba la norma.

<sup>43</sup> Conforme a lo establecido en el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1310, aprobado por D.S. N° 075-2017-PCM<sup>43</sup>, los organismos reguladores deben efectuar el Análisis de Calidad Regulatoria (ACR) de todas aquellas disposiciones normativas que establezcan procedimientos administrativos de iniciativa de parte, de manera previa a su aprobación. Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 061-2019-PCM, aprobado el 05 de abril de 2019, se derogó el Decreto Supremo N° 075-2017-PCM y se aprobó un nuevo Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria.

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.

El 26 de febrero de 2019, se publicó el proyecto de norma, el informe RIA<sup>44</sup> y demás documentos en el portal web<sup>45</sup>, otorgándose a las partes interesadas un plazo hasta el 28 de marzo para remitir sus comentarios. Posteriormente, el 17 de diciembre de 2020, la GRE elevó el proyecto de modificación del Reglamento General de Tarifas del Ositrán y documentos correspondientes para ser sometido a consideración del Consejo Directivo.

El 21 de enero de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN<sup>46</sup>, se aprobó el nuevo Reglamento General de Tarifas del Ositrán, así como el correspondiente Informe de Análisis de Impacto Regulatorio. A continuación, se destacan las modificaciones y mejoras efectuadas más importantes:

- **Nueva estructura:** El nuevo RETA prevé una mejor estructura, en la medida que agrupa disposiciones sobre un mismo tema y brinda mayor orden (por ejemplo, regula los procedimientos tarifarios de manera separada a las obligaciones de las Entidades Prestadoras), lo cual facilita su entendimiento para todos los interesados.
- **Adecuación a las normas de simplificación administrativa:** De acuerdo con las normas de simplificación administrativa vigentes, en el nuevo RETA se han suprimido los documentos cuyo requerimiento no se encuentra permitido solicitar a los administrados (por ejemplo, ya no se requiere que el administrado acompañe a su solicitud de inicio del procedimiento una copia de la vigencia de poder de su representante legal.)
- **Publicación en un diario de amplia circulación:** Se elimina la obligación de que las entidades prestadoras publiquen sus tarifarios en diarios de amplia circulación. Con ello no sólo se genera un importante ahorro anuales para las Entidades Prestadoras en términos monetarios (de alrededor de S/ 290 mil anuales), sino que también se reducen los costos de transacción.
- **Ordenamiento de los procedimientos tarifarios:** Se han establecido las disposiciones específicas para cada procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria, pues antes las disposiciones se encontraban de manera unificada y poco clara. Así, la nueva norma desarrolla un capítulo especial para las disposiciones aplicables a los procedimientos de desregulación tarifaria.

<sup>44</sup> Cabe mencionar que el procedimiento de revisión del RETA se viene realizando conforme a las pautas establecidas en el Manual de Análisis de Impacto Regulatorio del Ositrán, 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).

<sup>45</sup> En particular, se publicaron los siguientes documentos:

- Resolución que autoriza la publicación en el diario oficial el Peruano.  
En: [https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/009CD2019\\_RETا.pdf](https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/009CD2019_RETا.pdf)
- Proyecto de Reglamento General de Tarifas.  
En: <https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/RETA.pdf>
- Informe de Análisis de impacto regulatorio.  
En: <https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/INFORME.pdf>
- Exposición de Motivos. En: [https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/PROYECTO\\_RETا.pdf](https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/PROYECTO_RETا.pdf)

<sup>46</sup> <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1581023/reso-003-2021-cd.pdf>

- **Entrada en vigencia de los descuentos, ofertas, paquetes de servicios y promociones:** El nuevo RETA reduce de diez (10) a cinco (5) días de antelación el plazo para la publicación y entrada en vigencia de los descuentos, ofertas, paquetes de servicios y promociones. Con ello, se genera un beneficio directo a los usuarios, quienes podrán beneficiarse en un menor plazo de los descuentos, ofertas, paquetes de servicios y promociones, pero asegura que puedan acceder a dicha información con una antelación razonable.
- **Anexos metodológicos:** A efectos de dotar a las decisiones regulatorias de mayor predictibilidad, los Anexos metodológicos del nuevo RETA contienen un mejor desarrollo sobre los criterios y metodologías aplicables a los procedimientos tarifarios, sin efectuar modificaciones que afecten la aplicación de las metodologías. Asimismo, se han efectuado correcciones a errores materiales en las fórmulas de cálculo del factor de productividad y del cálculo de la productividad total de los factores de la empresa o la industria mediante el índice de Fisher.
- **Establecimiento de reglas para el redondeo de las tarifas:** En los Contratos de Concesión no se establecen pautas referentes al número de decimales a considerar para el tratamiento de las cifras intermedias empleadas en los cálculos tarifarios. A fin de generar mayor predictibilidad y homogeneizar los criterios, se incluyen criterios de redondeo de cálculos intermedios<sup>47</sup>.

### (iii) Reglamento de Reclamos

El 06 de junio de 2011, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del Ositrán (en adelante, el Reglamento de Reclamos).

El 27 de julio de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 042-2020-CD-OSITRAN<sup>48</sup>, se modificaron los artículos 22 y 60 del Reglamento de Reclamos del Ositrán. Dichos artículos regulan la realización de una Audiencia en la que las partes podrán expresar de manera oral los argumentos de su defensa ante el órgano resolutivo correspondiente, esto es, la Entidad Prestadora, los Cuerpos Colegiados o los miembros del TSC.

En particular, el artículo 60 se ha modificado con el fin de establecer expresamente que los informes orales ante el Tribunal resulten facultativos y sean concedidos en caso sus miembros consideren oportuno contar con elementos de juicio adicionales a los aportados por las partes a lo largo del procedimiento. Así, se ha buscado hacer más expeditiva y célere la atención y solución de los reclamos presentados por los usuarios por parte del Tribunal.

Por otra parte, el artículo 22 se ha modificado con el fin de establecer expresamente que los informes orales cuya solicitud sea concedida, puedan ser realizados tanto de manera presencial como por medios virtuales. Ello, en atención a las medidas de distanciamiento aplicadas de por el gobierno para contener la propagación del Covid-19, según las cuales se restringen aquellos eventos que impliquen la concentración de personas en espacios abiertos o cerrados que configuren riesgos para la transmisibilidad del virus.

Finalmente, cabe mencionar que los cambios efectuados están contribuyendo a la simplificación de los trámites administrativos a fin de hacer más célere la atención de los reclamos presentados por los usuarios y más accesible la participación de los usuarios en

<sup>47</sup> En particular, los siguientes:

- Se deberán mantener todos los dígitos que presente el software de procesamiento empleado para los cálculos.
- En caso de uso de variables o indicadores se debe considerar todos los decimales disponibles publicados por la fuente o entidad emisora.
- En el caso se emplee la tarifa del periodo anterior, se deberá considerar dicha tarifa con todos los dígitos publicados por la EE.PP. en su respectivo tarifario.
- El valor porcentual del RPI como el valor porcentual del factor X deben redondearse a dos decimales.

<sup>48</sup> <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/042-2020-cd.pdf>

los procedimientos al poder intervenir de manera remota desde sus ordenadores o teléfonos móviles.

#### **(iv) Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios**

El 30 de abril de 2020, mediante Informe N° 115-2020-GAU-OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario, en su calidad de Secretaría Técnica de los Consejos de Usuarios, sustentó ante la Gerencia General la necesidad de modificar el artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios de OSITRAN y Anexo Único, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 022-2016-CD-OSITRAN, referido al desarrollo presencial de las sesiones de los Consejos de Usuarios.

Ello, con la finalidad de garantizar la actuación operativa de los Consejos de Usuarios y su adecuado funcionamiento frente a situaciones que impidan el desarrollo presencial de sus actividades como órgano colegiado, así como contribuir con el cumplimiento de su actuación y participación como agentes interesados en la actividad regulatoria de la infraestructura de transporte de uso público bajo competencia del Ositrán.

Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2020-CD-OSITRAN<sup>49</sup> de fecha 06 de mayo de 2020, se aprobó la modificación del artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios, a través del cual se incorporó la modalidad virtual como un mecanismo de comunicación alternativo que permita la realización de las sesiones de los Consejos de Usuarios del Ositrán, a través del uso de plataformas o aplicaciones tecnológicas, coadyuvando con la protección de la salud de los referidos representantes, así como de los funcionarios que participan en dichas sesiones, dada la situación de emergencia sanitaria generada por la propagación del COVID-19.

#### **(v) Normativa en materia de protección a usuarios**

Con el fin de coadyuvar en el cumplimiento de las medidas sanitarias establecidas por el Poder Ejecutivo por parte de los usuarios de la “Línea 1 del Metro de Lima y Callao”, así como reducir la posibilidad de interacción física entre los usuarios y el personal de las Entidades Prestadoras en el marco del procedimiento de atención de reclamos de usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público, se aprobaron las siguientes disposiciones normativas:

- El 27 de julio de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 040-2020-CD-OSITRAN, se aprobaron disposiciones temporales para la prestación del servicio de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria. La mencionada norma establece las siguientes disposiciones:
  - La obligatoriedad de la empresa concesionaria de exigir a los usuarios el uso obligatorio de los elementos de protección personal durante el uso del servicio (desde el ingreso a las Estaciones hasta el retiro en las Estaciones de destino), facultándolos a limitar el ingreso y permanencia de aquellos que mostraran reticencia a realizar su cumplimiento.
  - El reforzamiento de las labores de limpieza de las áreas de mayor contacto con los usuarios al interior de las estaciones y coches de los trenes, conforme al Plan Extraordinario de Limpieza
  - Atención inmediata a aquellos usuarios que presenten posibles síntomas de contagio del COVID-19, al interior de las estaciones y coches, de acuerdo al Procedimiento de actuación frente al COVID-19 establecido por la empresa concesionaria.

<sup>49</sup> <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/05/027-2020-cd.pdf>

- El reforzamiento del deber de información de la empresa concesionaria (mediante audios y señalética, entre otros) hacia los usuarios, a fin de concientizar acerca de la importancia de cumplir las diversas medidas para un viaje seguro; así como del horario, haciendo énfasis en la llegada y salida de los últimos trenes, a fin de evitar esperas innecesarias y puedan cumplir el horario de restricción para el tránsito de personas.
- El 22 de octubre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 057-2020-CD-OSITRAN, se aprobaron disposiciones temporales para la presentación de reclamos y recursos, en el marco del procedimiento de atención de reclamos de usuarios durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria. La mencionada norma dispone lo siguiente:
  - La apertura de los canales telefónicos y virtuales (correo electrónico o página web) establecidos por las Entidades Prestadoras, para la interposición de recursos administrativos, en tanto que, en la actualidad, la interposición de dichos medios impugnativos se efectúa a través de los canales presenciales; situación que obliga el desplazamiento de los usuarios hasta las oficinas administrativas de las Entidades Prestadoras.
  - La oportunidad de la entrega de las Entidades Prestadoras del número o código correlativo de identificación del recurso presentado, así como la constancia de recepción correspondiente, ante su interposición a través de canales telefónicos y virtuales.
  - La obligación a cargo de las Entidades Prestadoras respecto a la difusión de la importancia del uso de canales telefónicos y virtuales para la presentación de reclamos y recursos, así como el horario de atención correspondiente.
  - La posibilidad de poner a disposición de los usuarios, equipos o dispositivos electrónicos o informáticos que faciliten la interposición de sus reclamos y recursos a través de los canales virtuales, cuando éstos se encuentren en las oficinas o dependencias designadas por las Entidades Prestadoras para tal efecto.
  - La obligación a cargo de las Entidades Prestadoras y del Ositrán, de informar a los usuarios, durante la presentación del reclamo y/o recurso respectivo, así como en la comunicación dirigida por la Secretaría Técnica del Tribunal del Ositrán, en la cual se informa acerca de la elevación del recurso de apelación correspondiente, respecto a la posibilidad de autorizar la notificación de los actos administrativos por correo electrónico, así como las responsabilidades que éstos deberán asumir, al otorgar dicha autorización.

#### **(vi) Procedimientos de modificación de reglamentos en trámite al cierre de 2020**

- **Reglamento General de Supervisión**

El Reglamento General de Supervisión fue aprobado el 25 de agosto de 2011, mediante Resolución N° 024-2011-CD-OSITRAN, el cual tiene como finalidad regular el procedimiento de supervisión por parte del Ositrán de las obligaciones contractuales y normativas que deben cumplir las Entidades Prestadoras. Al respecto, 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.

Mediante Memorando N° 01589-2020-GSF-OSITRAN de fecha 10 de setiembre de 2020, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización sustentó ante la Gerencia General la necesidad de iniciar el procedimiento de revisión normativa del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN (RGS), la cual fue autorizada con Memorando N° 303-2020-GG-OSITRAN de fecha 23 de setiembre de 2020.

Así, conforme al Plan de Trabajo desarrollado para la revisión y modificación del RGS, en octubre de 2020 se llevó a cabo la consulta pública previa. Dicha consulta contó con la participación de los usuarios y administrados que forman parte del ámbito de aplicación del RGS, como son los supervisores del Ositrán y las Entidades Prestadoras, quienes a través de cuestionarios remitieron su opinión, comentarios y sugerencias respecto de los siguientes aspectos planteados:

- La incorporación de la denominada “supervisión orientativa”.
- La determinación del alcance de las medidas correctivas.
- La precisión de la presunción de veracidad de la documentación remitida por las entidades prestadoras.
- La precisión del contenido mínimo del acta de inspección y la presunción de veracidad de los hechos registrados.
- Precisión de las definiciones, entre otras precisiones en artículos varios.

Posteriormente, con los resultados de la Consulta efectuada se dio inicio a las actividades de elaboración del proyecto de modificaciones al RGS y del Informe con el análisis de Impacto Regulatorio, actividades que continúan en desarrollo al cierre de 2020, conforme al cronograma de trabajo.

#### • **Reglamento de Marco de Acceso**

El Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA)<sup>50</sup> 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.

El proyecto de nuevo REMA se realizó en el marco de la asistencia técnica de la OCDE para la implementación del RIA en el Ositrán. Así, el 09 de setiembre del 2019, se recibieron vía correo electrónico los comentarios de los colaboradores de la OCDE respecto al proyecto de Informe RIA y del reglamento.

El 31 de diciembre de 2019, mediante Memorando N° 3038-2019-GSF-OSITRAN, se remitió al Comité Evaluador RIA el Informe RIA y el proyecto de modificación del REMA solicitando su revisión, conforme lo dispuesto en el procedimiento PC-15-SGC. En atención a dicho pedido, mediante Memorando Conjunto N° 006-2020-MC-OSITRAN de fecha 22 de enero de 2020, el Comité Evaluador RIA remitió sus comentarios.

<sup>50</sup> Modificado mediante Resoluciones 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.

Así, al cierre de 2020, el proceso de modificación del REMA se encuentra en etapa de elaboración del proyecto normativo e informe RIA para su posterior remisión al Comité Evaluador RIA. Para ello, se viene evaluando y analizando los comentarios y observaciones efectuados por el Comité Evaluador RIA, a fin de remitir nuevamente el Informe RIA y el proyecto de Norma de conformidad con lo señalado en el procedimiento PC-15-SGC.

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

En el sector de infraestructura de transportes existe diversa información sensible relacionada al secreto comercial o industrial de las empresas prestadoras, supervisoras y otros administrados. Debido a ello, se torna necesario que la misma sea protegida por este Organismo Regulador; en ese contexto, se aprobó el Reglamento para la determinación, ingreso, registro y resguardo de la información confidencial, mediante la Resolución de Consejo Directivo No. 005-2003-CD-OSITRAN.

Ahora bien, considerando el tiempo de vigencia del mismo (2003), el Reglamento de Organización y Funciones, aprobado mediante Decreto Supremo No. 012-2015-PCM, y el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado a través del Decreto Supremo No. 004-2019-JUS, se hace imperiosa su modificación. Es por ello que se viene trabajando en un Proyecto de Reglamento para el ingreso, determinación, registro, uso y resguardo de la información confidencial presentada ante el Ositrán. Este tiene como finalidad contribuir con una mejor administración y protección de la información, lo que beneficiará a los administrados, a terceros en general y la propia entidad. En ese sentido, los avances del mencionado Reglamento han considerado lo siguiente:

Así, durante 2020 se continuaron con las gestiones destinadas a la elaboración de una versión final del Reglamento. El 13 de noviembre de 2020, mediante el Memorando N° 0457-2020-GAJ-OSITRAN se remitió a la Gerencia General el Cronograma de trabajo respecto a la revisión del Reglamento para el ingreso, determinación, registro, uso y resguardo de la información confidencial presentada ante el Ositrán.

Finalmente, en cumplimiento del mencionado cronograma de trabajo, el 18 de diciembre de 2020, mediante Memorando Circular N° 005-2020-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica remitió el Proyecto de Reglamento de Información Confidencial del Ositrán para que, de estimarlo pertinente, hagan llegar sus comentarios o sugerencias a más tardar el 8 de enero de 2021. Así, en el transcurso de 2021, se tiene previsto culminar la revisión y modificación del referido proyecto normativo.

## VI. EL 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.

### 6.1. 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*"<sup>51</sup>. Dicho manual de uso interno se divide en siete capítulos, en los que se incluyen pautas y criterios necesarios para llevar a cabo cada una de las etapas que forman parte del Análisis de Impacto Regulatorio (RIA), de conformidad con las buenas prácticas en materia de análisis de impacto regulatorio recomendadas por la OCDE.

En este contexto, a finales de 2020, el Ositrán elaboró, con el apoyo técnico de la OCDE, su primer informe de Análisis de Impacto Regulatorio en el marco del procedimiento de modificación del RETA, el cual fue aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN. Asimismo, se viene aplicando el RIA como parte de los procedimientos de revisión del REMA y RGS.

Cabe señalar que, como parte de la implementación del RIA en el Ositrán, se ha capacitado al personal de la institución sobre dicha herramienta. En efecto, en octubre de 2020, la Jefatura de Estudios Económicos realizó una capacitación virtual sobre el Análisis de Impacto Regulatorio (RIA) y su implementación en Ositrán al personal de las distintas gerencias del Ositrán. A través de dicha capacitación se han brindado herramientas para la aplicación del RIA, y con ello fortalecer las competencias del personal del Ositrán para el diseño de propuestas normativas dentro de la institución.

### 6.2. Participación en reuniones bianuales de la NER de la OCDE

Como parte del compromiso del Programa País, los Organismos Reguladores están invitados a participar en el Comité de Política Regulatoria (RPC, por sus siglas en inglés: Regulatory Policy Committee) de la OCDE. Dicho Comité fue creado por el Consejo de la OCDE el 22 de octubre de 2009 para ayudar a las economías miembros y no miembros a construir y fortalecer sus esfuerzos de reforma regulatoria. Cabe mencionar que, dicho Comité es uno de los que evalúa el proceso de adhesión del Perú a la OCDE, siendo uno de los aspectos a ser evaluados la participación que se haya tenido en ellos.

<sup>51</sup> <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/047-CD.pdf>

Considerando lo anterior, para el Ositrán es fundamental poder participar en las reuniones bianuales de dicho Comité, así como en las reuniones de la Red de Reguladores Económicos (NER, por sus siglas en inglés: Network of Economic Regulators) que tienen lugar en las mismas fechas en la ciudad de París, República Francesa.

Debido a la coyuntura mundial a raíz de la pandemia generada por la propagación del Covid 19, se suspendieron las reuniones presenciales en París, las mismas que fueron realizadas de manera virtual. Así, entre el 16 y 17 de noviembre de 2020, colaboradores del Ositrán participaron en la 15a reunión bianual de la Red de Reguladores Económicos (NER), así como en la mesa redonda sobre regulación y tecnologías emergentes<sup>52</sup>.

Como parte de la mesa redonda se presentó y evaluó el trabajo reciente de la OCDE sobre regulación y tecnologías emergentes y se discutieron las oportunidades para un mayor análisis y orientación en esta área. Un primer panel discutió cómo los gobiernos están comenzando a adaptar sus marcos regulatorios y de gobernanza para permitir la innovación y asegurar un nivel suficiente de protección a la sociedad. El segundo panel analizó más a fondo las oportunidades que brindan las nuevas tecnologías digitales para desarrollar enfoques innovadores (por ejemplo, regulación basada en datos) que permitan una elaboración de reglas más efectivas y eficientes.

Asimismo, en el marco de las reuniones de la NER se presentaron los principales resultados de la Encuesta sobre el marco de dotación de recursos de los reguladores económicos, brindando a los delegados la oportunidad de debatir y comentar sobre los mismos. Este es un aspecto relevante, pues los reguladores económicos, como organismos públicos en general, están bajo una presión cada vez mayor para cumplir con los crecientes mandatos y expectativas. A medida que se acelera el ritmo del progreso tecnológico, los sectores que supervisan se vuelven cada vez más complejos. Al mismo tiempo, los reguladores a menudo se enfrentan a restricciones presupuestarias y de recursos humanos.

Finalmente, se llevaron a cabo dos (2) mesas redondas, coorganizadas por la OCDE y el Club de Reguladores de la Universidad Dauphine, sobre la perspectiva de expertos respecto a cómo se organiza y opera la evaluación del desempeño de las agencias reguladoras. Los reguladores desempeñan un papel fundamental en los sectores regulados, y la evaluación del desempeño ayuda a los reguladores y organismos de supervisión a comprender su eficacia e impacto y a evidenciar el valor del regulador.

### 6.3. Evaluación del desempeño del Ositrán: Implementación del PAFER

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.

En vista de la importancia que reviste para el Ositrán la evaluación de su desempeño, durante el año 2019 se inició formalmente la implementación del Marco para la Evaluación del Desempeño de los Reguladores Económicos (PAFER, por sus siglas en inglés "*Performance Assessment Framework for Economic Regulators*") a cargo de un equipo de expertos de la OCDE.

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

<sup>52</sup> Cabe resaltar que, si bien se había previsto la participación de Ositrán en las reuniones bianuales de la NER de la OCDE en París durante el mes de abril de 2020. El 20 de marzo de 2020, mediante correo electrónico, la Secretaría de la NER informó que debido a las circunstancias por la propagación del COVID-19 y medidas de confinamiento aplicadas por el gobierno francés, se cancelaba la 14ª sesión de la NER, por lo cual esta actividad no pudo ser ejecutada.

sus funciones y objetivos, contribuyendo así a fomentar el desarrollo del país y mejorar de la calidad de vida de usuarios.

El 27 de febrero de 2020, se presentaron los resultados de la evaluación efectuada por la OCDE bajo el PAFER<sup>53</sup>. El informe contiene los principales hallazgos y recomendaciones que deberá aplicar el Ositran en el corto, mediano y largo plazo para fortalecer su desempeño organizacional y sus estructuras de gobernanza, con el fin de alcanzar el nivel de un regulador de clase mundial.

Imagen N° 2



Fuente: OCDE (2020) "Impulsando el desempeño del Regulador de Infraestructura de Transporte de Perú".

#### 6.4. 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 Ositran 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 2020 se tuvieron los siguientes avances:

<sup>53</sup> [https://www.oecd-ilibrary.org/governance/impulsando-el-desempeno-del-regulador-de-infraestructura-de-transporte-de-peru\\_21e9f02c-es](https://www.oecd-ilibrary.org/governance/impulsando-el-desempeno-del-regulador-de-infraestructura-de-transporte-de-peru_21e9f02c-es)

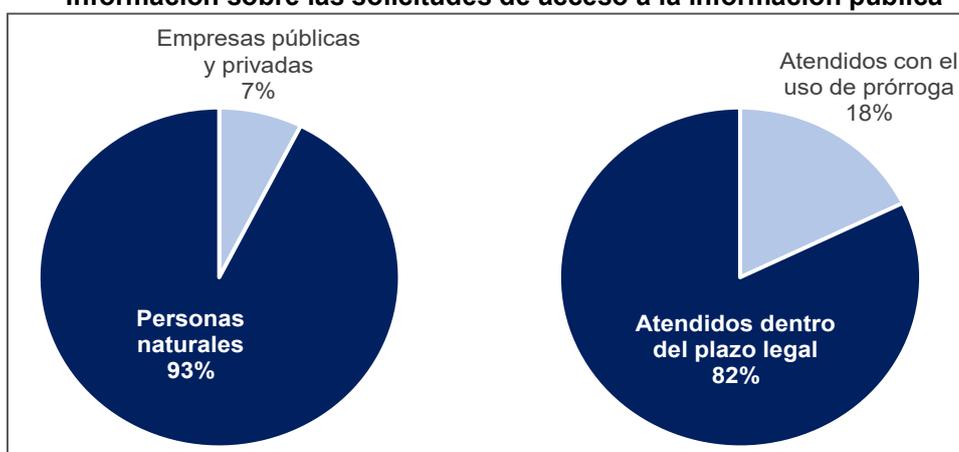
- (i) Durante el 2020, por tercera vez, el Ositrán ha presentado a la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores del Congreso de la República, un reporte de su desempeño. En dicho reporte se detalla el cumplimiento de sus funciones de supervisión, fiscalización, regulación, normativa, 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<sup>54</sup>.
- (ii) El 23 de octubre de 2020, en cumplimiento de lo dispuesto la Resolución de Presidencia N° 009-2017-PD-OSITRAN y reafirmando el compromiso por una gestión eficaz y transparente, se llevó a cabo la 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 2019. Cabe mencionar que, debido a la coyuntura nacional, la audiencia se llevó a cabo por primera vez de manera virtual<sup>55</sup>.

Por otro lado, un pilar importante para promover y garantizar altos estándares en materia de transparencia, se relaciona el acceso a información pública. Ello constituye un derecho fundamental para todos los ciudadanos que deseen buscar y recibir información y datos del Ositrán. Así a continuación de detallan los principales resultados del acceso a la información pública durante 2020.

- **Información sobre las solicitudes de acceso a la información pública recibidas y atendidas durante 2020**

Durante el año 2020, se recibieron un total de 423 Solicitudes de Acceso a Información Pública (SAIP), de las cuales se atendieron la totalidad. Cabe mencionar que, de las solicitudes recibidas 7 fueron pedidos duplicados. En cuanto a los solicitantes, se tiene que el 93% de las solicitudes (385) fueron efectuadas por personas naturales; mientras que el 7% restante por empresas. Asimismo, se aprecia que todas las solicitudes fueron atendidas dentro del plazo legal, siendo que el 82% (342) se atendió dentro de los 10 días hábiles; mientras que el 18% restante (74) fueron atendidos mediante el uso de prórrogas debido a causas justificadas, de conformidad con la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

**Gráfico N° 17**  
**Información sobre las solicitudes de acceso a la información pública**



Fuente: Oficina de Gestión Documentaria

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>54</sup> El documento se encuentra disponible en:

[https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/06/REPORTE\\_ANUAL\\_DESEMPEÑO\\_2018.pdf](https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/06/REPORTE_ANUAL_DESEMPEÑO_2018.pdf)

<sup>55</sup> <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/10/presentacion-rendicion-cuentas-2019.pdf>

Con relación al tipo de información solicitada mediante los pedidos de acceso a la información pública, se tiene que la mayor parte (92%) se relaciona con información producida directamente por la entidad, como son las opiniones del regulador, informes emitidos, estudios y expedientes tramitados con relación a las funciones misionales del Ositrán. El 8% restante tiene que ver con información sobre el personal, la contratación de bienes y servicios, datos generales de la entidad (directorio de funcionarios, normas, etc.) e información sobre el planeamiento y organización de la entidad.

Cabe mencionar que, durante el 2020, el Ositrán implementó acciones y buenas prácticas con relación al acceso a la información pública, portal Institucional y portal de transparencia estándar. En particular, las siguientes:

- Capacitación a los colaboradores en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
- Difusión a la Ciudadanía acerca del Procedimiento de Acceso a la Información Pública.
- Medios alternativos a la mesa de partes para la presentación de SAIP (Portal de Transparencia Estándar y Sede digital).
- Emisión de normativa (directivas, lineamientos) para la atención de SAIP presentadas ante la Entidad.
- Derivación más célere de las SAIP desde la Mesa de Partes Presencial y Plataforma ubicada en la Sede Digital del Ositrán.
- Emisión de alertas para el cumplimiento del plazo de atención de la SAIP.
- Comunicación a los solicitantes (vía telefónica o por correo o por notificación) de la liquidación de los costos de reproducción y del estado de la solicitud.
- Implementación de sistema informático para la atención de SAIP presentadas ante la Entidad, así como para el seguimiento de las solicitudes por parte de los solicitantes.

## VII. LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN

Uno de los ejes fundamentales de la gestión del Ositrán es la lucha contra la corrupción, habiéndose implementado diversas iniciativas a lo largo de los últimos años. En efecto, este organismo regulador ha adoptado una política de gestión antisoborno y ha creado mecanismos de denuncia. Asimismo, el Ositrán cuenta con la certificación ISO 37001 para el Sistema de Gestión Antisoborno y con un oficial de cumplimiento a cargo de la aplicación eficaz de la política antisoborno<sup>56</sup>. Entre las medidas adoptadas durante el 2020, destacan las siguientes:

- El 20 de abril de 2020, mediante Resolución N° 011-2020-PD-OSITRAN, se revisó y actualizaron las *medidas que regulan la promoción y difusión del comportamiento ético de los miembros del Ositrán*<sup>57</sup>, con el fin de promover el cumplimiento de los valores institucionales, principios, deberes y prohibiciones de comportamiento ético, así como establecer incentivos y estímulos para promover la cultura ética en los miembros del Ositrán. Conforme a dicha resolución, se establecen una serie de "Acciones de Integridad y Lucha Contra la Corrupción del Ositrán 2020- 2021", siendo las más resaltantes las siguientes:
  - Realización de capacitación y campañas de concientización sobre valores, ética pública y promoción de la integridad, a través de los correos electrónicos y volantes informativos.
  - Se implementó un programa de reconocimiento a los colaboradores del Ositrán que se destacaron en el cumplimiento de los principios y deberes éticos, con el objetivo de fomentar la cultura organizacional y el cumplimiento del Sistema de Control Interno a través de los comportamientos asociados a los valores institucionales de Excelencia y Compromiso<sup>58</sup>.
- El 26 de mayo de 2020, mediante Resolución de Presidencia N° 0013-2020-PD-OSITRAN<sup>59</sup>, se aprobó la Política de Integridad del Ositrán. Mediante dicha política, el Ositrán manifiesta su compromiso de cumplir con la Política Nacional de Integridad, a través de la implementación efectiva del Sistema de Control Interno, la Promoción de la Transparencia y el Acceso a la Información Pública, el adecuado funcionamiento de los canales de denuncias garantizándose una investigación imparcial y sanciones oportunas, brindando las medidas de protección; además de mostrar un comportamiento personal ejemplar y un alto nivel de decoro en el desempeño de sus funciones acorde a las medidas de comportamiento ético, nuestra política del Sistema de Gestión Antisoborno y demás normas.
- El 06 de julio de 2020, mediante Resolución de Presidencia N° 0015-2020-PD-OSITRAN<sup>60</sup>, se aprobaron las acciones de Integridad y Lucha contra la Corrupción del Ositrán 2020- 2021. Ello, con el fin de promover y garantizar la prevención, control y sanción efectiva de la corrupción con la participación de los servidores del Ositrán en particular y de la ciudadanía en general. Entre las acciones de integridad y lucha contra la corrupción establecidas, destacan las siguientes:
  - Verificar la actualización del portal de transparencia y la atención oportuna de las solicitudes de acceso a la información
  - Realizar inducción al personal nuevo sobre los componentes de integridad y lucha contra la corrupción.

<sup>56</sup> Ver Resolución N° 066-2019-GG-OSITRAN. Disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/06/066GG2019.pdf>

<sup>57</sup> Cabe mencionar que, mediante Resolución N° 011-2020-PD-OSITRAN de fecha 20 de abril de 2020, se aprobó la actualización del texto denominado "Medidas que Regulan el Comportamiento Ético de los Miembros del Ositrán y la Promoción y Difusión de la Ética". <https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2020/05/011-2020-pd.pdf>

<sup>58</sup> El 30 de diciembre de 2020, se llevó a cabo la ceremonia de premiación del primero programa de reconocimiento "Ostrán te valora", mediante el cual se busca fomentar la cultura organizacional y reconocer el trabajo destacado.

<sup>59</sup> <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2020/05/013-2020-pd.pdf>

<sup>60</sup> <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2020/07/015-2020-pd.pdf>

- Implementar campañas de concientización sobre valores, ética pública y promoción de la integridad (Mimos, afiches, etc.)
  - Verificar el cumplimiento de la presentación de la declaración jurada de intereses de conformidad con la norma vigente
  - Verificar la publicación del registro de visitas y las agendas de la Alta Dirección, incluido los gestores de intereses
  - Difusión de las Medidas que regulan la promoción y difusión del comportamiento ético de los miembros del Ositrán.
  - Realizar charlas sobre los mecanismos para la presentación de denuncias por presuntos actos de corrupción.
  - Revisar aleatoriamente que todos los proveedores de bienes y servicios hayan suscrito la Declaración Jurada de no incurrir en actos de corrupción o cláusula anticorrupción.
  - Participar en la identificación de los riesgos de corrupción en la entidad.
- Finalmente, el Ositrán publica en su sitio web una lista de todas las reuniones privadas sostenidas con las entidades reguladas, incluidos los nombres y las funciones de los participantes, los aspectos debatidos y cualquier conclusión a la que se haya llegado.



## VIII. OSITRÁN MÁS CERCA DE LOS CIUDADANOS

### 8.1. Mecanismos de relacionamiento con los stakeholders

- **Actividades desarrolladas por las Oficinas Desconcentradas y Centros de orientación al Usuario**

El Ositrán, a través de la Gerencia de Atención al Usuario, brinda orientación a los usuarios sobre sus derechos y obligaciones, el procedimiento de reclamo y de denuncia, así como cualquier otra información relacionada a la protección de usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público bajo competencia del Ositrán.

Con la finalidad de ampliar la cobertura y el posicionamiento institucional del Ositrán, durante el año 2018 se implementaron tres (3) Oficinas Desconcentradas en las ciudades de Arequipa, Cusco y Loreto.

Asimismo, en el año 2019 se implementaron dos (2) Centros de Orientación al Usuario ubicados en las siguientes ITUP: (i) la estación “La Cultura” de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao (CO Línea 1), y (ii) el Edificio Público del Terminal Norte Multipropósito del Callao (CO TNMC).

No obstante, debido a las medidas implementadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19, se efectuó el cierre temporal de las Oficinas Desconcentradas y los Centros de Orientación al Usuario, lo cual afectó la atención presencial a usuarios, mecanismo que constituía el principal canal de orientación. Debido a ello, durante 2020 se implementaron las siguientes medidas:

- Se fortalecieron los canales no presenciales y telefónicos, debido al cierre temporal de las Oficinas Desconcentradas y el CO Línea 1 y CO TNMC, en atención a la medida de aislamiento social obligatorio dispuesto por el Estado Peruano como consecuencia de la declaratoria de Estado de Emergencia Nacional, como consecuencia de la existencia del COVID-19.
- Se efectuó la reapertura gradual de las siguientes oficinas de orientación: (i) el Centro de Orientación al Usuario en la estación La Cultura de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao (CO Línea 1) se abrió el 05 de agosto de 2020; y, (ii) la Oficina Desconcentrada de Loreto (OD Loreto) se reabrió el día 16 de noviembre de 2020. Cabe indicar que, en ambos casos el inicio de la orientación presencial se ha dado cumpliendo con las medidas de seguridad para evitar el contagio y la propagación del COVID 19.

**Imagen N° 3**

#### **Reapertura de las Sedes de Orientación al Usuario**



Fuente: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán  
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

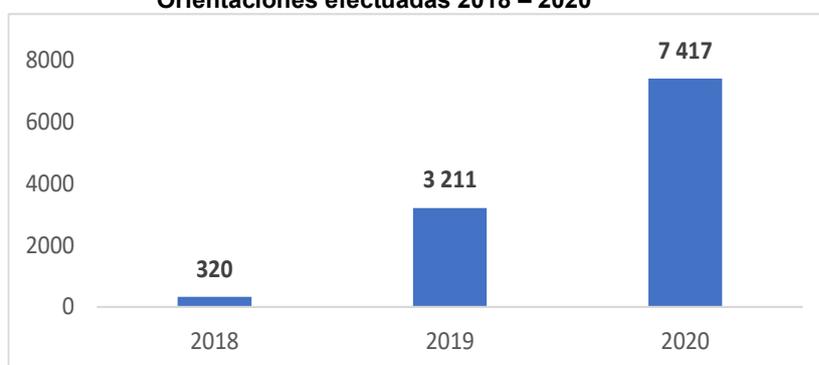
Durante 2020, se dio inicio al plan de reubicación de las Oficinas Desconcentradas hacia las infraestructuras aeroportuarias, logrando culminar con la reubicación de (i) la Oficina Desconcentrada de Loreto hacia el Aeropuerto Internacional “Coronel FAP Francisco Secada Vignetta” que reinició la atención presencial el día 16 de noviembre de 2020 y (ii) la Oficina Desconcentrada de Cusco hacia el Aeropuerto Internacional “Alejandro Velasco Astete”, cuya reapertura se efectuó el 18 de enero de 2021. Cabe indicar que, se tiene

previsto culminar con la reubicación de la Oficina Desconcentrada de Arequipa durante el mes de abril del 2021.

### Orientaciones

Durante el año 2020, se efectuaron a nivel nacional, a través de los diversos canales de orientación del Ositrán, un total de siete mil cuatrocientos diecisiete (7417) orientaciones, cifra que representó un considerable incremento de más del 131% con relación a los años anteriores, conforme se aprecia a continuación:

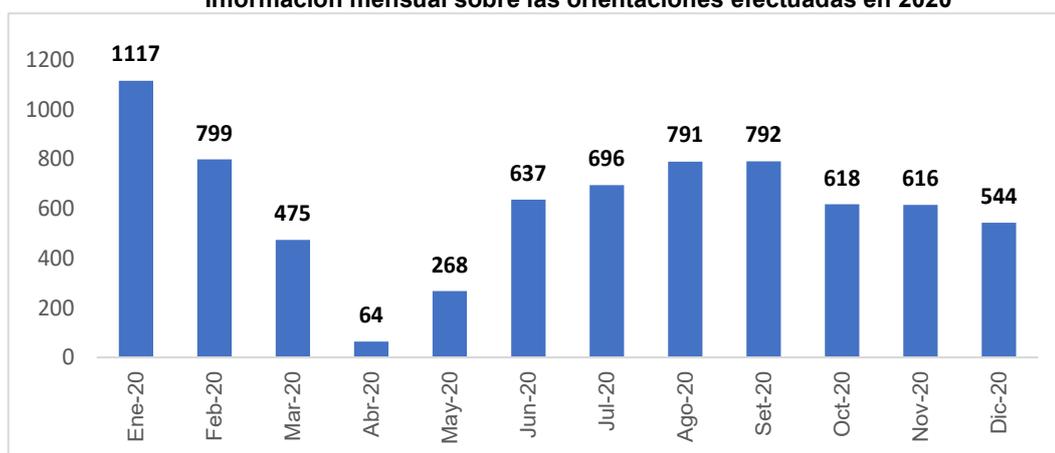
**Gráfico N° 18**  
**Orientaciones efectuadas 2018 – 2020**



Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SIDECO  
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

Desde el segundo trimestre del año 2020, se advierte una disminución en el número de orientaciones como consecuencia del cierre temporal de los Centros de Orientación al Usuario, así como de las Oficinas Desconcentradas, derivada del establecimiento de medidas de aislamiento social establecidas ante la propagación del COVID-19. Sin embargo, en el tercer y cuarto trimestre del año 2020, se aprecia un incremento en el número de orientaciones, debido principalmente al fortalecimiento de los canales virtuales y electrónico de orientación.

**Gráfico N° 19**  
**Información mensual sobre las orientaciones efectuadas en 2020**



Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SIDECO  
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

Como puede apreciarse en el siguiente cuadro, el 56,3% del total de las orientaciones realizadas en el año 2020 fueron brindadas en los Centros de Orientación al Usuario ubicados en la estación La Cultura de la “Línea 1 del Metro de Lima y Callao” (44.1%) y en el Terminal Multipropósito Muelle Norte del Callao (12.2%).

**Cuadro N° 15**  
**Orientaciones efectuadas en el año 2020, por sedes**

Sedes	Cantidad de orientaciones efectuadas	Porcentaje del total
<b>Sedes ubicadas en la ciudad de Lima</b>		
Sede Central	577	7,8%
Centro de Orientación al Usuario ubicado en la Estación La Cultura de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao	3272	44,1%
Centro de Orientación al Usuario ubicado en el Terminal Multipropósito Muelle Norte del Callao	903	12,2%
<b>Sub Total</b>	<b>4752</b>	<b>64,1%</b>
<b>Sedes ubicadas fuera de la ciudad de Lima</b>		
Oficina Desconcentrada de Arequipa	933	12,6%
Oficina Desconcentrada de Cusco	1025	13,8%
Oficina Desconcentrada de Loreto	707	9,5%
<b>Sub total</b>	<b>2665</b>	<b>35,9%</b>
<b>Total</b>	<b>7417</b>	<b>100%</b>

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SISECO  
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

En el año 2020, el canal de orientación más utilizado por los usuarios fue el canal telefónico (39,0%), seguido del canal presencial (35,0%), el correo electrónico (25,8%) y por escrito (0,2%), conforme se aprecia a continuación:

**Cuadro N° 16**  
**Orientaciones efectuadas en el año 2020, por canal de orientación**

Canal de orientación	Cantidad de orientaciones efectuadas	Porcentaje del Total
Telefónico	2892	39,0%
Presencial	2596	35,0%
Virtual (correo electrónico)	1911	25,8%
Por escrito	18	0,2%
<b>Total</b>	<b>7417</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SISECO  
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

Durante el año 2020, la ITUP con el mayor número de orientaciones fue la “Línea 1 del Metro de Lima y Callao” con el 17,1% (1269) del total de orientaciones atendidas, mientras que el segundo lugar lo ocupó la infraestructura portuaria con 3,1% (233), seguida de la infraestructura aeroportuaria (1,9%), la infraestructura de la red vial (1,3%), la Hidrovía Amazónica (con 0,2%) y la infraestructura ferroviaria<sup>61</sup> (0,1%).

**Cuadro N° 17**  
**Orientaciones efectuadas en el año 2020, por ITUP**

ITUP	Cantidad de orientaciones efectuadas	Porcentaje del total
Línea 1 del Metro de Lima	1269	17,1%
Portuaria	233	3,1%
Red Vial	95	1,3%
Aeroportuaria	139	1,9%
Férrea	7	0,1%
Hidrovía Amazónica	13	0,2%
Información sobre Ositrán	5661	76,3%
<b>Total</b>	<b>7417</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SISECO  
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

<sup>61</sup> Consultas relacionadas al Ferrocarril del Sur y Sur Oriente y Ferrocarril del Centro.

### Actividades de acercamiento al usuario

Ante el brote del COVID-19 en nuestro país en el año 2020, las actividades de acercamiento a usuarios cambiaron de modalidad presencial a virtual (jornadas, ferias y charlas), principalmente a través del envío de información (como volantes digitales con contenido de interés para los usuarios) mediante correos electrónicos (52%) y de mensajes de texto o SMS (43,9%).

Durante el año 2020, se brindó información a sesenta mil quinientos cuarenta y un (60 541) usuarios a través de acciones de acercamiento. De dicho total, el 33,5% fueron atendidos en la Oficina Desconcentrada de Cusco, seguido por el Centro de Orientación al Usuario ubicado en la “Línea 1 del Metro de Lima y Callao” (20,7%) y por la Oficina Desconcentrada de Arequipa (17,9%).

**Cuadro N° 18**  
**Cantidad de participantes en las actividades de acercamiento efectuadas en el 2020**

Sedes	Correos electrónicos	SMS	Jornada	Feria	Feria virtual	Total
OD Cusco	11 809	7320	1149	0	10	20 288
CO Línea 1	1936	10,591	18	0	0	12 545
OD Arequipa	8314	2068	374	80	0	10 836
CO TNMC	4524	1391	0	0	0	5915
Sede Central	2344	3137	0	0	0	5481
OD Loreto	2531	2063	571	311	0	5476
<b>Total</b>	<b>31 458</b>	<b>26 570</b>	<b>2112</b>	<b>391</b>	<b>10</b>	<b>60 541</b>

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SÍDECO  
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

Asimismo, se brindó información a cincuenta y ocho mil treinta y ocho (58,038) usuarios, a través de acciones de acercamiento virtuales y a dos mil quinientos tres (2,503) usuarios mediante actividades presenciales que solo pudieron desarrollarse hasta la primera quincena del mes de marzo de 2020.

**Cuadro N° 19**  
**Contactos efectuados en las actividades de acercamiento 2020**

Trimestres	Número de contactos en actividades de acercamiento virtuales	Cantidad de contactos en actividades de acercamiento presenciales
Primer trimestre	173	2503
Segundo trimestre	16960	0
Tercer trimestre	20632	0
Cuarto trimestre	20273	0
<b>Total</b>	<b>58038</b>	<b>2503</b>
Porcentaje del total	95.9%	4.1%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SÍDECO  
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

- **Audiencias Públicas**

Conforme a lo establecido en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán, 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 año 2020, la Gerencia de Atención al Usuario efectuó la convocatoria para la Audiencia Pública “Propuesta: Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao”, aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025”, en la cual se

puso en conocimiento de los agentes interesados la propuesta de revisión de las referidas tarifas.

Cabe indicar que, teniendo en consideración la situación de riesgo generada por la propagación del COVID-19 que podría presentarse ante una eventual realización presencial de la Audiencia Pública en mención, el desarrollo de dicha Audiencia se llevó a cabo el día 5 de noviembre de 2020, mediante el uso de la plataforma informática “Microsoft Teams”, con la finalidad de reducir cualquier posibilidad de contagio del virus en mención entre los asistentes del evento.

## 8.2. Ositrán al servicio de los usuarios

- **Capacitaciones realizadas**

Durante el año 2020, la Gerencia de Atención al Usuario realizó trescientos cincuenta y nueve (359) charlas de capacitación, a través de las cuales se capacitó a un total de seis mil quinientos setenta (6570) usuarios, conforme se observa en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 20**  
**Charlas de capacitación efectuadas durante el año 2020**

Número de charlas	Número de usuarios capacitados
359	6570

*Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SÍDECO  
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán*

Cabe indicar que, dichas capacitaciones han tenido por finalidad educar a los participantes en temas de interés respecto a sus derechos y deberes como usuarios de la infraestructura de transporte de uso público bajo competencia del Ositrán.

Asimismo, en el siguiente cuadro se muestra la información relativa a la cantidad de charlas efectuadas, así como la cantidad de usuarios capacitados por región:

**Cuadro N° 21**  
**Charlas de capacitación efectuadas en el año 2020 por región**

Región	Sedes	Cantidad de charlas	Cantidad de usuarios capacitados
Lima	Sede Central (Lima)	29	457
	Centro de Orientación al Usuario del Ositrán ubicado en la Línea 1 del Metro de Lima y Callao (CO Línea 1)	48	820
	Centro de Orientación al Usuario del Ositrán ubicado en el Terminal Norte Multipropósito del Callao (CO TNMC)	27	241
Arequipa	Oficina Desconcentrada de Arequipa	71	2062
Cusco	Oficina Desconcentrada de Cusco	98	1680
Loreto	Oficina Desconcentrada de Loreto	86	1310
<b>Total</b>		<b>359</b>	<b>6570</b>

*Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SÍDECO  
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán*

Como podemos advertir, la Oficina Desconcentrada de Cusco organizó y desarrolló el mayor número de charlas durante el año 2020, habiendo efectuado un total de noventa y ocho charlas (98), mientras que la Oficina Desconcentrada de Arequipa contó con el mayor número de usuarios capacitados, al haber convocado a dos mil sesenta y dos (2062) participantes, en el marco de la realización de las charlas efectuadas por dicha Oficina.

- **Encuestas aplicadas a usuarios intermedios y finales**

En el año 2020, la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán elaboró cuatro (4) estudios y dirigió la ejecución de una encuesta sobre la satisfacción de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, conforme el detalle que se muestra a continuación.

Estudio de Posicionamiento del Ositrán

El referido estudio fue el resultado del análisis de cuatro (4) encuestas aplicadas durante el último trimestre del año 2019 a los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público (ITUP) y de un (1) estudio cualitativo (entrevistas a profundidad) dirigido a representantes de las Entidades Prestadoras bajo el ámbito de competencia del Ositrán.

Los grupos de interés evaluados fueron los usuarios de las ITUP (aeropuertos, puertos, ferrovías y red vial), así como representantes de las empresas supervisadas.

Del análisis efectuado se concluyó que, los usuarios con menor conocimiento del Ositrán son los usuarios finales de la infraestructura ferroviaria y aeroportuaria.

En ese sentido, se estimó conveniente priorizar la labor de orientación a través del desarrollo de acciones concretas dirigidas a los usuarios de la “Línea 1 del Metro de Lima y Callao”, así como de los aeropuertos de Arequipa, Cusco y Loreto.

Estudio de Necesidades y Expectativas de los Usuarios de la ITUP Ferroviaria

Durante el año 2020, se elaboró el estudio correspondiente a las “Necesidades y Expectativas de los usuarios de la ITUP Ferroviaria”, a partir de los resultados de la encuesta efectuada durante el último trimestre del año 2019, en la cual se evaluó una muestra de 2304 usuarios finales de la “Línea 1 del Metro de Lima y Callao”; Ferrocarril del Sur y Sur Oriente; y, Ferrocarril del Centro.

Cabe indicar que, para el cálculo del Índice de Necesidades de Mejora (INM) se aplicó una metodología que identifica las necesidades de los usuarios a partir de las respuestas a las preguntas del cuestionario, donde 0 = no tiene necesidad, y 1 = tiene necesidad, siendo los resultados generales los siguientes:

**Cuadro N° 22**  
**Índice de Necesidades de Mejora (INM) por ITUP**

ITUP	INM
Línea 1 del Metro de Lima y Callao	0,39
Ferrocarril del Centro	0,25
Ferrocarril del Sur	0,15
Ferrocarril del Sur – Oriente	0,37

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N°0202-2020-GAU-OSITRAN.  
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

Como puede apreciarse del cuadro anterior, los usuarios con mayor necesidad de mejora corresponden a los usuarios de la “Línea 1 del Metro de Lima y Callao”, así como del Ferrocarril del Sur Oriente.

Asimismo, con relación a las Expectativas de los usuarios encuestados, en el siguiente cuadro se presentan las más destacadas:

**Cuadro N° 23**  
**Expectativas de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao (Porcentaje)**

Percepción de los usuarios	Línea 1
Existe informalidad en las ventas de pasajes	63,2
El horario del servicio debe ampliarse	94,4
Es necesario que se habiliten nuevos canales de venta y recarga de tarjetas	96,6

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N°0202-2020-GAU-OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

Estudio de Necesidades y Expectativas de los Usuarios de la ITUP Aeroportuaria

Durante el año 2020, se elaboró el estudio correspondiente a las “Necesidades y Expectativas de los usuarios de la ITUP Aeroportuaria”, a partir de los resultados de la encuesta efectuada durante el último trimestre del año 2019, en la cual se evaluó una muestra de 471 usuarios finales y 54 usuarios intermedios de los aeropuertos ubicados en las ciudades de Lima, Cusco, Arequipa, Iquitos, Piura y Talara.

Cabe señalar que, para el cálculo del Índice de Necesidades de Mejora (INM) se aplicó una metodología que identifica las necesidades de los usuarios a partir de las respuestas a las preguntas del cuestionario, donde 0 = no tiene necesidad, y 1 = tiene necesidad, siendo los resultados generales los siguientes:

**Cuadro N° 24**  
**Índice de Necesidades de Mejora (INM) de los usuarios finales e intermedios por ITUP**

ITUP	INM usuarios finales	INM usuarios intermedios
No comercial	---	0,36
Comercial (No Regional)	---	0,43
<b>Comercial Regional</b>		
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – Lima	0,53	0,38
Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete - Cusco	0,49	0,54
Aeropuerto Internacional Alférez Alfredo Rodríguez Ballón - Arequipa	0,34	0,25
Aeropuerto Internacional Coronel FAP Francisco Secada Vignetta - Iquitos	0,43	0,45
Aeropuerto Internacional Capitán FAP Guillermo Concha Ibérico - Piura	0,51	0,00
Aeropuerto Internacional Capitán FAP Víctor Montes Arias - Talara	0,44	0,44

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N°0321-2020-GAU-OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

Como puede apreciarse del cuadro anterior, los usuarios con mayor necesidad corresponden a (i) los usuarios intermedios del Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete, ubicado en la ciudad de Cusco, y (ii) los Usuarios finales del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ubicado en la ciudad de Lima.

Asimismo, con relación a las Expectativas de los usuarios encuestados, en el siguiente cuadro se presentan las más destacadas:

**Cuadro N° 25****Expectativas de los usuarios finales e intermedios de la ITUP aeroportuaria (Porcentaje)**

Percepción de los usuarios	Usuarios finales	Usuarios intermedios
La ampliación o construcción de un nuevo terminal de pasajeros es necesaria	82,2	88,9
El acceso para el ingreso al aeropuerto debería mejorar	75,7	88,9
El aeropuerto debe contar con un mayor número de puertas de embarque y desembarque	86,2	98,2
La implementación de medios tecnológicos para brindar información sobre la operatividad del aeropuerto y posibles interrupciones de los servicios es necesaria	97,5	98,2

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N°0321-2020-GAU-OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

**Encuesta de Satisfacción de los Usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao 2020**

Con la finalidad de obtener información primaria respecto a la satisfacción de los usuarios de la "Línea 1 del Metro de Lima y Callao", se llevó a cabo una (1) encuesta aplicada en las estaciones de la referida infraestructura, lo cual permitió a la Gerencia de Atención al Usuario poder identificar las oportunidades de mejoras que deben implementarse a nivel institucional para mejorar el bienestar de los usuarios.

**Cuadro N° 26****Alcances de las Encuestas de Satisfacción de los Usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, año 2020**

Población Objetivo	Cobertura Geográfica	Muestra	Trabajo de campo	Filtro de selección
Usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao	Todas las estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao	1767 usuarios	Entre el 24 de noviembre y el 15 de diciembre de 2020	Se encuestó únicamente a usuarios que manifestaron haber hecho uso del servicio brindado por la Línea 1 del Metro de Lima y Callao en los últimos nueve (9) meses; es decir, durante el periodo del Estado de Emergencia Nacional. Asimismo, es importante mencionar que las encuestas estuvieron orientadas a personas mayores de edad (de 18 años a más).

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Encuesta Telefónica sobre Nivel de Satisfacción de los Usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao. 2020.

Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

- Guía Braille para usuarios de la Línea 1 con discapacidad visual**

Teniendo en consideración el "Principio de Protección a los Usuarios" constituye uno de los pilares que orienta las decisiones del OSITRAN y atendiendo a la labor de mejorar los estándares de atención a los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público, así como, la difusión de sus derechos, esta Gerencia identificó la necesidad de brindar información a las personas con discapacidad visual que hacen uso frecuente del servicio de la "Línea 1 del Metro de Lima y Callao".

Es así que, se consideró pertinente la elaboración de material informativo con características adecuadas para que los usuarios con discapacidad visual puedan acceder a información útil y relevante acerca de aspectos importantes relacionados con el uso del servicio de la citada infraestructura, así como en el marco normativo en materia de protección a usuarios (derechos y deberes, materias susceptibles de reclamo, canales de atención, entre otros aspectos).

En virtud de lo señalado, en la actualidad, la Gerencia de Atención al Usuario cuenta con el material informativo “Guía Braille del Usuario de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao”, el cual es distribuido como parte de las actividades de orientación, educación y acercamiento llevadas a cabo por esta Gerencia.

- **Atención de denuncias**

De conformidad con lo dispuesto en la normativa vigente, los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público tienen derecho a presentar denuncias ante la ocurrencia de hechos que puedan representar un incumplimiento de naturaleza legal y/o contractual por parte de las Entidades Prestadoras. Para tal efecto, el OSITRAN ha establecido diversos canales<sup>62</sup> para la recepción de denuncias.

En el marco de la tramitación de denuncias ante el OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario 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, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN, para su posterior traslado a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, órgano responsable de efectuar las investigaciones o indagaciones respectivas 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 2020, la Gerencia de Atención al Usuario recibió un total de nueve (9) denuncias, el 44,4% de éstas se encontraron referidas a presuntos incumplimientos incurridos por Entidades Prestadoras de la Red Vial, según se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 27**  
**Denuncias recibidas en el año 2020**

ITUP	Denuncias recibidas	Porcentaje
ITUP de Red Vial	4	44,4%
ITUP Aeroportuaria	2	22,2%
ITUP Ferroviaria	3	33,3%
ITUP Portuaria	0	0,0%
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>100,0%</b>

*Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SIDECO  
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán*

- **Implementación de Norma Técnica para la Gestión de la Calidad de Servicios en el Sector Público: Servicio de Protección al Usuario de la Línea 1**

En cumplimiento de lo establecido en la “Norma Técnica para la Gestión de la Calidad de Servicios en el Sector Público” establecida por la Secretaría de Gestión Pública de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), el Ositrán priorizó la implementación de Norma Técnica en el “Servicio de Protección al Usuario de la Línea 1”.

En el marco de dichas actividades, se han venido efectuando estudios para conocer aquello que valoran los usuarios de la Línea 1, es decir, sus necesidades y expectativas, con las cuales se ha identificado el valor del “Servicio de Protección al Usuario de la Línea 1”.

<sup>62</sup> 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.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)
- Vía telefónica: línea gratuita 0800 11004.
- Vía email al correo: [usuarios@ositran.gob.pe](mailto:usuarios@ositran.gob.pe)

Asimismo, se han efectuado encuestas para medir la satisfacción de los usuarios del “Servicio de Protección al Usuario de la Línea 1”, es decir, de todo aquel usuario que ha participado de los servicios que brinda el OSITRAN en materia de protección a usuarios (orientación, acercamiento, capacitación o Consejo de Usuarios Ferroviarios), con la finalidad de mejorar permanentemente la labor que desempeña la Gerencia de Atención al Usuario respecto de:

- La orientación y gestión de casos de usuarios.
- El desarrollo de las actividades de acercamiento y educación (capacitación) en su modalidad virtual.
- La atención de pedidos efectuados en las sesiones por parte de los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios.
- La elaboración de informes y estudios relacionados con las necesidades, expectativas y satisfacción de los usuarios.

En atención a ello, la Gerencia de Atención al Usuario ha elaborado el Documento de Trabajo denominado “Servicio de Protección al Usuario de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao. Implementación de la Norma Técnica para la Gestión de la Calidad de Servicios en el Sector Público”, que contiene todos los aspectos requeridos por la Norma Técnica y viene siendo objeto de mejora, conforme a los avances obtenidos en la implementación de la citada norma técnica.

### 8.3. Consejos de Usuarios

Los Consejos de Usuarios del Ositrán constituyen mecanismos de participación de los agentes interesados en la actividad regulatoria bajo competencia de este Organismo Regulador. Actualmente, el Ositrán cuenta con cuatro (4) Consejos de Usuarios de alcance nacional y cuatro (4) Consejos de Usuarios de alcance regional, conformados por un total de sesenta y dos (62) representantes de entidades diversas tales como: asociaciones de usuarios, universidades, colegios profesionales, organizaciones del sector empresarial y organizaciones sin fines de lucro.

**Cuadro N° 28**  
**Conformación de los Consejos de Usuarios del Ositrán**

Consejo de Usuarios	Cantidad de miembros
Consejo de Usuarios de Aeropuertos	10
Consejo de Usuarios de Puertos	10
Consejo de Usuarios de la Red Vial	6
Consejo de Usuarios Ferroviarios	8
Consejo Regional de Usuarios de Arequipa	6
Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín	10
Consejo Regional de Usuarios de Cusco	6
Consejo Regional de Usuarios de Piura	6
<b>TOTAL</b>	<b>62</b>

*Fuente: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán.*

*Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán*

Durante el año 2020, el Ositrán llevó a cabo un total de veintiocho (28) sesiones, de las cuales veinte (20) fueron desarrolladas de manera virtual desde el mes de mayo como producto de la modificación del artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de los Consejos de Usuarios del Ositrán y Anexo Único, la cual fuera aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2020-CD-OSITRAN, que incorporó esta modalidad.

Asimismo, tomando en cuenta el vencimiento del mandato de los Consejos de Usuarios previstos para el año 2020, así como la necesidad de asegurar la continuidad de las actividades de estos cuerpos colegiados en el contexto sanitario actual, el Ositrán llevó a cabo cuatro (4) procesos electorales, a efectos de que los agentes interesados en la actividad regulatoria de la infraestructura de transporte de uso público (ITUP) bajo el

ámbito de su competencia elijan a los nuevos miembros que conformarán los Consejos de Usuarios por un periodo de dos (2) años.

Cabe destacar que, el sufragio se llevó a cabo de manera virtual a través de la Plataforma de Voto Electrónico implementada por la Jefatura de Tecnologías de Información de la Gerencia de Administración del Ositrán, lo cual permitió que cerca de cuarenta (40) organizaciones a nivel nacional eligieran a los veinticinco (25) nuevos representantes que conformarán el (i) Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, (ii) el Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín, (iii) el Consejo Regional de Usuarios de Cusco; y (iv) el Consejo Regional de Usuarios de Piura, para el Periodo 2020-2022.

**Cuadro N° 29**  
**Procesos realizados para la elección de los nuevos miembros de Consejos de Usuarios del Ositrán durante el año 2020**

Procesos Electorales desarrollados	Cantidad de miembros elegidos
Consejo de Usuarios Ferroviarios	8
Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín	10
Consejo Regional de Usuarios de Cusco	6
Consejo Regional de Usuarios de Piura	1
<b>TOTAL</b>	<b>25</b>

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario

Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

#### 8.4. Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios

En atención a las recomendaciones de la OCDE contenidas en el Estudio de la Política Regulatoria del Perú, que dispone, entre otros, la mejora de los estándares de transparencia y los mecanismos de relacionamiento con los stakeholders -aplicables en todas las etapas del ciclo regulatorio- mediante Resolución N° 009-2017-PD-OSITRAN, la Presidencia del Consejo Directivo del Ositrán dispuso entre otras medidas, el desarrollo anual del Encuentro de Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional<sup>63</sup>.

Para tal efecto, se dispuso que la organización del citado Encuentro Nacional se encuentre a cargo de la Gerencia de Atención al Usuario. Ello, en concordancia con lo establecido en el numeral 10 del artículo 46° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, el cual establece que corresponde a la Gerencia de Atención al Usuario, ejercer la Secretaría Técnica de los Consejos de Usuarios nacionales y regionales, organizando sus sesiones, capacitaciones y otras actividades que requieran para el cumplimiento de los objetivos institucionales.

Cabe indicar que, el Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios constituye un evento anual que reúne de manera presencial a los miembros de los Consejos de Usuarios de alcance nacional y de alcance regional, con el objetivo de brindar información diversa y de interés que permita optimizar la calidad regulatoria, y coadyuvar con la participación de sus miembros en la definición de los problemas regulatorios y el planteamiento de sugerencias o alternativas a la regulación.

No obstante, la programación del desarrollo del Encuentro Nacional de Usuarios del Ositrán prevista para el 2020, se vio interrumpida debido a las disposiciones dictadas por el Poder Ejecutivo que declaró el Estado de Emergencia Nacional, como consecuencia del brote del COVID-19 en nuestro país, en virtud del cual se dispuso, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) y la restricción de los derechos de la libertad de

<sup>63</sup> RESOLUCIÓN N° 009-2017-PD-OSITRAN.

“Artículo 3.- Disponer que anualmente se lleve a cabo el Encuentro de Consejo de Usuarios de alcance regional y nacional, organizado por la Gerencia de Atención al Usuario, en el que se informará a sus miembros sobre la gestión del Ositrán, el cual será dirigido por el Presidente del Consejo Directivo o por un representante que este designe, sin perjuicio del cumplimiento de otras disposiciones legales vigentes en materia de funcionamiento del Consejo de Usuarios del Ositrán.”

reunión y tránsito a nivel nacional<sup>64</sup>, con la finalidad de salvaguardar la salud pública de la población en general.

En ese sentido, tomando en consideración la imposibilidad del encuentro físico entre los miembros de los Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional debido al contexto sanitario actual, así como el impacto de la pandemia sobre las operaciones de las infraestructuras de transporte de uso público - ITUP<sup>65</sup>, esta Gerencia consideró conveniente priorizar durante el año 2020, el desarrollo de otro tipo de actividades destinadas al fortalecimiento de los Consejos de Usuarios, así como garantizar su funcionamiento, tales como el desarrollo de sesiones virtuales permanentes y la elección de los nuevos miembros de los Consejos de Usuarios para el periodo 2020-2022.

Sin perjuicio de lo anterior; y, atendiendo las ventajas de las herramientas de comunicación y la experiencia obtenida por el Ositrán en el desarrollo de reuniones virtuales a lo largo del año 2020, se viene considerando llevar a cabo el Encuentro Nacional de Usuarios para el año 2021 de manera virtual, a efectos de obtener un mayor alcance de participación de los miembros del Consejo de Usuarios advertido durante el desarrollo de sesiones virtuales, mientras se mantenga la vigencia de las medidas restrictivas dispuestas por el Poder Ejecutivo para afrontar la pandemia actual.

## 8.5. Fomento de la cultura regulatoria

### 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 XVI CEU**

Entre el 20 de enero y el 21 de febrero de 2020 se desarrolló la XVII 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.

---

<sup>64</sup> De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM publicado en el Diario Oficial El Peruano el 15.03.2020, y modificatorias sucesivas que conllevaron a mantener el Estado de Emergencia Nacional hasta la fecha.

Cabe precisar que estas medidas se encuentran vigentes hasta el 31 de marzo del 2021, según lo señalado en el Decreto Supremo N° 036-2021-PCM, Decreto Supremo que prorroga el Estado de Emergencia Nacional declarado por Decreto Supremo N° 184-2020-PCM, prorrogado por los Decretos Supremos N° 201-2020-PCM y N° 008-2021-PCM y modifica el Decreto Supremo N° 184-2020-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 27.02.2021.

<sup>65</sup> Tales como la suspensión de vuelos comerciales a nivel nacional e internacional, la suspensión temporal del cobro del peaje en las carreteras concesionadas, la suspensión de la ejecución de obras de inversión, las solicitudes de suspensión de obligaciones vinculadas con el Contrato de Concesión, entre otras.

**Cuadro N° 30**  
**Universidades de procedencia de los alumnos del XVII CEU**

Universidad	Provincia	Especialidad			Total
		Economía	Derecho	Ingeniería civil	
Universidad Católica Santa María	Arequipa	-	2	-	2
Universidad Nacional de San Agustín	Arequipa	1	2	1	4
Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga	Ayacucho	1	1	-	2
Universidad de San Martín de Porres (Filial Norte)	Chiclayo	-	1	-	1
Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo	Chiclayo	1	-	-	1
Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco	Cusco	-	1	1	2
Universidad Nacional Hermilio Valdizán	Huánuco	1	-	1	2
Universidad Nacional San Luis Gonzaga de Ica	Ica	-	-	1	1
Universidad Nacional del Centro del Perú	Huancayo	1	-	-	1
Pontificia Universidad Católica del Perú	Lima	-	1	-	1
Universidad de San Martín de Porres	Lima	-	1	-	1
Universidad Nacional Agraria La Molina	Lima	1	-	-	1
Universidad Nacional de Ingeniería	Lima	-	-	3	3
Universidad Nacional Federico Villarreal	Lima	1	-	-	1
Universidad Nacional Mayor de San Marcos	Lima	4	3	2	9
Universidad Privada César Vallejo (Filial Lima)	Lima	-	1	-	1
Universidad Privada San Ignacio de Loyola	Lima	-	-	1	1
Universidad Nacional de Piura	Piura	1	-	1	2
Universidad Nacional del Altiplano	Puno	2	-	4	6
Universidad Nacional de Trujillo	Trujillo	1	2	-	3
<b>Total general</b>		<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>45</b>

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Adicionalmente, con la finalidad de reforzar el aprendizaje teórico de los alumnos, se realizaron visitas guiadas a tres (3) de las infraestructuras de transporte supervisadas por el Ositrán.

**Cuadro N° 31**  
**Cronograma de visitas guiadas del XVI CEU del 2020**

Concesión	Infraestructura	fecha
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Aeropuerto	18 de febrero
Ferrocarril Central Andino	Vías Férreas	19 de febrero
Terminal Portuario Multipropósito del Callao - Muelle Norte	Puerto	20 de febrero

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Ahora bien, debido a las medidas de distanciamiento social adoptadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19 y con el fin de salvaguardar la salud de los postulantes y becarios, en los últimos meses del 2020, el Ositrán implementó mecanismos para que el proceso de admisión del XVIII CEU se desarrolle de manera virtual con miras a que dicho CEU también se desarrolle bajo los mismos parámetros en el 2021.

### 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 2020, 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 (CORPAC y ENAPU).

- **Documentos estadísticos**

Durante el tercer trimestre de 2020 se publicó el Anuario Estadístico 2019 en la página web institucional del Ositrán<sup>66</sup>, junto con sus correspondientes bases de datos en archivo Excel, con el propósito de difundir información estadística anual relacionada con las infraestructuras de transporte de uso público.

Asimismo, mensualmente se elabora el Boletín Estadístico, el cual contiene información mensual sobre los principales indicadores de tráfico e ingresos de las ITUP bajo el ámbito de supervisión y fiscalización del Ositrán. Durante el 2020, se cumplió con elaborar y publicar en el portal web doce (12) boletines mensuales, así como las correspondientes bases de datos en archivo Excel<sup>67</sup>.

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 Ositrán<sup>68</sup>.

- **Programa consolidado de Investigación en regulación de ITUP**

Durante el 2020 se culminó la elaboración de las siguiente investigaciones, las cuales se encuentran publicadas en el portal institucional:

- Resiliencia de las carreteras concesionadas frente a riesgos de desastres naturales en el Perú.
- La Causalidad entre el Crecimiento Económico y la Expansión del Transporte Aéreo: Un Análisis Empírico para Perú.
- Repercusión del COVID-19 en el sector aeronáutico en el Perú y el mundo

---

<sup>66</sup> El documento se encuentra disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/publicaciones/anuario-estadistico/>

<sup>67</sup> Documentos disponibles en: <https://www.ositrان.gob.pe/publicaciones/boletin-estadistico/>

<sup>68</sup> Documentos disponibles en: <https://www.ositrان.gob.pe/reportes-estadisticos/>

## IX. 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 Ositrán<sup>69</sup>. A continuación, se describen los principales logros y actividades implementadas durante el 2020 relacionadas con la gestión del capital humano y actividades de capacitación. De manera previa, se presenta una descripción del perfil del capital humano en el Ositrán.

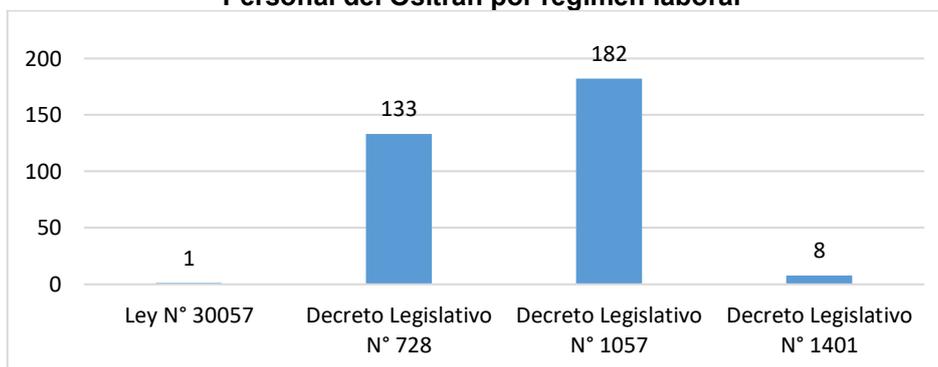
### 9.1. Perfil del capital humano

En términos agregados, al finalizar el año 2020 la entidad registró un total de 324 colaboradores, nivel 9,2% inferior al número de colaboradores al finalizar el año anterior (357). Esta disminución se explica fundamentalmente por la coyuntura presentada por el estado de emergencia a consecuencia del COVID-19, tanto debido a las medidas iniciales de suspensión de plazos de procesos de contratación de personal, como posteriormente debido al déficit en la recaudación de ingresos del regulador.

En efecto, luego de la declaración del Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19, el regulador comunicó la suspensión de los procesos de selección de personal desde la etapa de recepción de Fichas de Postulación. Posteriormente, debido a las dificultades presupuestales de la institución por la importante caída de sus ingresos por aporte por regulación, la mayoría de los procesos de selección fueron cancelados. Así, de los 37 procesos de selección que se convocaron durante 2020, el 60% (22) fueron cancelados. A lo largo del año, solamente se pudo convocar las plazas que contaban con financiamiento previo y que fueron por reemplazo.

Respecto a la distribución por régimen laboral, el 56,2% del total de trabajadores se encuentran bajo el régimen CAS, mientras que el 41,0% bajo el régimen laboral establecido en el Decreto Legislativo N° 728.

**Gráfico N° 20**  
**Personal del Ositrán por régimen laboral**



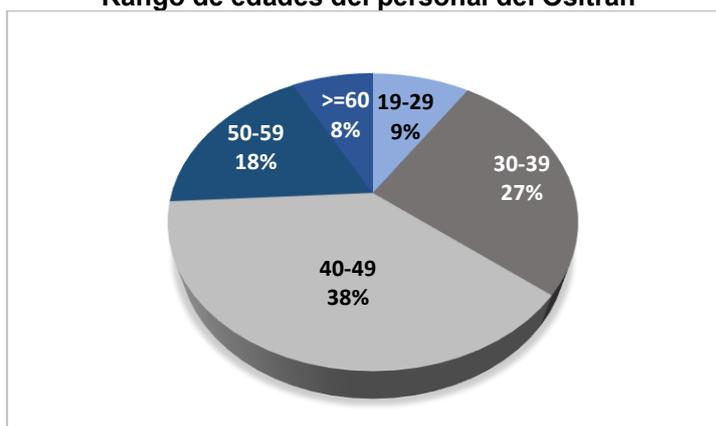
Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- **Principales características del personal**

En lo que respecta a los rangos de edad del personal de la entidad, el siguiente gráfico muestra que la mayor parte del personal pertenece al rango de edad de entre 40 a 49 años (38%) y entre 30 y 39 años (27%).

<sup>69</sup> Artículo 28° del Reglamento de Organización y Funciones, aprobado con D.S. N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

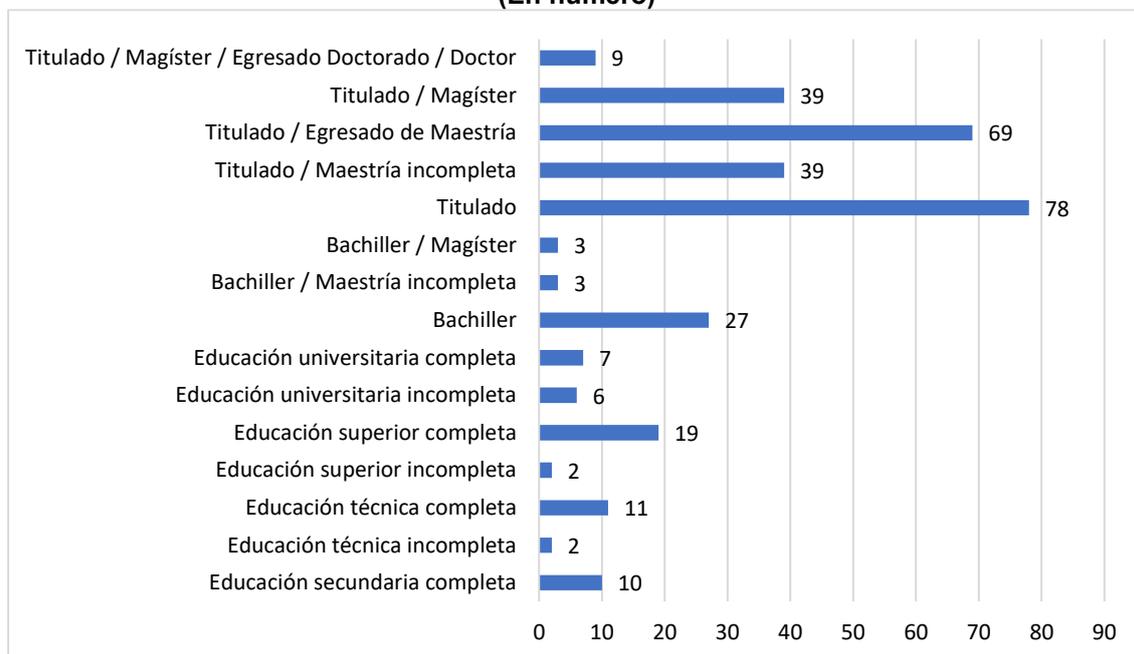
**Gráfico N° 21**  
**Rango de edades del personal del Ositrán**



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán  
Elaboración: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

En cuanto al grado de instrucción del personal de Ositrán, un 84,6% posee estudios universitarios completos (274 trabajadores), de los cuales el 85,4% se encuentran titulados (234); 12,0% cuentan con un título de Bachiller (33) y el 2,6% son egresados (7). A nivel de toda la entidad, el 37,0% del personal (120) cuenta con estudios de postgrado concluidos (ver siguiente gráfico).

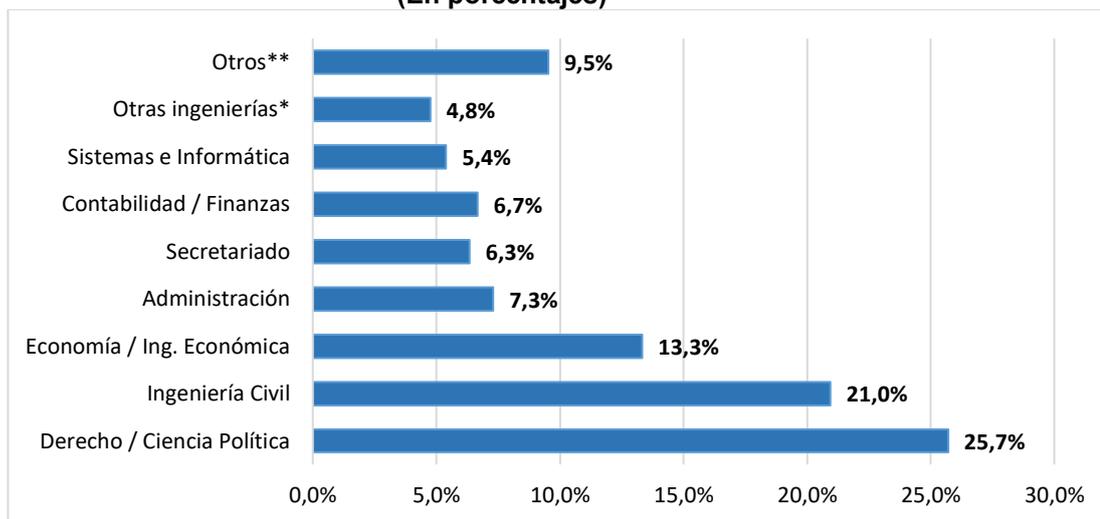
**Gráfico N° 22**  
**Nivel educativo del personal del Ositrán**  
**(En número)**



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

En el siguiente gráfico se muestra la distribución de las carreras profesionales del personal del Ositrán. Como se aprecia, el 25,7% culminaron derecho o ciencias políticas (81), 21,0% son ingenieros civiles (66), 13,3% son economistas o ingenieros económicos (42), 7,3% administradores (23), entre otros.

**Gráfico N° 23**  
**Profesiones del personal del Ositrán**  
**(En porcentajes)**



\* Metalúrgica, mecánica, industrial, forestal, eléctrica, ambiental, zootecnia

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

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

Elaboración: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

- **Índice de rotación de personal a diciembre 2020**

Durante el 2020 cesaron un total de 52 colaboradores, lo que representó una reducción de 32,5% con relación al número de colaboradores que cesaron el año anterior (77). Del total de colaboradores que cesó en 2020, el 52% (27) corresponden a personal técnico y el 48% (25) a personal de apoyo. El 52% del personal que cesó fue por renuncia voluntaria, 31% debido al término de su convenio de prácticas, el 11% por vencimiento de contrato, el 4% por término de designación y el 2% por resolución de su vínculo laboral.

**Cuadro N° 32**  
**Personal cesado durante 2020**

Motivo de retiro	Personal de alta dirección	Personal técnico	Personal de apoyo	Total	%
Renuncia voluntaria	0	19	8	27	52%
Vencimiento de contrato	0	5	1	6	11%
Extinción de vínculo laboral	0	1	0	1	2%
Término de convenio	0	0	16	16	31%
Término de designación	0	2	0	2	4%
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>52</b>	<b>100%</b>

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

Elaboración: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

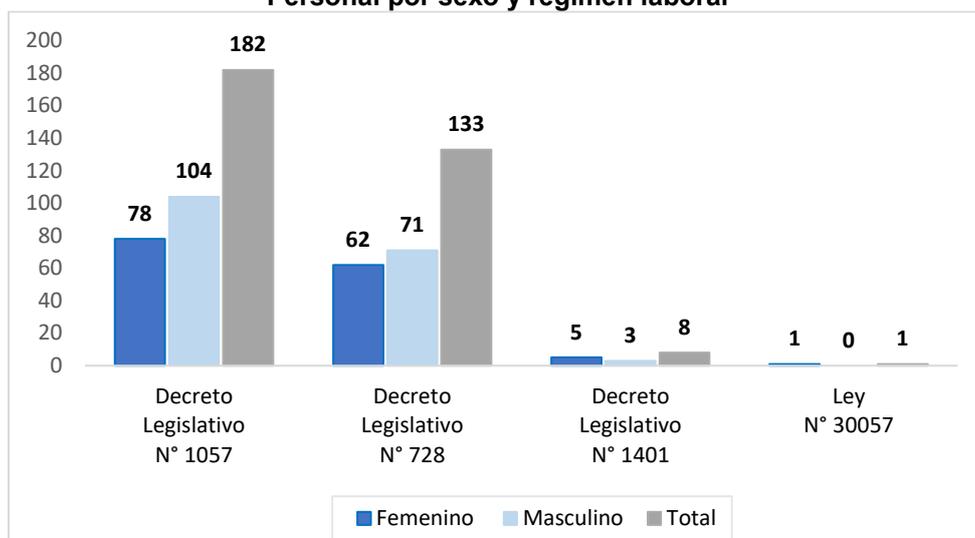
Considerando el régimen laboral, el 46% (24) del personal cesado trabajaba bajo la modalidad del Decreto Legislativo N° 1401 (modalidades formativas), el 35% (18) bajo la modalidad de Contrato Administrativo de Servicios (CAS) y un 19% (10) bajo la modalidad de contrato a plazo indeterminado.

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

A diciembre del año 2020, de los 324 colaboradores en el Ositrán, el 45,1% pertenecen al sexo femenino (146); mientras que el 54,9% restante al sexo masculino (178). 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 46,6% y 42,9%,

respectivamente. Finalmente, la participación femenina en las modalidades formativas es de alrededor del 62,5%.

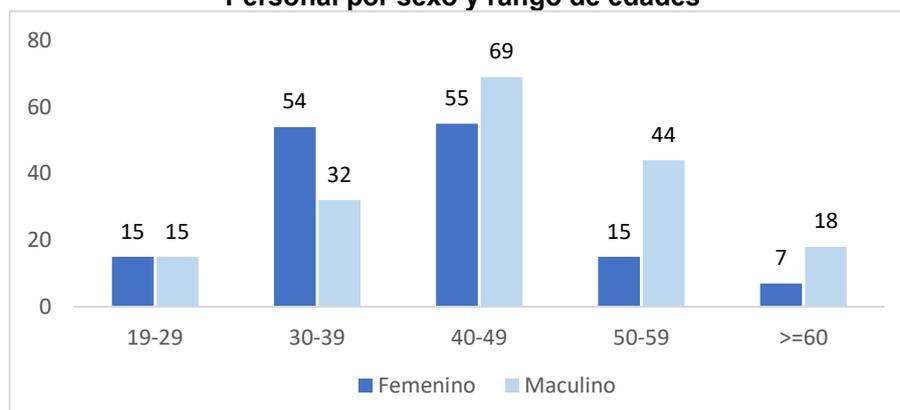
**Gráfico N° 24**  
**Personal por sexo y régimen laboral**



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

En cuanto a la distribución del sexo por rango de edades de los colaboradores de la entidad, se observa que ambos sexos se concentran en el rango de 40 a 49 años. Asimismo, se observa una participación mayor de las mujeres en el rango de 30 a 39 años y significativamente menor en los rangos de edad de 50 – 59 y mayores de 60 años.

**Gráfico N° 25**  
**Personal por sexo y rango de edades**



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## 9.2. Gestión del capital humano

- **Formación, capacitación y desarrollo del personal**

La situación a raíz del estado de emergencia sanitaria que atraviesa el mundo, y por ende el Perú, y la lucha del Estado por reducir el contagio al COVID-19, ha generado que el Trabajo Remoto sea una alternativa viable para todos los servidores. Así mismo, ha permitido que las entidades públicas encuentren nuevas formas de trabajar e interrelacionarse a nivel personal y profesional.

Teniendo en cuenta el contexto presupuestal y financiero del Ositrán por la menor recaudación en recursos, para el año 2020 en el Ositrán no se habilitó la partida de gastos relacionados a capacitación debido a falta de recursos financieros.

En ese sentido, las acciones de capacitación que contenían el Plan de Desarrollo de Personas 2020, fueron dictadas por los servidores que se han identificado como los facilitadores o ponentes internos. Y para ello la Jefatura de Gestión de Recursos Humanos elaboró y aplicó una encuesta virtual, dirigida a todos los miembros de la entidad con la finalidad de identificar mediante la cual se preguntó a los servidores que, si contaban con experiencia docente o dictando acciones de capacitación, para que puedan ser los facilitadores de las acciones de capacitación del PDP 2020. Habiéndose encontrado una variedad de profesionales calificados, dispuestos a asumir el compromiso de facilitadores. De esa manera las capacitaciones del Ositrán durante el año 2020 fue a costo cero.

Todas las capacitaciones programadas y aprobadas en el PDP 2020 fueron ejecutadas en modalidad virtual; siendo Microsoft Teams, la plataforma a ser utilizada para el dictado de las acciones de capacitación.

En ese sentido, mediante Resolución de Gerencia General N° 079-2020-GG-OSITRAN de fecha 31 de julio de 2020, el Ositrán aprobó el Plan de Desarrollo de Personas 2020; habiéndose ejecutado 08 acciones de capacitación, con la participación de nuestros servidores como docentes internos.

A continuación, se detalla las acciones de capacitación ejecutadas y la cantidad de participantes por cada curso, taller o programa:

**Cuadro N° 33**  
**Acciones de capacitación ejecutadas durante 2020**

N°	Nombre de la Acción de Capacitación	Mes de Ejecución				Participantes
		Set	Oct	Nov	Dic	
1	Gestión por procesos	X				27
2	Curso de Transformación Digital		X			34
3	Programa de especialización para la atención de usuarios de la infraestructura de transporte		X			12
4	Programa de especialización en análisis de impacto regulatorio y estrategias alternativas		X	X		22
5	Curso de Igualdad de género		X	X		2
6	Conferencia Hostigamiento sexual				X	100
7	Conferencia de Ética e Integridad				X	133
8	Taller de Sistema de Gestión Antisoborno				X	144
<b>Total de participantes</b>						<b>474</b>

*Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán*  
*Elaboración: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán*

- **Medidas que se adoptaron en respuesta a la crisis generada por el COVID-19**

El Ositrán, con la intención de prevenir el contagio del virus COVID-19 en sus instalaciones, ha establecido los procedimientos para la vigilancia de la salud de los servidores y de las personas que prestan servicios dentro del centro de trabajo, a través del Plan para la Vigilancia, Prevención y Control de COVID – 19 en el Trabajo – Ositrán.

Asimismo, en el Ositrán, de conformidad con la normativa emitida por SERVIR y el Ministerio de Salud relacionada al COVID-19, se privilegia el trabajo remoto en las

instalaciones del Ositrán. Al respecto, se ha implementado diversas acciones, las mismas que se detallan a continuación:

**Cuadro N° 34**

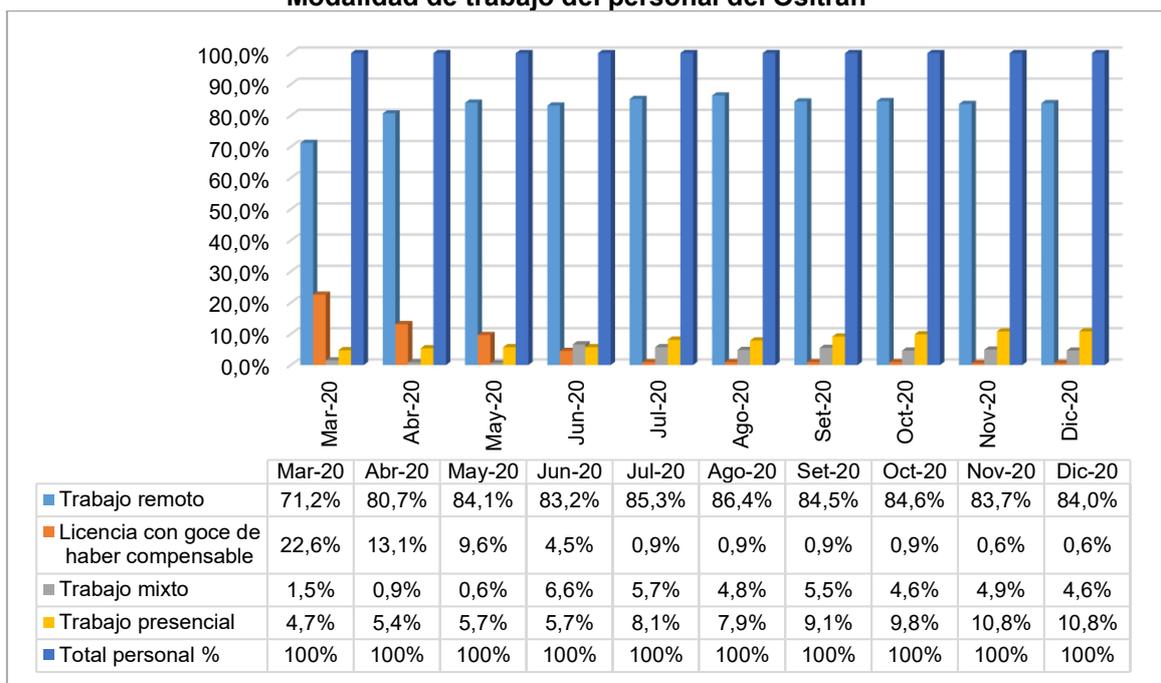
ACCIONES IMPLEMENTADAS A RAÍZ DEL COVID -19
Se elaboró el Plan para Vigilancia, Prevención Control del Covid-19 en el Ositrán.
Se contrató el servicio de salud para la vigilancia, prevención y control ocupacional de COVID-19, con la participación de 01 Médico Ocupacional y 01 Licenciada en Enfermería; a fin de proteger la seguridad y salud integral de los servidores del Ositrán, bajo todas las modalidades de contratación.
Se implementó un tópico institucional, en el marco de la prevención del Covid-19 en el OSITRAN.
Para la implementación del tópico institucional se adquirieron equipos médicos y mobiliarios.
Se realizó la adquisición de equipos de protección personal COVID-19 para los trabajadores a nivel nacional.
Se realizó la entrega de EPP COVID-19 a los trabajadores que realizan trabajo presencial y a los Supervisores in situ que laboran a nivel nacional
Se realizó la adquisición de pruebas rápidas, a fin de proteger la seguridad y salud integral de los servidores del OSITRAN.
Se realizaron campañas de toma de pruebas COVID-19 al personal que realiza trabajo presencial.
Se adecuaron los ambientes según la normativa sanitaria (rutas de ingreso y salida que aseguren los protocolos de desinfección, demarcaciones de zonas de trabajo o barreras físicas para asegurar el distanciamiento, adecuación de ambientes para tópico, comedor, kitchenet, mesa de partes; entre otros mejoras).
Se realizó la desinfección y limpieza de los ambientes de la sede central.
Se desarrolló un Plan de Comunicación, considerando la situación actual surgida a raíz de la pandemia del COVID-19, que generó que la mayoría del personal se encuentre en trabajo remoto.
Se realizaron actividades preventivas de salud físico y emocional (pausas activas, bailoterapia, yoga, entrenamiento funcional; entre otros).
Se realizaron talleres sobre las medidas de prevención de problemas de salud mental.
Se realizó el Programa "Consultoría Nutricional".
En los comités de Seguridad y Salud en el Trabajo se informan de los avances y seguimientos a los servidores con situaciones de COVID-19.
Se mantiene desde el Tópico seguimiento a los casos presentados de servidores con el COVID-19.
Se realizan las coordinaciones con las empresas concesionadas para establecer los protocolos de bioseguridad específicos para el desarrollo de las funciones del Ositrán en las áreas del concesionario.
Se realizan coordinaciones directas con las áreas de seguridad y salud ocupacional de las concesionarias en las situaciones de trabajadores con COVID-19 que puedan haber generar situaciones de riesgo a los servidores del Ositrán.

*Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán  
Elaboración: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán*

- **Colaboradores del Ositrán que trabajaron de manera remota durante 2020 debido a la propagación del COVID-19**

Durante el 2020, debido al estado de emergencia y las medidas aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19 a partir del 16 de marzo de 2020, el personal se ha encontrado distribuido por la modalidad de trabajo conforme al detalle mostrado en el siguiente gráfico.

**Gráfico N° 26**  
**Modalidad de trabajo del personal del Ositrán**



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán  
Elaboración: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

A diciembre de 2020, el 84% del personal viene realizando sus funciones bajo trabajo remoto, 10,8% realizan su trabajo de manera presencial (debido a la naturaleza de sus funciones y/o actividades), 4,6% trabajo mixto y el 0,6% se encuentra con licencia con goce de haber compensable.

Cabe destacar que, el Ositrán se ha podido adaptar a la ejecución del trabajo de manera remota debido a que ya se contaba con la información y trámite de gestión documentaria sistematizada, lo que facilita el trabajo de todo el personal, sin mayores inconvenientes. Asimismo, se han facilitado los equipos y accesos correspondientes al personal.

Para el caso de los trabajadores que deben realizar sus funciones de manera presencial en la sede del Ositrán, se ha implementado, de acuerdo a la normatividad correspondiente, el Plan para la Vigilancia, Prevención y Control de COVID – 19 en el Trabajo, el cual establece los procedimientos (protocolos) mínimos para salvaguardar la salud de los colaboradores.

- **Cultura Organizacional del Ositrán**

El Plan de Fortalecimiento de la Cultura Organizacional 2020, se ha desarrollado bajo el marco normativo de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 150-2017-SERVIR-PE que aprueba la “*Guía para la Gestión del Proceso de Cultura y Clima Organizacional*”. El ciclo del proceso de la Cultura Organizacional tiene una duración de tres (03) años, el mismo que se inició en julio del 2019.

De acuerdo con la “*Guía para la Gestión del Proceso de Cultura y Clima Organizacional*” aprobada por la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 150-2017-SERVIR-PE, durante el 2020, nos encontramos en la fase 2 de la actividad de Ejecución del Plan de Acción de la Cultura Organizacional.

Al respecto, existe un Comité de Cultura Organizacional el cual aprobó, mediante el Acta de Reunión N° 001-2020-CCO-OSITRAN, el Cronograma del Plan de Acción para el Fortalecimiento de la Cultura Organizacional 2020 – Ositrán, los mismos que fueron

adaptados, reprogramados o reemplazados a las necesidades institucionales surgidas por el contexto de la pandemia del COVID-19, que trajo como consecuencias la implementación del trabajo remoto y una afectación significativa el presupuesto institucional.

Asimismo, mediante Resolución de Gerencia General N° 059-2020-GG-OSITRAN, de fecha 01 de junio de 2020, se aprobó el Plan de Acción de Clima Organizacional del Ositrán periodo 2020, el mismo que comprende actividades para abordar oportunidades de mejora, así como para las fortalezas identificadas en el estudio de clima organizacional, contribuyendo así al fortalecimiento e implementación de acciones de la Cultura Organizacional.

En este sentido, se logró ejecutar la totalidad de las actividades programadas en el Plan de Fortalecimiento de la Cultura Organizacional 2020.

### 9.3. Implementación de tecnologías de la información

La modernización e implementación de tecnologías de información es uno de los ejes centrales de la gestión del Ositrán, habiendo cobrado mayor importancia aun en esta coyuntura en que la mayor parte de los trabajadores vienen realizando sus funciones de manera remota y los servicios se prestan principalmente de manera virtual.

Así, durante el año 2020, la Jefatura de Tecnologías de la Información ha logrado avances en una serie de proyectos relacionados, entre otros, a soluciones de inteligencia

de negocios para la institución, nuevas herramientas para el uso de la información estadística declarada por las Entidades Prestadoras, mejoras en el Sistema de Planeamiento Estratégico e implementación del Sistema de Retribución del Estado. A continuación se detallan los principales avances:

- **Implementación de herramientas de análisis de datos (Business Intelligence)**

Durante 2020 se culminó el proyecto de implementación de una solución de inteligencia de negocios, herramienta que permite el procesamiento y explotación automatizado de la información estadística gestionada por los procesos misionales de la institución, facilitando de esta manera su consulta y análisis, así como la identificación de información relevante para la toma de decisiones estratégicas y tácticas, a través de tableros de control de indicadores.

De la misma manera, se efectuaron esfuerzos orientados a la migración de data estadística histórica de los procesos misionales, a fin de que pueda ser explotada y consultada mediante la nueva herramienta.

- **Proyecto de Mejora al Sistema de Planeamiento Estratégico**

En 2019, el Sistema de Planeamiento Estratégico (SPE) de la entidad fue optimizado conforme a los lineamientos establecidos por CEPLAN, entre rector en la materia, permitiendo la formulación del Plan Operativo Institucional para el periodo 2020. Con el objeto de garantizar que dicha herramienta soporte efectivamente el proceso de planeamiento estratégico, durante el segundo semestre de 2020, se realizó una nueva actualización del SPE, implementándose un segundo grupo de mejoras funcionales asociadas a la habilitación del registro de metas físicas y financieras por genérica de gasto a nivel de tareas, de acuerdo con lo requerido por el CEPLAN.

- **Proyecto de implementación del Sistema de Retribución al Estado**

En el marco de los esfuerzos por digitalizar los servicios que el Ositrán brinda a sus principales stakeholders, durante 2020, se efectuaron avances en el desarrollo del Sistema de Retribución del Estado, herramienta que permitirá a las entidades prestadoras, la determinación y presentación electrónica de sus declaraciones de retribución y otros

procesos asociados. Al término de 2020 se había concluido con el desarrollo y ajustes a la herramienta, conforme a los comentarios efectuados por el órgano correspondiente. Esto, de manera previa a iniciar la fase piloto con las entidades prestadoras.

- **Implementación y gestión del Modelo de Datos Abiertos**

En cumplimiento del marco normativo vigente, durante el 2020, el Ositrán concluyó el proceso de implementación del Modelo de Datos Gubernamentales en la entidad, conforme a los criterios y lineamientos establecidos por la Presidencia del Consejo de Ministros. En ese sentido, al término de 2020, el Ositrán contaba ya con el catálogo de datos abiertos de la entidad aprobado y había concretado la publicación del total de conjuntos de datos priorizados en el Portal Nacional de Datos Abiertos. De la misma manera, había dado inicio a la fase de operación del mencionado modelo, en el marco de la cual viene realizando la actualización periódica de los conjuntos de datos en el Portal Nacional.

- **Habilitación del aplicativo “Consulta de Estado de Expedientes”**

Durante el último trimestre del 2020, se implementó el aplicativo de Consulta de Estado de Expedientes en la página web del Ositrán, la cual permitirá a los usuarios de manera remota conocer la fecha en la que sus recursos de apelación presentados contra lo resuelto por las entidades prestadoras son elevados ante el TSC, así como, los distintos actos procesales que conforman los procedimientos de reclamos y controversias (tales como son la presentación de nuevos escritos o documentos por las partes, la programación de audiencias o la emisión de la resolución que pone fin al procedimiento de reclamo por parte del TSC, entre otros).

## X. INFORMACIÓN FINANCIERA PRESUPUESTAL

### 10.1. Presupuesto por fuente de ingreso

El Ositrán tiene como principal fuente de ingresos la recaudación por “Aportes por Regulación” que otorgan las Entidades Prestadoras, representando alrededor del 90% de los ingresos de la institución. 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, y 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 el 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, por la Ley N° 27806 “Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública” se regulan los ingresos provenientes de solicitud de acceso de información pública que requieren las personas naturales y jurídicas al Ositrán; en tanto, en la Ley de Contrataciones del Estado, aprobada mediante Ley N° 30225, se regulan los costos de reproducción de los documentos de los procedimientos de selección ejecutados por el Ositrán y en las Resoluciones Directorales N° 001-2012-EF/52.03 y N° 016-2012-EF/52.03 (Activos y Pasivos) se regulan los depósitos o colocación de recursos financieros en cuentas bancarias.

Es importante tener en consideración que desde el 2017, la Ley de Equilibrio Financiero requiere a todas las instituciones públicas que transfieran al Tesoro Público los fondos excedentes que no se ejecuten en un determinado año fiscal. El gobierno renovó esta medida para los años 2018, 2019 y 2020. Antes de ello, los reguladores podían conservar los fondos no ejecutados y acumularlos libremente a actividades financieras en los siguientes años.

#### **Presupuesto Institucional**

Mediante Decreto de Urgencia N° 014-2019 se aprobó el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2020 correspondientes a los pliegos presupuestarios del Gobierno Nacional, asignándose al Ositrán el importe de S/ 86 millones, con cargo a la Fuente de Financiamiento Recursos Directamente Recaudados. En línea con ello, el 23 de diciembre de 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0061-2019-CD-OSITRAN, se aprobó el Presupuesto Institucional de Apertura correspondiente al año fiscal 2020, estableciéndose que del presupuesto total asignado el 98,1% (S/ 84,4 millones) corresponden a Gastos Corrientes y 1,9% (S/ 1,6 millones) a Gastos de Capital.

Como se aprecia en el siguiente cuadro, el PIA aprobado para el año 2020 fue 2,1% superior con relación al PIA aprobado en el año 2019, como resultado del incremento registrado en la genérica de Otros Ingresos, cuya variación refleja un crecimiento de 3,7% con relación al año 2019, debido a los mayores aportes por regulación estimados.

**Cuadro N° 35**  
**Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) 2019 – 2020**

	Presupuesto Institucional de Apertura (PIA)		Variación (%)
	2019	2020	
<b>INGRESOS</b>			
<b>INGRESOS CORRIENTES</b>	<b>83 396 997</b>	<b>86 005 368</b>	<b>3,1</b>
1.3 Venta de Bienes y Servicios y Derechos Administrativos	6 136 370	5 863 000	-4,5
1.5. Otros Ingresos	77 260 627	80 142 368	3,7
<b>FINANCIAMIENTO</b>	<b>845 997</b>	<b>0</b>	<b>-100,0</b>
1.8 Endeudamiento			
1.9 Saldos de Balance	845 997	0	-100,0
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>84 242 994</b>	<b>86 005 368</b>	<b>2,1</b>

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable  
Elaboración: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

Al 31 de diciembre del 2020, el presupuesto registró una serie de modificaciones, debido a la importante reducción de la recaudación, como resultado de las medidas aplicadas por el gobierno para evitar la propagación del COVID-19. Como se aprecia en el siguiente cuadro, en 2020 el PIM ascendió a S/ 81,4 millones, lo que representó una significativa reducción de 9,7% con relación al año anterior.

**Cuadro N° 36**  
**Presupuesto Institucional Modificado (PIM) 2019 – 2020**

	Presupuesto Institucional Modificado (PIM)		Variación (%)
	2019	2020	
<b>INGRESOS</b>			
<b>INGRESOS CORRIENTES</b>	<b>83 396 997</b>	<b>73 052 207</b>	<b>-12,4</b>
1.3 Venta de Bienes y Servicios y Derechos Administrativos	6 136 370	5 863 000	-4,5
1.5. Otros Ingresos	77 260 627	67 189 207	-13,0
<b>FINANCIAMIENTO</b>	<b>6 780 406</b>	<b>8 339 062</b>	<b>23,0</b>
1.8 Endeudamiento		94 800	0,0
1.9 Saldos de Balance	6 780 406	8 244 262	21,6
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>90 177 403</b>	<b>81 391 269</b>	<b>-9,7</b>

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable  
Elaboración: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

La reducción del presupuesto se explica principalmente por la menor recaudación de aportes por regulación de las empresas supervisadas, lo que se refleja en una caída del 13% de la genérica de ingreso "1.5 Otros Ingresos". En efecto, durante 2020, los aportes por regulación recaudados experimentaron una reducción de alrededor de 20% con relación al año anterior, al pasar de S/ 78,5 millones a S/ 62,9 millones (es decir, se recaudó S/ 15,6 millones menos).

Cabe mencionar que, la mayor caída de los aportes se produjo en el sector aeroportuario. En efecto, entre 2019 y 2020, el aporte por regulación de las entidades aeroportuarias se contrajo 56,2%, al pasar de S/ 19,8 millones a S/ 8,7 millones. Ello explicado en mayor medida por la caída de los aportes pagados por Lima Airport Partners S.R.L, empresa concesionaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez, cuyos aportes se redujeron 60% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 12,9 millones a S/ 5,2 millones. Cabe destacar también, la importante caída experimentada por los aportes de la Línea 1 del Metro, los cuales se redujeron 48,4% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 8,9 millones a S/ 4,6 millones.

Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2020, el 88% del PIA previsto estaba explicado por los aportes por regulación estimados (S/ 75,8 millones); no obstante, debido a la caída de la recaudación, los aportes sólo registraron un monto de S/ 62,9 millones, lo que representó el 77,2% del PIM. Otros ingresos del Ositrán lo constituyen la venta de bienes y servicios, lo cual en 2020 representó el 7,2% del PIM, seguido por los intereses por depósitos (3,6%) y sanciones (1%). Cabe notar que, no solo los aportes experimentaron una reducción durante 2020, sino también los ingresos recaudados por venta de bienes y servicios (-4,5%). Por otra parte, se observa un incremento de los montos por sanciones (4,5%) y las multas y sanciones no tributarias (4,5%).

**Cuadro N° 37**  
**Presupuesto Institucional Modificado (PIA) y Presupuesto Institucional Modificado (PIM)**  
**2019 – 2020**

DETALLE	Presupuesto Institucional de Apertura (PIA)		Variación (%)	Presupuesto Institucional Modificado (PIM)		Variación (%)
	2019	2020		2019	2020	
<b>CATEGORIAS DE INGRESOS</b>						
<b>INGRESOS CORRIENTES</b>	<b>83 396 997</b>	<b>86 005 368</b>	<b>3,1</b>	<b>83 396 997</b>	<b>73 052 207</b>	<b>-12,4</b>
<b>1.3 Venta de Bienes y Servicios</b>	<b>6 136 370</b>	<b>5 863 000</b>	<b>-4,5</b>	<b>6 136 370</b>	<b>5 863 000</b>	<b>-4,5</b>
- Acceso a la Información Pública	5 028	5 254	4,5	5 028	5 254	4,5
- Otros Servicios de Transporte	6 131 342	5 857 746	-4,5	6 131 342	5 857 746	-4,5
<b>1.5. Otros Ingresos</b>	<b>77 260 627</b>	<b>80 142 368</b>	<b>3,7</b>	<b>77 260 627</b>	<b>67 189 207</b>	<b>-13,0</b>
- Aportes por regulación	72 978 282	75 799 129	3,9	72 978 282	62 845 968	-13,9
- Intereses por Depósitos	2 929 173	2 929 173	0,0	2 929 173	2 929 173	0,0
- Sanciones	699 550	731 030	4,5	699 550	731 030	4,5
- Multas y sanciones no tributarias	653 622	683 036	4,5	653 622	683 036	4,5
<b>FINANCIAMIENTO</b>	<b>845 997</b>	<b>0</b>	<b>-100,0</b>	<b>6 780 406</b>	<b>8 339 062</b>	<b>23,0</b>
<b>1.8. Endeudamiento</b>					<b>94 800</b>	<b>0,0</b>
- Endeudamiento Interno					94 800	0,0
<b>1.9. Saldos de Balance</b>	<b>845 997</b>	<b>0</b>	<b>-100,0</b>	<b>6 780 406</b>	<b>8 244 262</b>	<b>21,6</b>
- Saldos de Balance	845 997	0	-100,0	6 780 406	8 244 262	21,6
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>84 242 994</b>	<b>86 005 368</b>	<b>2,1</b>	<b>90 177 403</b>	<b>81 391 269</b>	<b>-9,7</b>

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable

Elaboración: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

En enero de 2020, mediante Resolución de Presidencia N° 0002-2020-PD-OSITRAN<sup>70</sup>, se autorizó la incorporación de mayores ingresos públicos en el presupuesto del Ositrán para el año fiscal 2020 por la suma de S/ 8,24 millones, correspondientes a los Saldos de Balance. Ello, de conformidad con lo establecido en el artículo 50 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, que regula la incorporación de mayores ingresos públicos que se generen como consecuencia de la percepción de determinados ingresos no previstos o superiores a los contemplados en el presupuesto inicial.

Igualmente, se observa que dentro del presupuesto de ingresos del Ositrán, se registró una incorporación de recursos presupuestarios a través de una Transferencia Institucional por el importe de S/ 94,8 mil, de conformidad con lo establecido mediante Decreto Supremo N° 405-2020-EF de fecha 28 de diciembre de 2020<sup>71</sup>. Ello, con el objetivo de atender el pago de un Bono para la reactivación económica, autorizada en la Nonagésima Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley N° 31084, Ley de Presupuesto del

<sup>70</sup>

<https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/01/002-2020-pd.pdf>

<sup>71</sup>

[https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1496461/DS405\\_2020EF.pdf.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1496461/DS405_2020EF.pdf.pdf)

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1496513/Anexo%20-%20Transferencia%20de%20Partidas%20a%20favor%20de%20los%20pliegos%20del%20Gobierno%20Nacional.pdf>

Sector Público para el Año Fiscal 2021, con cargo a la fuente de financiamiento Recursos por Operaciones Oficiales de Crédito.

### **Transferencia de recursos ordinarios**

El 13 de agosto de 2020, se publicó el Decreto de Urgencia N° 097-2020<sup>72</sup>, mediante el cual se establecen *medidas extraordinarias para el financiamiento de las entidades de los Gobiernos, Nacional y Locales*. Así, se autorizó, excepcionalmente, al MEF a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel institucional a favor de los pliegos del Gobierno Nacional, con cargo a recursos ordinarios, para financiar los gastos corrientes para la continuidad de la operatividad institucional que se hayan visto afectados por una menor recaudación, captación u obtención de ingresos públicos por efecto de la Emergencia Sanitaria producida por el COVID-19.

Considerando ello, debido a los menores ingresos percibidos por el regulador, mediante Oficio N° 149-2020-PD-OSITRAN de fecha 18 de agosto de 2020, se solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) la transferencia de recursos para atender aquellas actividades que habían quedado desfinanciadas hasta por el importe de S/ 18,6 millones, por la fuente de financiamiento Recurso Ordinarios. En atención a dicha solicitud, mediante Decreto Supremo N° 266-2020-EF de fecha 16 de setiembre de 2020, se autorizó al Ositrán una transferencia de S/ 12,95 millones, en Recursos Ordinarios, destinados a financiar la continuidad de la operatividad institucional, con cargo a los recursos de la Reserva de Contingencia del MEF.

En cumplimiento de lo regulado en el numeral 2.3 del Decreto de Urgencia N° 097-2020, corresponde reducir en la fuente de financiamiento de Recursos Directamente Recaudados el mismo importe incorporado en Recursos Ordinarios (S/ 12,95 millones). Así, el PIM del Ositrán quedó conformado por dos fuentes de financiamiento de acuerdo al detalle siguiente:

**Cuadro N° 38**  
**Presupuesto del Ositrán 2021**

<b>Fuente de Financiamiento</b>	<b>Presupuesto 2020 (En S/)</b>
Recursos Ordinarios	12 953 161
Recursos Directamente Recaudados	81 296 469
Recursos por Operaciones Oficiales De Crédito	94 800
<b>Total</b>	<b>94 344 430</b>

*Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable*

*Elaboración: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán*

Considerando que el artículo 1° del Decreto Supremo N° 266-2020-EF, los recursos transferidos por el MEF al Ositrán tuvieron como finalidad financiar gastos corrientes para la continuidad de su operatividad institucional.

El 21 de setiembre de 2020, mediante Resolución de Presidencia N° 0026-2020-PD-OSITRAN, se aprobó la desagregación de recursos transferidos mediante el Decreto Supremo N° 266-2020-EF, a fin de atender el financiamiento de los gastos corrientes para la continuidad de la operatividad institucional.

Así, al cierre del Ejercicio Fiscal 2020 el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) del Ositrán, registró el importe total de S/ 94,34 millones, por toda fuente de financiamiento.

## **10.2. Ejecución presupuestal**

El Presupuesto de Gastos del Ositrán financió la ejecución de las actividades previstas en el Plan Operativo Institucional – POI 2020, para el cumplimiento de los objetivos vinculados a las acciones de supervisión, fiscalización, regulación, entre otros, dentro del ámbito de

<sup>72</sup> <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/1096630-097-2020>

competencia del Ositrán. Asimismo, el Ositrán ha registrado un crecimiento sostenido en sus 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 2020, el Ositrán ejecutó un gasto total de S/ 78,4 millones de toda fuente de financiamiento, lo que significó una reducción de 14,1% con relación al gasto ejecutado el año anterior. Así, en 2020, se ejecutó el 83,1% del presupuesto total, el cual ascendió a S/ 94 millones. Es importante notar que dicha situación contrasta con el nivel de ejecución de años anteriores (superior al 90%), situación que fue provocada por los eventos ocurridos por efecto de las medidas aplicadas para mitigar la propagación del COVID-19, como se explicará más adelante.

**Cuadro N° 39**  
**Comparativo de ejecución del gasto**  
**(En miles de S/)**

DETALLE	2019			2020			Var. (%) 20/19
	PIM	Ejecución	Avance (%)	PIM	Ejecución	Avance (%)	
<b>EGRESOS</b>							
<b>GASTOS CORRIENTES</b>	<b>89 798</b>	<b>88 077</b>	<b>98,1</b>	<b>92 705</b>	<b>78 204</b>	<b>84,4</b>	<b>-11,2</b>
2.1. Personal y Obligaciones Sociales	26 287	26 023	99,0	28 095	25 045	89,1	-3,8
2.2. Pensiones y Otras Prestaciones Sociales	655	654	99,9	690	688	99,8	5,1
2.3. Bienes y Servicios	59 147	57 721	97,6	62 627	51 213	81,8	-11,3
2.4. Donaciones y Transferencias	118	118	100,0	195	187	95,9	59,0
2.5. Otros Gastos	3 590	3 560	99,2	1 099	1 071	97,5	-69,9
<b>GASTOS DE CAPITAL</b>	<b>3 286</b>	<b>3 208</b>	<b>97,6</b>	<b>1 639</b>	<b>178</b>	<b>10,9</b>	<b>-94,4</b>
2.6. Adquisición de Activos No Financieros	3 286	3 208	97,6	1 639	178	10,9	-94,4
<b>TOTAL DE EGRESOS</b>	<b>93 084</b>	<b>91 285</b>	<b>98,1</b>	<b>94 344</b>	<b>78 382</b>	<b>83,1</b>	<b>-14,1</b>

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable

Como se puede observar, la reducción de la ejecución presupuestal se vio reflejada en las categorías presupuestales de "Gastos Corrientes" y "Gastos de Capital, las cuales mostraron una reducción de la ejecución presupuestal de 11,2% y 94,4% entre 2019 y 2020, respectivamente.

En el siguiente cuadro se muestra el detalle de la ejecución de gasto durante 2020, según fuente de financiamiento. Como se aprecia, las Genéricas de Gasto de Adquisición de Activos Financieros y de Bienes y Servicios son las que han logrado un menor avance, mostrando un nivel de ejecución de 10,9% y 81,8%, respectivamente. Ello en contraste con el resto de genéricas que muestran un avance de entre 89% y 99,8% en la ejecución. Cabe notar que los Recursos Ordinarios transferidos mediante Decreto Supremo N° 266-2020-EF, fueron ejecutados para financiar los gastos asociados a la genérica de Bienes y Servicios necesarios para garantizar la operatividad del regulador, habiéndose alcanzado una ejecución de alrededor del 94%.

**Cuadro N° 40**  
**Ejecución del gasto 2020, por fuente de financiamiento**  
**(En miles de S/)**

Detalle	PIA	PIM	Devengado	Avance %
<b>2.1 PERSONAL Y OBLIGACIONES SOCIALES</b>	<b>27 770 269</b>	<b>28 094 710</b>	<b>25 044 818</b>	<b>89,1%</b>
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS	27 770 269	28 054 810	25 004 918	89,1%
RECURSOS POR OPERACIONES OFICIALES DE CREDITO	0	39 900	39 900	100,0%
<b>2.2 PENSIONES Y OTRAS PRESTACIONES SOCIALES</b>	<b>643 182</b>	<b>689 519</b>	<b>687 850</b>	<b>99,8%</b>
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS	643 182	689 519	687 850	99,8%
<b>2.3 BIENES Y SERVICIOS</b>	<b>55 821 785</b>	<b>62 626 887</b>	<b>51 212 957</b>	<b>81,8%</b>
RECURSOS ORDINARIOS	0	12 953 161	12 150 856	93,8%
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS	55 821 785	49 618 826	39 007 801	78,6%
RECURSOS POR OPERACIONES OFICIALES DE CREDITO	0	54 900	54 300	98,9%
<b>2.4 DONACIONES Y TRANSFERENCIAS</b>	<b>125 000</b>	<b>194 857</b>	<b>186 961</b>	<b>95,9%</b>
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS	125 000	194 857	186 961	95,9%
<b>2.5 OTROS GASTOS</b>	<b>30 000</b>	<b>1 099 239</b>	<b>1 071 339</b>	<b>97,5%</b>
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS	30 000	1 099 239	1 071 339	97,5%
<b>2.6 ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS</b>	<b>1 615 132</b>	<b>1 639 218</b>	<b>178 446</b>	<b>10,9%</b>
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS	1 615 132	1 639 218	178 446	10,9%
<b>TOTAL</b>	<b>86 005 368</b>	<b>94 344 430</b>	<b>78 382 372</b>	<b>83,1%</b>

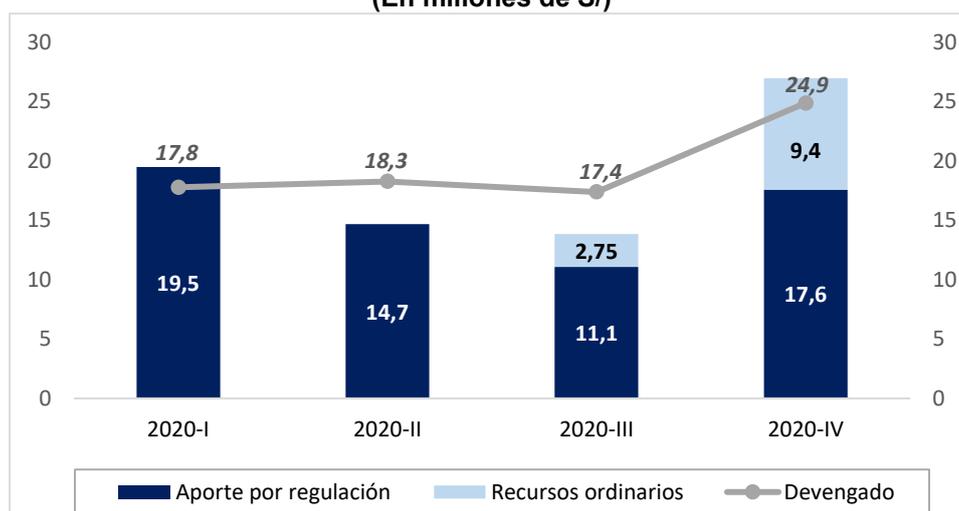
Fuente: Consulta Amigable (Mensual). Consulta de Ejecución del Gasto

En el caso de la Genérica correspondiente a la Adquisición de Activos no Financieros, el 67,1% del PIM corresponde a la adquisición de vehículos, maquinaria y otros; mientras que el 32,9% restante a la adquisición de otros activos fijos (como softwares y licencias). Gran parte de dicho presupuesto no fue utilizado, debido a las limitaciones presupuestales experimentadas principalmente el segundo y tercer trimestre, así como por el hecho que gran parte de los trabajadores se encontraba realizando sus funciones bajo la modalidad de trabajo remoto.

Con relación a la genérica de Bienes y Servicios, se tiene que el presupuesto para la sub genérica de contratación de servicios representó el 98,8% del PIM, siendo que las principales categorías que comprenden dicha sub genérica son: servicios profesionales y técnicos (47,8%), Contrato Administrativo de Servicios (33,4%) y Alquileres de muebles e inmuebles (13,9%), las cuales representaron el 95% del PIM asignado. La ejecución de gastos en dichas categorías se vio fuertemente afectada por la coyuntura generada por la pandemia, pues debido a las limitaciones presupuestales se tuvieron que cancelar la mayor parte de los procesos CAS en curso y suspender las contrataciones de servicios profesionales, así como suspender el alquiler de vehículos empleados en las labores de supervisión in situ.

Como ha sido explicado, las medidas implementadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19 impactaron de manera significativa en la recaudación de ingresos del Ositrán a partir de abril de 2020, lo que incidió en que se tuvieron que implementar medidas de priorización del gasto. En efecto, como se aprecia en el siguiente gráfico, la principal fuente de ingresos del Ositrán (el aporte por regulación) se contrajo de manera significativa a partir del segundo trimestre, registrándose una caída de 24,6% y 43% en el segundo y tercer trimestre de 2020 con relación a lo registrado el primer trimestre de dicho año, respectivamente. Así, en dichos trimestres se observa que los recursos devengados fueron superiores a los ingresos directamente recaudados y recursos ordinarios, lo cual generó que se tuvieron que adoptar medidas para recortar una serie de gastos.

**Gráfico N° 27**  
**Ejecución vs Recaudación por aporte por regulación**  
**(En millones de S/)**



Fuente: MEF. Consulta Amigable (Mensual). Consulta de Ejecución del Gasto

En dicho contexto, se tuvo que tomar una serie de medidas a fin de poder cumplir con obligaciones de carácter prioritario. Así, el Ositrán tuvo que reducir los gastos proyectados, llegando a descertificar compromisos de gasto por un total de S/ 10,5 millones entre el segundo y cuarto trimestre de 2020. Si bien a partir del cuarto trimestre de 2020 se observa una mejora en la recaudación del aporte por regulación, dichos recursos no pudieron ejecutarse en su totalidad, particularmente en el caso de los procesos de contratación de mayor cuantía que requieren un mayor plazo, así como aquellas contrataciones que quedaron canceladas debido a la priorización del gasto.

De este modo, al cierre de 2020, del total de recursos directamente recaudados se logró una ejecución del 81,4%. Es importante notar que, si bien el MEF efectuó una transferencia de S/ 12,9 millones de recursos ordinarios a favor del Ositrán, dichos recursos fueron destinados en aquellos gastos necesarios para garantizar la sostenibilidad operativa (principalmente relacionados con las funciones de supervisión de este regulador, así como para el pago de alquileres de vehículos e inmuebles), alcanzándose una ejecución del 94%.

Finalmente, es importante tener en consideración que, pese a la menor ejecución de gasto del Ositrán en 2020, el nivel alcanzado ha sido bastante cercano e, incluso, ligeramente superior al de otros organismos reguladores<sup>73</sup>.

<sup>73</sup> En efecto, conforme a la información de la Consulta Amigable del MEF, durante 2020, la ejecución del gasto en OSIPTEL, OSINERGMIN y SUNASS ha sido del orden de 82%, 81% y 80,5%, respectivamente

## XI. CONCLUSIONES

El Reporte de Desempeño 2020 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 del 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.

Como ha sido explicado, durante el 2020, en un contexto de aplicación de una serie de medidas restrictivas a la movilización de personas ante la propagación del COVID-19, los recursos financieros de este organismo regulador se vieron significativamente afectados ante la reducción de los aportes por regulación pagados por las entidades prestadoras. Para enfrentar esta coyuntura, el Ositrán implementó una serie de medidas de priorización del gasto y gestionó ante el MEF la transferencia de Recursos Ordinarios, a fin de garantizar la continuidad operativa y el cabal cumplimiento de las funciones asignadas.

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 2020, el Ositrán tenía previsto ejecutar 2 547 actividades de supervisión. No obstante, la referida programación fue modificada debido a factores exógenos a la Entidad, como fue el efecto de la pandemia, situación que modificó la meta a 2 099 actividades, de las cuales se ejecutó cerca del 100% al cierre del año (2084 actividades).

Al 31 de diciembre de 2020, la inversión comprometida en los Contratos de Concesión alcanzó un nivel de USD 16,4 mil millones, de los cuales se ha ejecutado el 56% (USD 9,2 mil millones). Específicamente durante 2020, el Ositrán supervisó la ejecución de un total de USD 455,6 millones, lo que representó una reducción de 33,1% con relación a las inversiones ejecutadas el año anterior (USD 680,9 millones). El 53,5% de la inversión ejecutada en 2020, corresponde a los avances de obra de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao.

En materia de regulación tarifaria, en 2020 se tramitaron cuatro (4) procedimientos tarifarios, los cuales se tiene previsto culminar durante 2021. Así, se aprobó la publicación de propuesta tarifaria de revisión del factor de productividad del Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao y la publicación de propuesta de fijación tarifaria del servicio especial "Pre-enfriado de contenedor vacío" en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao. Asimismo, se inició el procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao y el procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.

En relación con la gestión de contratos, en 2020 el Ositrán emitió una (01) opinión sobre el Contrato de Concesión del Anillo Vial Periférico. Adicionalmente, este Organismo Regulador emitió opinión relacionada con el proyecto de la adenda N° 10 al Contrato de Concesión de la Red Vial N°6 (Pte. Pucusana – Cerro Azul – Ica). Finalmente, se inició el proceso de interpretación del segundo párrafo de la cláusula 7.1 del el Contrato de Concesión de la Hidrovía Amezónica.

Por su parte, en 2020, el Tribunal de Solución de Controversias de Ositrán resolvió un total de 147 apelaciones a las resoluciones emitidas por las Entidades Prestadoras en primera instancia, de los cuales el 66% procedieron de reclamos de los usuarios en la infraestructura portuaria. Cabe destacar que, del total de apelaciones resueltas, el 45,6%

fueron fundadas, 42,9% infundadas, 7,5% improcedentes y 4,1% otros (desistimiento y denuncia).

En relación con el marco normativo regulatorio, en 2020, se revisó y se establecieron mejoras y adecuaciones al procedimiento PC-15-SGC “*Elaboración y revisión de normas en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio*”. En aplicación de dicho procedimiento, en diciembre de 2020, la GRE elevó el proyecto de modificación del Reglamento General de Tarifas del Ositrán y documentos correspondientes para ser sometido a consideración del Consejo Directivo. Asimismo, al cierre de 2020, se encuentran en proceso de revisión bajo los estándares de la OCDE del Reglamento Marco de Acceso y el Reglamento General de Supervisión.

Asimismo, debido a la coyuntura generada por la pandemia, se modificó el Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios, a fin de incorporar la modalidad virtual como un mecanismo de comunicación alternativo que permita la realización de las sesiones de los Consejos de Usuarios del Ositrán.

El 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. Asimismo, durante 2020, como parte del compromiso del Programa País, el Ositrán ha participado en las reuniones virtuales del Comité de Política Regulatoria y de la Red de Reguladores Económicos de la OCDE.

Por otra parte, en febrero de 2020, se presentaron los resultados de la Evaluación del Desempeño de los Reguladores Económicos (PAFER, por sus siglas en inglés “*Performance Assessment Framework for Economic Regulators*”), en el marco del cual se han efectuado una serie de recomendación que el Ositrán viene implementando a fin de mejorar su gobernanza interna y externa. Asimismo, se ha continuado fomentando la aplicación de herramientas de mejora regulatoria (como el Análisis de Impacto Regulatorio), así como mecanismos de transparencia y rendición de cuentas, mediante acciones como la remisión al Congreso de la República del Informe de Desempeño de Ositrán y la realización de audiencia virtual de rendición de cuentas.

El Ositrán cuenta con la certificación del Sistema de Gestión Antisoborno ISO 37001:2016, con el objetivo de prevenir, detectar y enfrentar el soborno dentro de la entidad. Durante el 2020, el Ositrán ha impulsado diversas acciones orientadas a mitigar el riesgo de que se produzcan actos de corrupción al interior de la organización. Así, se revisaron y actualizaron las medidas que regulan la promoción y difusión del comportamiento ético de los miembros del Ositrán, se aprobó la Política de Integridad y se aprobaron las acciones de Integridad y Lucha contra la Corrupción a implementar entre 2020- 2021.

El Ositrán realiza esfuerzos permanentes para garantizar el respeto y cumplimiento de los derechos de los usuarios de las ITUP. Para cumplir dicho objetivo, durante el 2020, se efectuaron 7417 orientaciones, lo cual representó un considerable incremento de más del 131% con relación al año anterior. Destaca la labor del Centro de Orientación de la estación La Cultura de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao y del Centro de Orientación en el Terminal Norte Multipropósito del Callao – APM Terminals que efectuaron el 44,1% y 12,2% del total de orientaciones, respectivamente. Asimismo, a través de las acciones de acercamiento a los usuarios, se brindó información sobre sus derechos a 60 541, principalmente a través de Oficina Desconcentrada de Cusco (33,5%), Centro de Orientación al Usuario ubicado en la “Línea 1 del Metro de Lima y Callao” (20,7%) y Oficina Desconcentrada de Arequipa (17,9%). Finalmente, se realizó 359 charlas de capacitación, a través de las cuales se capacitó a un total 6570 usuarios.

Por otra parte, durante 2020, se elaboraron los siguientes estudios sobre la base de encuestas: (i) Posicionamiento del Ositrán; (ii) Necesidades y Expectativas de los Usuarios de la ITUP Ferroviaria; y, (iii) Necesidades y Expectativas de los Usuarios de la ITUP Aeroportuaria. Asimismo, se llevó a cabo la Encuesta de Satisfacción de los Usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao 2020, en el amrco de la cual se pudo identificar la percepción de los usuarios sobre su nivel de satisfacción de los distintos servicios brindados en la infraestructura.

Pese a la coyuntura, se pudieron realizar 28 sesiones de los Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional, de las cuales el 71,4% (20) se realizaron de manera virtual, gracias a la pronta modificación del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios. Asimismo, se llevaron a cabo 4 procesos electorales para la elección de los nuevos miembros de los Consejos de Usuarios Ferroviarios, de alcance nacional y los Consejos de Usuarios Regionales de Cusco, Loreto- San Martín y Piura.

Con la finalidad de promover la cultura regulatoria, en el 2020, el Ositrán llevó a cabo el XVII Curso de Extensión Universitaria – CEU, en el marco del cual participaron 45 alumnos de universidades a nivel nacional de las especialidades de economía, derecho e ingeniería civil. Asimismo, con el objetivo de mejorar el proceso de investigación de los mercados regulados y contribuir al fortalecimiento del sistema regulatorio, el 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 2020, se encontraban laborando en el Ositrán un total de 324 colaboradores, lo que significó una reducción del 9,2% con relación al año anterior (357), explicado por las limitaciones presupuestales generadas por la pandemia, que llevaron a la cancelación de diversos procesos CAS. Cabe señalar que, durante el 2020 cesaron un total de 52 colaboradores, lo que representó una reducción de 32,5% con relación al número de colaboradores que cesaron el año anterior (77).

Con relación a las características del personal, el 56,2% del total de trabajadores se encuentran bajo el régimen CAS y 41,0% bajo el régimen laboral establecido en el Decreto Legislativo N° 728. Asimismo, se tiene que el 45,1% pertenecen al sexo femenino y el 54,9% al sexo masculino, apreciándose que la mayor parte pertenece al rango de edad de entre 40 a 49 años (38%) y entre 30 y 39 años (27%). Asimismo, un 84,6% posee estudios universitarios completos (274 trabajadores) y el 37,0% (120) cuenta con estudios de postgrado concluidos.

En relación a la información financiera, al cierre de 2020 el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) del Ositrán, registró el importe total de S/ 94,34 millones, por toda fuente de financiamiento. De dicho total, el 86,2% corresponde a recursos directamente recaudados, de los cuales el 10,1% (S/ 8,2 millones) corresponde a la incorporación de Saldos de Balance. Cabe destacar que, en setiembre de 2020, el MEF aprobó una transferencia de Recursos Ordinarios al Ositrán por el monto de S/ 12,95 millones (lo que representó el 13,7% del PIM), a fin de atender el financiamiento de los gastos corrientes para la continuidad de la operatividad institucional, debido a la importante caída de la recaudación del aporte por regulación.

Durante 2020, el Ositrán ejecutó un gasto total de S/ 78,4 millones de toda fuente de financiamiento, lo que significó una reducción de 14,1% con relación al gasto ejecutado el año anterior. Así, en 2020, se ejecutó el 83,1% del presupuesto total, situación que fue provocada por los eventos ocurridos por efecto de la Emergencia Sanitaria producida por la enfermedad producido por el COVID-19. Ello pues, debido a la caída de la recaudación de ingresos, se tuvieron que implementar medidas de priorización del gasto, llevándose a la descertificación de una serie de servicios entre el segundo y tercer trimestre de 2020.

## ANEXOS

### Anexo N° 1 Listado de Entidades Prestadoras

Al 2017

N°	ENTIDAD PRESTADORA	INFRAESTRUCTURA	INICIO DE LA CONCESIÓN	MODALIDAD	PLAZO
<b>CARRETERAS</b>					
1	NORVIAL S.A.	Red Vial N°5: Ancón - Huacho - Pativilca	2003	Autosostenible	25 años
2	CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.	Red Vial N°6: Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica	2005	Autosostenible	30 años
3	CONCESIONARIA IIRSA NORTE S.A.	Eje Multimodal Amazonas Norte: Paita - Yurimaguas	2005	Cofinanciada	25 años
4	CONCESIONARIA INTEROCEÁNICA SUR - TRAMO 2 S.A.	IIRSA Sur Tramo 2: Urcos - Inambari	2005	Cofinanciada	25 años
5	CONCESIONARIA INTEROCEÁNICA SUR - TRAMO 3 S.A.	IIRSA Sur Tramo 3: Inambari - Iñapari	2005	Cofinanciada	25 años
6	INTERSUR CONCESIONES S.A.	IIRSA Sur Tramo 4: Inambari - Azángaro	2005	Cofinanciada	25 años
7	CONCESIONARIO CANCHAQUE S.A.	Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque	2007	Cofinanciada	15 años
8	SURVIAL S.A.	IIRSA Sur 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 - Cayaltí - Oyotún	2009	Cofinanciada	15 años
13	CONCESIONARIA VIAL DEL SOL S.A.	Autopista del Sol - Trujillo - Sullana	2009	Autosostenible	25 años
14	SOCIEDAD DESARROLLO VIAL DE LOS ANDES S.A.C.	IIRSA Centro Tramo 2: Puente Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco	2010	Autosostenible	25 años
15	CONCESIONARIA PERUANA DE VIAS S.A.	Tramo Vial Desvío Quilca - Desvío Arequipa (Repartición) - Desvío Matarani - Desvío Moquegua - Desvío Ilo - Tacna -La Concordia	2013	Autosostenible	25 años
16	CONVIAL SIERRA NORTE S.A.	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2	2014	Autosostenible	25 años
<b>AEROPUERTOS</b>					
17	LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	2001	Autosostenible	40 años
18	AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	2006	Cofinanciada	25 años
19	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A.	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	2011	Cofinanciada	25 años
<b>PUERTOS</b>					
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
<b>HIDROVÍAS</b>					
28	CONCESIONARIA HIDROVÍA AMAZÓNICA S.A.	Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramirza – Iquitos – Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón	2017	Cofinanciada	20 años
<b>VÍAS FÉRREAS</b>					
29	FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.	Ferrocarril del Sur y del Sur Oriente	1999	Autosostenible	35 años
30	FERROVÍAS CENTRAL ANDINA S.A.	Ferrocarril del Centro	1999	Autosostenible	40 años
31	GYM FERROVÍAS S.A.	Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador - Av. Grau - San Juan de Lurigancho	2011	Cofinanciada	30 años
32	SOCIEDAD COCESIONARIA METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A.	Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambeta de la Red Básica del metro de Lima y Callao	2014	Cofinanciada	35 años
1	CORPAC	Aeropuertos No Concesionados			
2	ENAPU	Puertos No Concesionados			

Fuente: Contratos de Concesión

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## Anexo N° 2 Estados Financieros

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS  
Dirección General de Contabilidad Pública  
Versión 190601

### ESTADO DE SITUACION FINANCIERA Al 31 de Diciembre del 2020 y 2019 (EN SOLES)

Fecha : 04/03/2021  
Hora : 19:14:53  
Página : 1 de 1

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

EF-1

		2020	2019			2020	2019
<b>ACTIVO</b>				<b>PASIVO Y PATRIMONIO</b>			
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>				<b>PASIVO CORRIENTE</b>			
Efectivo y Equivalente de Efectivo	Nota 3	20,268,454.45	19,397,448.99	Sobregiros Bancarios	Nota 16	0.00	0.00
Inversiones Financieras	Nota 4	0.00		Cuentas por Pagar a Proveedores	Nota 17	226,031.18	2,039,284.74
Cuentas por Cobrar (Neto)	Nota 5	948,649.20		Impuestos, Contribuciones y Otros	Nota 18	5,691.14	219,524.24
Otras Cuentas por Cobrar (Neto)	Nota 6	6,830,283.53	8,380,351.18	Remuneraciones y Beneficios Sociales	Nota 19	4,930,581.31	4,122,544.74
Inventarios (Neto)	Nota 7	107,153.84	143,482.97	Obligaciones Previsionales	Nota 20	0.00	0.00
Servicios y Otros Pagados por Anticipado	Nota 8	207,151.72	397,467.90	Operaciones de Crédito	Nota 21	0.00	0.00
Otras Cuentas del Activo	Nota 9	169,785.53	435,158.00	Parte Cte. Deudas a Largo Plazo	Nota 22	0.00	0.00
				Otras Cuentas del Pasivo	Nota 23	1,322,451.91	1,227,631.33
				Ingresos Diferidos	Nota 24	0.00	0.00
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>		<b>28,531,478.27</b>	<b>28,753,909.04</b>	<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>		<b>6,484,755.54</b>	<b>7,608,985.05</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>				<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>			
Cuentas por Cobrar a Largo Plazo	Nota 10	0.00		Deudas a Largo Plazo	Nota 25	0.00	0.00
Otras Ctas. por Cobrar a Largo Plazo	Nota 11	661,417.11		Cuentas Por Pagar a Proveedores	Nota 26	1,660,639.49	762,812.62
Inversiones Financieras (Neto)	Nota 12	0.00		Beneficios Sociales y Oblig. Prev.	Nota 27	1,206,924.60	1,104,078.62
Propiedades de Inversión	Nota 13	0.00		Obligaciones Previsionales	Nota 28	0.00	0.00
Propiedad, Planta y Equipo (Neto)	Nota 14	4,206,066.61	5,486,330.73	Provisiones	Nota 29	766,724.25	3,992,041.63
Otras Cuentas del Activo (Neto)	Nota 15	2,230,742.31	1,261,660.41	Otras Cuentas del Pasivo	Nota 30	45,592,173.00	46,661,412.00
				Ingresos Diferidos	Nota 31	4,570,866.63	0.00
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<b>7,098,226.03</b>	<b>6,747,991.14</b>	<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>		<b>53,797,327.97</b>	<b>52,520,344.87</b>
				<b>TOTAL PASIVO</b>		<b>60,282,083.51</b>	<b>60,129,329.92</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>35,629,704.30</b>	<b>35,501,900.18</b>	<b>PATRIMONIO</b>			
Cuentas de Orden	Nota 37	340,336,469.83	334,542,876.88	Hacienda Nacional	Nota 32	24,623,638.44	24,623,638.44
Las Notas forman parte integrante de los Estados Financieros				Hacienda Nacional Adicional	Nota 33	0.00	0.00
				Resultados No Realizados	Nota 34	0.00	0.00
				Reservas	Nota 35	0.00	0.00
				Resultados Acumulados	Nota 36	(49,276,017.65)	(49,251,068.18)
				<b>TOTAL PATRIMONIO</b>		<b>(24,652,379.21)</b>	<b>(24,627,429.74)</b>
				<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>		<b>35,629,704.30</b>	<b>35,501,900.18</b>
				Cuentas de Orden	Nota 37	340,336,469.83	334,542,876.88

 **CONTADOR GENERAL**   
WIDORO GRONERT ALVA  
DNI 01062777  
MAT. N° 19265  
16/03/2021 10:35:08

 **DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION**   
JOSE TITO PEÑALOZA VARGAS  
DNI 09765509  
16/03/2021 10:45:44

 **TITULAR DE LA ENTIDAD**   
ROSA VERONICA  
ZAMBRANO COPELLO  
DNI 06660455  
16/03/2021 15:53:28

**ESTADO DE GESTION**  
**Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2020 y 2019**  
 (EN SOLES)

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

**EF-2**

		2020	2019
<b>INGRESOS</b>			
Ingresos Tributarios Netos	Nota 38	0.00	0.00
Ingresos No Tributarios	Nota 39	4,461,880.56	3,438,190.95
Aportes por Regulación	Nota 40	61,614,445.40	77,447,479.30
Trasposos y Remesas Recibidas	Nota 41	12,245,655.85	2,865,613.08
Donaciones y Transferencias Recibidas	Nota 42	0.00	0.00
Ingresos Financieros	Nota 43	194,627.57	2,215,548.91
Otros Ingresos	Nota 44	2,168,487.77	2,890,482.55
<b>TOTAL INGRESOS</b>		<b>80,685,097.15</b>	<b>88,857,314.79</b>
<b>COSTOS Y GASTOS</b>			
Costo de Ventas	Nota 45	0.00	0.00
Gastos en Bienes y Servicios	Nota 46	(31,415,709.48)	(39,946,891.28)
Gastos de Personal	Nota 47	(45,307,979.32)	(43,900,681.13)
Gastos por Pens.Prest.y Asistencia Social	Nota 48	(687,849.54)	(654,334.76)
Transferencias, Subsidios y Subvenciones Sociales Otorgadas	Nota 49	0.00	0.00
Donaciones y Transferencias Otorgadas	Nota 50	(186,961.45)	(117,615.81)
Trasposos y Remesas Otorgadas	Nota 51	0.00	(58,114,000.00)
Estimaciones y Provisiones del Ejercicio	Nota 52	(1,986,407.23)	(7,513,470.96)
Gastos Financieros	Nota 53	(38,539.15)	(57,381.91)
Otros Gastos	Nota 54	(156,091.72)	(314,807.59)
<b>TOTAL COSTOS Y GASTOS</b>		<b>(79,779,537.89)</b>	<b>(150,619,183.44)</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO SUPERAVIT (DEFICIT)</b>		<b>905,559.26</b>	<b>(61,761,868.65)</b>

Las Notas forman parte integrante de los Estados Financieros

 **CONTADOR GENERAL**

WILDORO GRONERT ALVA  
 DNI 01062777  
 MAT. Nº 19265  
 16/03/2021 10:36:26

 **DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION**

JOSE TITO PEÑALOZA VARGAS  
 DNI 09765509  
 16/03/2021 10:45:52

 **TITULAR DE LA ENTIDAD**

ROSA VERONICA  
 ZAMBRANO COPELLO  
 DNI 06660455  
 16/03/2021 15:55:04

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO**  
 Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2020 y 2019  
 (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	RESERVAS	RESULTADOS ACUMULADOS	TOTAL
SALDO INICIAL AL 01 DE ENERO DE 2019	24,623,638.44	0.00	0.00	0.00	11,782,988.11	36,406,626.55
Ajustes de Ejercicios Anteriores	0.00	0.00	0.00	0.00	727,812.36	727,812.36
Trasposos y Remesas del Tesoro Público	0.00	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	0.00
Trasposos de Documentos	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Otras Operaciones Patrimoniales	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Superávit (Déficit) del Ejercicio	0.00	0.00	0.00	0.00	(61,761,868.65)	(61,761,868.65)
Traslados entre Cuentas Patrimoniales	0.00	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	0.00
<b>SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2019</b>	<b>24,623,638.44</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>(49,251,088.18)</b>	<b>(24,627,429.74)</b>
SALDO INICIAL AL 01 DE ENERO DE 2020	24,623,638.44	0.00	0.00	0.00	(49,251,088.18)	(24,627,429.74)
Ajustes de Ejercicios Anteriores	0.00	0.00	0.00	0.00	(930,508.73)	(930,508.73)
Trasposos y Remesas del Tesoro Público	0.00	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	0.00
Trasposos de Documentos	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Otras Operaciones Patrimoniales (Nota)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Superávit (Déficit) del Ejercicio	0.00	0.00	0.00	0.00	905,559.26	905,559.26
Traslados entre Cuentas Patrimoniales	0.00	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	0.00
<b>SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020</b>	<b>24,623,638.44</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>(49,276,017.65)</b>	<b>(24,652,379.21)</b>

- Las Notas deben ser explicativas.

 CONTADOR GENERAL   
 WILDORO GRONERT ALVA  
 DNI 01062777  
 MAT. N° 19265  
 16/03/2021 10:36:34

 DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION   
 JOSE TITO PEÑALOZA VARGAS  
 DNI 09765509  
 16/03/2021 10:46:00

 TITULAR DE LA ENTIDAD   
 ROSA VERONICA  
 ZAMBRANO COPELLO  
 DNI 06660455  
 16/03/2021 15:55:32

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

**EF-4**

CONCEPTOS	AÑO 2020	AÑO 2019
<b>A.- ACTIVIDADES DE OPERACION</b>		
Cobranza de Impuestos, Contribuciones y Derechos Administrativos (Nota)	0.00	0.00
Cobranza de Aportes por regulación	62,904,242.40	78,492,457.40
Cobranza de Venta de Bienes y Servicios y Renta de la Propiedad	3,707,858.93	6,533,988.85
Donaciones y Transferencias Corrientes Recibidas (Nota)	0.00	0.00
Trasposos y Remesas Corrientes Recibidas del Tesoro Público	12,245,655.85	2,865,613.08
Otros (Nota)	2,249,486.29	2,370,030.19
<b>MENOS</b>		
Pago a Proveedores de Bienes y Servicios (Nota)	(33,339,177.35)	(45,210,875.36)
Pago de Remuneraciones y Obligaciones Sociales	(45,300,402.60)	(43,691,756.61)
Pago de Otras Retribuciones y Complementarias	0.00	0.00
Pago de Pensiones y Otros Beneficios	0.00	0.00
Pago por Prestaciones y Asistencia Social	(718,382.54)	(623,801.76)
Transferencias, Subsidios y Subvenciones Sociales Otorgadas	0.00	0.00
Donaciones y Transferencias Corrientes Otorgadas (Nota)	(186,961.45)	(1,117,615.81)
Trasposos y Remesas Corriente Entregadas al Tesoro Público	0.00	(58,114,000.00)
Otros (Nota)	0.00	0.00
<b>AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE OPERACION</b>	<b>1,562,319.53</b>	<b>(58,495,960.02)</b>
<b>B.- ACTIVIDADES DE INVERSION</b>		
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
<b>MENOS</b>		
Pago por Compra de Vehículos, Maquinarias y Otros	(566,122.07)	(2,056,984.83)
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)	(125,192.00)	(385,977.48)
Otros (Nota)	0.00	0.00
<b>AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE INVERSION</b>	<b>(691,314.07)</b>	<b>(2,442,962.31)</b>
<b>C.- ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO</b>		
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
<b>MENOS</b>		
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
<b>AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE FINANCIAMIENTO</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>D.- AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO</b>	<b>871,005.46</b>	<b>(60,938,922.33)</b>
<b>E.- DIFERENCIA DE CAMBIO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFECTIVO</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>F.- SALDO EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL INICIO DEL EJERCICIO</b>	<b>19,397,448.99</b>	<b>80,336,371.32</b>
<b>G.- SALDO EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL FINALIZAR EL EJERCICIO</b>	<b>20,268,454.45</b>	<b>19,397,448.99</b>

Las Notas deben ser explicativas

 **CONTADOR GENERAL**

WILDORO GRONERT ALVA  
DNI 01062777  
MAT. N° 19265  
16/03/2021 10:36:43

 **DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION**

JOSE TITO PEÑALOZA VARGAS  
DNI 09765509  
16/03/2021 10:46:08

 **TITULAR DE LA ENTIDAD**

ROSA VERONICA  
ZAMBRANO COPELLO  
DNI 06660455  
16/03/2021 15:55:55

**Anexo N° 3 Fichas de Contratos de Concesión de la Red Vial – 2020**

<b>Red Vial N° 5 - Tramo Ancón-Huacho-Pativilca</b>		
<b>Fecha de suscripción</b>	15 de enero de 2003	
<b>Concesionario</b>	NORVIAL S.A.	
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 140,7 millones (incluye IGV)	
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 164,2 millones (incluye IGV)	
<b>Principales avances 2020</b>	<p>El 17 de junio de 2020, según lo establecido en la Cláusula 6.17 del Contrato de Concesión, el Concedente dictamino la aceptación del Saldo de las Obras de la Segunda Etapa de la Red Vial 5, <b>que se detallan a continuación:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puente Peatonal ubicado en el km. 78+650 de la Carretera Panamericana Norte.</li> <li>• Puente Peatonal ubicado en el km. 80+420 de la Carretera Panamericana Norte.</li> <li>• Saldo del Intercambio Vial Barranca, considerando que ya fue aceptado su Ramal N° 2 y Medidas de Corrección Ambiental.</li> </ul>	
<b>Avance físico al 31.12.2020</b>	<b>PRIMERA ETAPA</b>	<b>SEGUNDA ETAPA</b>
	100%	100,00%
<b>Estado al 31.12.2020</b>	Primera Etapa: Concluida Segunda Etapa: Concluida	
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>
	Varios	Cumple con la subsanación dentro de los plazos del Contrato

<b>IIRSA Norte: Paíta-Yurimaguas</b>			
<b>Fecha de suscripción</b>	17 de junio de 2005		
<b>Concesionario</b>	Concesionaria IIRSA Norte S.A.		
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 631,5 millones (incluye IGV)		
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 575.3 millones (incluye IGV)		
<b>Principales avances 2020</b>	<p>Durante el año 2020, la Sociedad Concesionaria IIRSA Norte S.A., presenta los siguientes avances:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obras obligatorias contenidas en el contrato de concesión: Concluidas.</li> <li>• Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 22 Sectores de obras accesorias prioritarias: 96,86%.</li> <li>• Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 24 Sectores de obras accesorias prioritarias: 59,08%.</li> <li>• Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 02 Sectores de obras accesorias prioritarias: 100,0%.</li> </ul>		
<b>Avance físico al 31 de diciembre de 2020</b>	<b>OBRAS OBLIGATORIAS / OBRA ADICIONAL</b>	<b>OBRAS ACCESORIAS 22 SECTORES</b>	<b>OBRAS ACCESORIAS 24 SECTORES</b>
	100%	96.86%	59.08%
<b>Estado al 31 de diciembre del 2020</b>	La ejecución de las obras principales del Contrato de Concesión se ha concluido. A la fecha, se vienen ejecutando de labores de operación y mantenimiento de la infraestructura concesionada, así como la ejecución de obras adicionales y accesorias.		
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>	
	Varios	Cumple	

Red Vial N° 6 – Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica			
<b>Fecha de suscripción</b>	20 de septiembre 2005		
<b>Concesionario</b>	Concesionaria Vial del Perú S.A.		
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 219,3 millones (sin IGV) Obras del Contrato Principal S/. 199,1 millones (sin IGV) Obras Nuevas y Otras		
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 189.2 millones (sin IGV) Obras del Contrato Principal S/. 199,1 millones (sin IGV) Obras Nuevas y Otras		
<b>Principales avances 2020</b>	<p>Las Obras de la Segunda Etapa al 31 de diciembre de 2020 alcanzó el 98.50%, cuyos trabajos están paralizados hasta noviembre de 2019. Las Obras de la Segunda Etapa incluye la construcción parcial de las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción primera y segunda calzada (derecha e izquierda) del Km. 53+386 al Km. 94+500 (100%).</li> <li>• Construcción del puente sobre el Rio Chico (98%)</li> <li>• Construcción del puente sobre el Rio Matagente (98%)</li> <li>• Construcción del puente Pisco (100%).</li> <li>• Construcción del puente Tambo de Mora (98%)</li> <li>• Paso a desnivel Tambo de Mora (100%)</li> <li>• Paso a desnivel Dos de Mayo (100%)</li> <li>• Paso a desnivel Sunampe (100%)</li> <li>• Paso a desnivel Puquio Santo (95%)</li> <li>• Paso a desnivel San Andrés (100%)</li> <li>• Construcción del Intercambio Vial Chincha (100%)</li> <li>• Construcción del Intercambio Vial San Andrés (100%)</li> <li>• Construcción del Intercambio Vial Pisco (100%).</li> <li>• Construcción Intercambio Vial Paracas (63%)</li> </ul> <p>Las Obras de la Tercera Etapa se reiniciaron el 27 de noviembre de 2019, con un avance a diciembre de 2020 de 64.0%.</p>		
<b>Avance físico al 31.12.2020</b>	<b>PRIMERA ETAPA</b>	<b>SEGUNDA ETAPA</b>	<b>TERCERA ETAPA</b>
	100%	98.50 %	64.00%
<b>Estado al 31.12.2020</b>	Primera Etapa: Concluida, incluye actividades preparatorias. Segunda Etapa: En ejecución. Tercera Etapa: En ejecución.		
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>	
	Varios	Cumple	

IIRSA Sur, Tramo 1: Marcona - Urcos			
<b>Fecha de suscripción</b>	23 de octubre de 2007		
<b>Concesionario</b>	SURVIAL S.A.		
<b>Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)</b>	USD 145,4 millones (incluye IGV)		
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 160,3 millones (incluye IGV)		
<b>Principales avances 2020</b>	<p>Las obras principales casi concluidas (99.02%), se encuentra pendiente la ejecución de la Unidad de Peaje de Pichirhua (Falta entrega de terrenos), además se han ejecutado obras adicionales por aproximadamente el 10% del monto de la Concesión. La concesión se encuentra en etapa de operación.</p>		
<b>Avance físico al 31.12.2020</b>	<b>OBRA CONTRACTUAL</b>		
	109.02%		
<b>Estado al 31.12.2020</b>	Obras contractuales al 99.02%. Obras Adicionales ejecutadas aproximadamente 10.00 %.		
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>	
	(*)	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.

<b>IIRSA Sur, Tramo 2 : Urcos-Inambari</b>	
<b>Fecha de suscripción</b>	04 de agosto de 2005
<b>Concesionario</b>	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 701 millones (incluye IGv)
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 669,84 millones (incluye IGv)
<b>Principales avances 2020</b>	<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 USD 11,7 millones (con IGv), sin tasa de regulación; con un monto reconocido del PID aprobado hasta el 2019 de USD 9,2 millones (sin IGv) con un avance del 100% del PID aprobado. Esta en proceso de liquidación final de obras.</p> <p>En 2019 se culminó 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, iniciada el año 2018, con una inversión ejecutada de USD 440,6 mil (sin IGv).</p> <p>Asimismo, el año 2018 se concluyó la Obra Accesorias del Sector Km. 240+995 al Km. 241+145 (Progresiva Hito) del Tramo 2: Urcos – Inambari, con una inversión total ejecutada de USD 350,7 mil (sin IGv).</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 el 2019 se inició el Informe Técnico de Mantenimiento (ITM) de Reparaciones por Causa de Derrumbes del periodo de noviembre 2017 a abril 2018 obteniendo un avance acumulado a diciembre de 2019 de 26,1% y se ejecutó la primera fase del ITM de señalización horizontal alcanzando un avance de 81,7 % en el Tramo 2 (Km. 0+000 al Km. 246+437.49 Progresiva Hito).</p> <p>En 2019 se ejecutaron trabajos de mantenimiento de emergencia en diversos sectores que fueron afectados por las intensas precipitaciones.</p>
<b>Avance físico al 31.12.2020</b>	<b>OBRA CONTRACTUAL</b> 100%
<b>Estado al 31.12.2020</b>	Las Obras contractuales fueron culminadas al 100% A la fecha, el Concesionario está ejecutando Obras Accesorias.
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>
	Varios
	<b>NIVEL ALCANZADO</b> Cumple

<b>IIRSA Sur, Tramo 3: Inambari-Iñapari</b>	
<b>Fecha de suscripción</b>	04 de agosto de 2005
<b>Concesionario</b>	Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 687,4 millones (incluye IGv)
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 631,1 millones (incluye IGv)
<b>Principales avances 2020</b>	<p>Durante el año 2020 se ejecutaron dos obras accesorias:</p> <p>a) Obra accesoria del sector Km 261+742.80 al Km 261+910.00 que inicio el 25 de julio de 2019 y culmino el 15 de agosto de 2020 con un monto total de inversión de USD 610,5 mil, sin IGv</p> <p>b) Obra accesoria del sector Km 318+000 al Km 321+000 que inicio su ejecución el 21 de junio de 2019 con un avance del 63.97% a diciembre de 2020 que representa un monto de USD 6,301,804.44 (incluye reajuste) sin IGv.</p>
<b>Avance físico al 31.12.2020</b>	<b>OBRA CONTRACTUAL</b> 100%
<b>Estado al 31.12.2020</b>	La concesión se encuentra en etapa de operación.
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>
	Varios
	<b>NIVEL ALCANZADO</b> Cumple

IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro-Inambari					
<b>Fecha de suscripción</b>	04 de agosto de 2005				
<b>Concesionario</b>	Intersur Concesiones S.A.				
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 663,6 millones (incluye IGV)				
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 704,1 millones (incluye IGV)				
<b>Principales avances 2020</b>	<p>A diciembre de 2020, 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>A diciembre de 2020 continúan los trabajos de la solución del sector crítico comprendido entre el Km. 240+380 al Km. 240+550 y Km. 241+500 al Km. 241+800 “Variante superficial por la margen derecha del río San Gabán” en el marco de un acta suscrita por las Partes el 21 de setiembre de 2017, la inversión ejecutada acumulada de la obra a diciembre de 2020 fue de USD 47’785,022.02 el cual incluye reajustes por fórmula polinómica, el aporte por regulación e IGV. Presenta un avance de financiero de 90.09% respecto del presupuesto referencial. El proyecto consiste en mejorar la transitabilidad del Sector Crítico Km. 240+290 al Km. 241+800 a través del reemplazo de la carretera provisional construida por situación de emergencia por una variante por la margen derecha del Río San Gabán, teniendo esta solución técnica una longitud aproximada de 2,796 metros de carretera, la cual incluye la construcción de cuatro puentes metálicos.</p> <p>A diciembre de 2020 continúan los trabajos de la ejecución de solución del sector crítico comprendido entre el Km. 231+700 al Km. 232+800 – Túnel Ollachea (Km. 231+660 al Km. 232+800)”, en el marco de un acta suscrita por las Partes el 21 de diciembre de 2018, la inversión ejecutada acumulada de la obra a diciembre de 2020 fue de USD 4’763,499.26 el cual incluye reajustes por fórmula polinómica, el aporte por regulación e IGV. Presenta un avance financiero de 7.17% respecto del presupuesto referencial. El proyecto consiste en la construcción de una alternativa vial de 1025 metros para evitar el sector crítico Km. 231+700 al Km. 232+800, los cuales se desarrollará 891 metros en túnel.</p> <p>A diciembre de 2020 continúan los trabajos de la Vía de Evitamiento Ollachea Sector Km. 232+700 al Km. 233+820, en el marco de un acta suscrita por las Partes el 23 de diciembre de 2019, la inversión ejecutada acumulada de la obra a diciembre de 2020 fue de USD 8’417,206.50 el cual incluye reajustes por fórmula polinómica, el aporte por regulación e IGV. Presenta un avance financiero de 11.05% respecto del presupuesto referencial. El proyecto consiste en el desarrollo de un sector de la carretera interoceánica de 1,274 metros en dos carriles, uno por sentido, a la altura del Municipio de Ollachea, con el objetivo de evitar que el tráfico de transporte terrestre pase por el área urbana de la ciudad de Ollachea.</p> <p>A diciembre de 2020 continúan los trabajos de la ejecución de solución del sector crítico comprendido entre el Km. 231+700 al Km. 232+800 – Túnel Ollachea (Km. 231+660 al Km. 232+800)”, en el marco de un acta suscrita por las Partes el 21 de diciembre de 2018, la inversión ejecutada acumulada de la obra a diciembre de 2020 fue de USD 4’763,499.26 el cual incluye reajustes por fórmula polinómica, el aporte por regulación e IGV. Presenta un avance financiero de 7.17% respecto del presupuesto referencial. El proyecto consiste en la construcción de una alternativa vial de 1025 metros para evitar el sector crítico Km. 231+700 al Km. 232+800, los cuales se desarrollará 891 metros en túnel.</p>				
<b>Avance físico al 31.12. 2020</b>	<b>OBRA CONTRACTUAL</b> 100%				
<b>Estado al 31.12.2020</b>	<p>La concesión se encuentra en etapa de operación. Se presentan los siguientes avances:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obras de la Etapa de Construcción: 100%</li> <li>• Obra Sectores Críticos Km. 240: 90.09%</li> <li>• Tunel Ollachea: 7.17%</li> <li>• Evitamiento Ollachea: 11.05%</li> <li>• Acceso a Pacaje Huanutuyo: 45.99%</li> </ul>				
<b>Niveles de Servicio</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: center;">NIVEL DE CUMPLIMIENTO</th> <th style="width: 50%; text-align: center;">NIVEL ALCANZADO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Varios</td> <td style="text-align: center;">Cumple</td> </tr> </tbody> </table>	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO	Varios	Cumple
NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO				
Varios	Cumple				

### IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo, Matarani - Azángaro

<b>Fecha de suscripción</b>	24 de octubre de 2007.		
<b>Concesionario</b>	Concesionaria Vial del Sur S.A.		
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 303,4 millones (incluye IGV)		
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 265,3 millones (incluye IGV)		
<b>Principales avances 2020</b>	<p>Durante casi todo el año 2019, la construcción de la Segunda Calzada de la Carretera Puno - Juliaca, valorizada en USD 86 millones a nivel de costo directo estuvo paralizada por la falta de entrega de terrenos, se reiniciaron los trabajos el 05.10.2020 "liberados y sin interferencias". Avance al 31.12.2020 = 79.00%</p> <p>Se han ejecutado las siguientes obras adicionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sectores Inestables, Sector 3: Km 34+460 - Km 34+680 (<i>División Arequipa - Yura</i>), concluidas al 31 de diciembre de 2017.</li> <li>• Rehabilitación y Mejoramiento de los Puentes; Loripongo, Mallcomayo y Porkke", valorizados en \$ 4,9 millones de dólares, más IGV. concluidas al 31 de diciembre de 2019.</li> <li>• Construcción del Pase de Ganado Km 72+575 (<i>C.P. San José de Collana</i>) comuna inversión de \$ 0,8 millones de dólares, concluido el 31 de diciembre de 2019.</li> </ul>		
<b>Avance físico al 31.12.2020</b>	<b>OBRA CONTRACTUAL</b>	<b>OBRA: SEGUNDA CALZADA CARRETERA PUNO - JULIACA</b>	<b>OBRA ADICIONAL: PUENTES, PORKKE LORIPONGO Y MALLCOMAYO</b>
	98.3%	79.00%	100.00%
<b>Estado al 31.12.2020</b>	<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. Existe un retraso de 12 años en la entrega de los terrenos para la construcción, remodelación o mejoramiento de las UIPP</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>		
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>		<b>NIVEL ALCANZADO</b>
	(*)		Cumple

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

### Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque

<b>Fecha de suscripción</b>	9 de enero de 2007	
<b>Concesionario</b>	Concesionario Canchaque S.A.	
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 37,9 millones (incluye IGV)	
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 37,6 millones (incluye IGV)	
<b>Principales avances 2020</b>	Las Partes acordaron ejecutar el reemplazo del "Puente Filadera" como Obra Adicional el cual fue concluido en el primer trimestre del 2019	
<b>Avance físico al 31.12.2020</b>	<b>OBRA DE CONSTRUCCIÓN</b>	<b>OBRA ADICIONAL</b>
	100%	100%
<b>Estado al 31.12.2020</b>	Las Obras de Construcción se iniciaron el 28 de abril de 2008 y concluyeron el 30 de setiembre de 2009, estando en la etapa de explotación ( <i>fase de Operaciones</i> ) desde marzo de 2010.	
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	
	Varios	
	<b>NIVEL ALCANZADO</b>	
	Cumple	

Red Vial N° 4 - Pativilca - Puerto Salaverry	
<b>Fecha de suscripción</b>	18 de febrero de 2009
<b>Concesionario</b>	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C – AUNOR
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 286,2 millones (incluye IGV)
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 177,6 millones (incluye IGV)
<b>Principales avances 2020</b>	<p><b>Puente Huambacho</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Con fecha 28 de agosto de 2019, el Concesionario AUNOR inicio la obra adicional Reposición del Puente Huambacho siniestrado por el fenómeno Niño Costero 2017, en virtud a un acta de acuerdo suscrito por las Partes con fecha 13 de mayo de 2019.</li> <li>- En octubre de 2020 se culminó la obra del Puente Huambacho. El proyecto del Puente Huambacho está ubicado en el Km. 407+200 de la calzada actual de la Carretera Panamericana Norte, en la provincia de Santa, Departamento de Ancash.</li> <li>- El proyecto consiste en la reposición de un puente de tipo simplemente apoyado, de una longitud de 29.40 metros, de losa con vigas de concreto postensado, sobre dos estribos de concreto armado en los extremos, en ambas márgenes del río Huambacho.</li> </ul> <p><b>Puente Fortaleza</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Con fecha 21 de octubre de 2019, el Concesionario AUNOR inicio la obra adicional Reposición del Puente Fortaleza siniestrado por el fenómeno Niño Costero 2017, en virtud a un acta de acuerdo suscrito por las Partes con fecha 11 de junio de 2019.</li> <li>- A diciembre de 2020, la obra registró una inversión ejecutada acumulada de S/ 10,45 millones el cual incluye reajustes por fórmula polinómica, aporte por regulación e IGV, equivalente a 48,30% respecto del presupuesto referencial aprobado.</li> <li>- El proyecto está ubicado en el Km. 213+226 de la calzada actual de la Carretera Panamericana Norte, en la provincia de Barranca, departamento de Lima.</li> <li>- El proyecto consiste en la reposición de un puente de tipo simplemente apoyado, de una longitud de 24.90 metros, de losa con vigas de concreto postensado, sobre dos estribos de concreto armado en los extremos, en ambas márgenes del río Fortaleza.</li> </ul> <p><b>Puente Virú</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Con fecha 21 de octubre de 2019, el Concesionario AUNOR inicio la obra adicional Reposición del Puente Virú siniestrado por el fenómeno Niño Costero 2017, en virtud a un acta de acuerdo suscrito por las Partes con fecha 28 de mayo de 2020.</li> <li>- A diciembre de 2020, la obra registró una inversión ejecutada acumulada de S/ 1,28 millones el cual incluye reajustes por fórmula polinómica, aporte por regulación e IGV, equivalente a 3,35% respecto del presupuesto referencial aprobado.</li> <li>- El proyecto está ubicado en el Km. 520+200 de la calzada actual de la Carretera Panamericana Norte, en la provincia de Virú, Departamento de La Libertad.</li> <li>- El proyecto consiste en la reposición de un puente de tipo losa con viga “1” de concreto postensado apoyado sobre dos estribos de concreto armado en los extremos de ambas márgenes del río Virú y dos pilares centrales. El puente consta de tres tramos (dos tramos de 40 metros y uno de 30 metros) con una longitud total de 110 metros.</li> </ul> <p><b>Evitamiento Chimbote</b></p> <p>A diciembre de 2020, el Concedente se encontró 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 junio de 2020 (las Partes suscribieron un acta de suspensión de obligaciones contractuales relacionadas a la entrega de terrenos del Evitamiento Chimbote, el cual se ha prorrogado con la Adenda N° 5 de fecha 19 de noviembre de 2019).</p>

<b>Avance físico al 31.12.2020</b>	<b>OBRAS DE LA SEGUNDA CALZADA</b>	<b>OBRA ADICIONAL MURO SEPARADOR CENTRAL JERSEY</b>
	61,85%	86,39%
<b>Estado Actual de la Concesión</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El Concesionario viene ejecutando la Segunda Calzada la misma que se encuentra paralizada desde julio de 2016, debido a la falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, sin embargo, conjuntamente con la construcción de siete (07) óvalos se ha logrado un avance de 61,85%.</li> <li>- 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% a diciembre de 2019, la misma que se encuentra paralizada por la falta de entrega de terrenos.</li> </ul> <p>Los óvalos ejecutados y culminados son: Paramonga, Huaraz, Morín, Chavimochic, Huambacho, Tortugas y Samanco.</p>	
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>
	Varios	Cumple

Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral - Acos		
<b>Fecha de suscripción</b>	20 de febrero de 2009	
<b>Concesionario</b>	Consortio Concesión Chancay- Acos S.A.	
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 41,6 millones (incluye IGV)	
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 40 millones (incluye IGV)	
<b>Principales avances 2020</b>	<p>Al partir del 2018, la concesión se encuentra en la etapa de explotación de la vía y se culminaron las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construcción de 55.52 km, rehabilitación de 8.76 km y la puesta a punto de 11 km de vía.</li> <li>- Construcción de tres puentes y rehabilitación de tres puentes vehiculares.</li> <li>- Construcción del puente Mataka, concluido en setiembre de 2014.</li> <li>- Está en ejecución la obra complementaria construcción de la unidad de peaje y pesaje, alcanzando un avance al 31.12.2017 del 100%.</li> </ul>	
<b>Avance físico al 31 de diciembre de 2018</b>	<b>OBRAS CONTRACTUALES</b>	
	100%	
<b>Estado Actual de las Concesiones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- El 22 de marzo de 2018, se inició la explotación de la Concesión.</li> </ul>	
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>
	Varios	Cumple (*)

(\*) IRI: Cumple. En otros parámetros se detectan incumplimientos y son subsanados en general dentro del plazo previsto en el contrato de concesión.

Tramo Vial - Mocupe - Cayaltí - Oyotún		
Fecha de suscripción	30 de abril de 2009	
Concesionario	Concesión Valle del Zaña S.A.	
Compromiso de inversión	USD 24,8 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2020	USD 24,8 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2020	A diciembre de 2020 las obras de la Concesión se encuentran culminadas, en diciembre de 2017 se terminó con el proceso de aceptación de la totalidad de las obras ejecutadas y se aprobó el último CAO. La Concesión se encuentra en la etapa de Explotación.	
Avance físico al 31.12.2020	<b>OBRAS CONTRACTUALES</b>	
	100%	
Estado Actual de la Concesión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.)</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> </ul>	
Niveles de Servicio	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>
	Varios	No se encuentra en Operación

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 31.12.2020	USD 120,3 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2020	<p>El Concesionario ha ejecutado las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obras de Puesta a Punto (OPA): Avance del 100%.</li> <li>• Obras de No Puesta a Punto (ONPA): Avance de 86,79% (considerando el 51% de los terrenos entregados por el Concedente), las obras no se pueden culminar por la demora en la entrega de terrenos por parte del Concedente al Concesionario.</li> </ul>	
Avance físico al 31 de diciembre de 2020	<b>OBRAS DE NO PUESTA A PUNTO</b>	<b>OBRAS DE PUESTA A PUNTO</b>
	86,79%	100%
Estado Actual de las Concesiones	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las OPA culminaron y fueron aceptados en febrero de 2018.</li> <li>• Las ONPA (sobre el 51% de los terrenos entregados por el Concedente) concluyeron en enero del 2017 y estas fueron aceptados en febrero de 2018, por demoras en la entrega de terrenos no se puede iniciar saldo de las ONPA.</li> </ul> <p>A la fecha el Concesionario viene ejecutando la Conservación de la carretera por Niveles de Servicio a las obras aceptadas, así como a las estaciones de peaje y pesaje de la Concesión.</p>	
Niveles de Servicio	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>
	Varios	Cumple

## Autopista del Sol - Trujillo-Sullana

<b>Fecha de suscripción</b>	25 de abril de 2009
<b>Concesionario</b>	Concesionaria Vial del Sol S.A.
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 444.8 millones (incluye IGV)
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 181.90 millones (incluye IGV)
<b>Principales avances 2020</b>	<p>Obras de Rehabilitación por Ocurrencia del Fenómeno el Niño en la Autopista del Sol:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo, Primera Etapa: Porcentaje de avance: <b>76.46%</b>.</li> <li>• Sector Puente Moche aguas arriba en la calzada actual de la Panamericana Norte: Porcentaje de avance: <b>30.85%</b>.</li> <li>• Puente Reque: Porcentaje de avance: <b>46.37%</b>.</li> <li>• Puente Grau: Porcentaje de avance: <b>60.00%</b>.</li> <li>• Puente La Libertad: Porcentaje de avance: <b>91.87%</b>.</li> <li>• Sector 1 (Rio La Leche y Mórrope) Km. 797+380 al Km. 838+960: Porcentaje de avance: <b>13.85%</b>.</li> <li>• Sector 2 (Rio Olmos y La Niña): Porcentaje de avance: <b>13.48%</b>.</li> <li>• Sector 3 (Rio Cascajal y Rio Piura): Porcentaje de avance: <b>23.77%</b>.</li> </ul> <p>Obras Adicionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obra Adicional en la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana (Acta de Acuerdo N° 03): Porcentaje de avance: <b>85.36%</b>.</li> </ul>
<b>Avance físico al 31.12.2020</b>	<b>OBRAS CONTRACTUALES – SEGUNDA CALZADA</b>  33,5%
<b>Estado Actual de las Concesiones</b>	<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 han recepcionado los siguientes tramos (obras obligatorias):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Segunda calzada del Tramo Piura – Sullana (27.9 Km) – Marzo 2013</li> <li>• Parcialmente el Tramo Continuo: Trujillo – Chicama (TC01: Km. 586+600 – Km 603+900) – Diciembre 2016</li> <li>• Parcialmente el Evitamiento Trujillo (EV-01: 573+940 – km. 586+60) – Diciembre 2016</li> <li>• Evitamiento Ovalo Inicio – Chicama (EV-02: Km. 603+900 - Km. 607+000) – Diciembre 2016</li> <li>• Tramo Continuo Chocope – Paiján (TC-03: Km. 617+960 – Km. 123+199) – Junio 2019</li> <li>• Tramo Continuo Paiján – Pacasmayo (TC-04: Km. 638+300 – Km. 663+200) – Setiembre 2017</li> <li>• Tramo Continuo Mocupe – Chiclayo (TC-07: Km. 748+500 – Km. 765+920) – Diciembre – 2017</li> <li>• Evitamiento Piura (EV-09: Km. 993+700 – 1000+900) – Enero 2018</li> <li>• Tramo Continuo Guadalupe – Mocupe (TC-06: Km. 729+980 - Km. 740+100) – Agosto 2018</li> <li>• Evitamiento Chocope (EV-03: Km. 615+200 - Km. 615+960) - Diciembre 2018</li> <li>• Paso a Desnivel Relleno Sanitario (Km. 760+154)</li> <li>• Paso a Desnivel Chiquitoy (Km. 596+551) - Agosto 2018.</li> <li>• TC04 – EV05 (Km. 667+940 al Km. 668+400) – Octubre 2020</li> </ul> <p>Asimismo, se han recepcionado las siguientes Obras Adicionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de la Segunda Calzada de la Vía de Evitamiento de Piura – Carretera Panamericana Norte:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Tramo Km. 988+000 – Km. 1002+000</li> <li>b) Puente Canal Dren Calzada Izquierda</li> </ul> </li> </ul>

	<p>c) Intercambio Vial Paita  d) Intercambio Vial La Legua  e) Intercambio Vial Catacaos  f) Puente Canal 1  g) Puente Canal 2  h) Puente Canal Dren Km. 990+466  i) Puente Grau  j) Puente Panamericana</p> <p>• Paso a Desnivel Casagrande (Km. 616+268 – Diciembre 2018)</p> <p>Se encuentran construidos los puentes Careaga, San José, Arenita, Pontón 662+070 y 662+780, 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 2020 es del 33.54%.</p> <p>A la fecha el Concesionario viene ejecutando la Conservación de la carretera por Niveles de Servicio a las obras aceptadas, así como a las estaciones de peaje y pesaje de la Concesión.</p>	
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>
	Varios	Cumple

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

<b>Fecha de suscripción</b>	30 de enero de 2013	
<b>Concesionario</b>	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías - COVINCA S.A.	
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 134,3 millones (incluye IGV)	
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 37,7 millones (incluye IGV)	
<b>Principales avances 2020</b>	<p>La ejecución de las Obras de Puesta a Punto se inició en mayo del 2016 y fueron aceptadas en agosto de 2020.</p> <p>A diciembre de 2020, se tiene un 28,04% de avance de inversión ejecutada, que corresponde a un avance de 428.613 Km de obras de Puesta a Punto, se encuentra pendiente la ejecución de Obras Distintas de Puesta a Punto.</p>	
<b>Avance físico al 31.12.2020</b>	<b>OBRAS CONTRACTUALES</b>	
	28,04%	
<b>Estado Actual de las Concesiones</b>	<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: Culminadas el 15 de noviembre de 2019 y fueron aceptadas en agosto de 2020.</p> <p>b. Obras Distintas a Puesta a Punto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La construcción de una segunda calzada de 53 km entre el Dv. Huambo (El Alto) - Dv. Arequipa, incluyendo óvalos de inicio y fin. Se construyeron 10 Km. (930+000 al Km. 940+000).</li> <li>- La construcción de una segunda calzada de 21 km entre Tacna y La Concordia, incluyendo un óvalo.</li> <li>- Tres óvalos adicionales nuevos y dos intercambios viales, doce intersecciones con otras vías, tres puentes y seis puentes peatonales.</li> </ul> <p>A la fecha el Concesionario viene ejecutando la Conservación de la carretera por Niveles de Servicio a las obras aceptadas, así como a las estaciones de peaje y pesaje de la Concesión.</p>	
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>
	No registra	Etapa de Construcción

<b>Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N</b>	
<b>Fecha de suscripción</b>	28 de mayo de 2014
<b>Concesionario</b>	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 270,9 millones (incluye IGV)
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 222,9 millones (incluye IGV)
<b>Principales avances 2020</b>	<p>- Se tiene un avance acumulado del 80.92% 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 76.39% de avance acumulado.</p> <p>- Los trabajos de Mantenimiento Periódico Inicial que se iniciaron el 09 de marzo del 2016 culminaron en el mes de abril del 2019, se mantiene con labores de Conservación hasta la intervención del Peritaje solicitado por el Concesionario.</p>
<b>Estado Actual de la Concesión</b>	<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"> <li>• ST 06: Desvío Yanacocha – Cajamarca,</li> <li>• ST 08: Km, 1269 – San Marcos,</li> <li>• ST 12: Huamachuco – Callacuyan,</li> <li>• ST 15: Desvío Otuzco – Trujillo,</li> <li>• ST 16: Ciudad de Dios – Desvío Chilete,</li> <li>• ST 17: Desvío Chilete – Cajamarca</li> <li>• ST 18: Desvío Chilete – Empalme PE-3N.</li> </ul> <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>

**Anexo N° 4 Fichas de Contratos de Concesión de Vías Férreas – 2020**

Ferrocarril del Centro		
<b>Fecha de suscripción</b>	19 julio de 1999	
<b>Concesionario</b>	Ferrovías Central Andina S.A.	
<b>Avance físico al 31 de diciembre de 2019</b>	<b>NO APLICA</b> <b>Cumplimiento del standard FRA Clase II</b>	
<b>Principales avances 2020</b>	En 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 <u>La Oroya – Huancayo</u> , ejecutadas por Ferrovías Central Andina S.A. en el marco de la adenda N° 7, dicha consultoría culminó en febrero del 2019.	
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	Las inversiones ejecutadas al 31 de diciembre de 2020, las cuales incluyen las inversiones relacionadas a la adenda N° 7 (alcanzar FRA III tramo Callao – La Oroya).	
<b>Estado al 31.12.2020</b>	En operación. El concesionario viene cumpliendo sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión (mantener los bienes de la concesión en buen estado de conservación para que estén aptos para la operación).	
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>
	<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>➤ <b>Los estándares exigidos para la vía férrea son:</b></p> <p><b>Trocha estándar</b> (ancho de la vía férrea 1 435 mm)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II</li> <li>✓ 49 CFR213 TRACK SAFETY STANDARS.</li> </ul> <p>➤ <b>Los estándares exigidos para el Material Rodante son:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 49CFR229 LOCOMOTIVE SAFETY STANDARDS</li> <li>✓ 49CFR 216 PASSENGER EQUIPMENT SAFETY STANDARS</li> <li>✓ 49CFR215 FREIGH CAR SAFETY STANDARS</li> </ul>	100%

Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente		
<b>Fecha de suscripción</b>	21 julio de 1999	
<b>Concesionario</b>	Ferrocarril Transandino S.A.	
<b>Avance físico al 31.12.2019</b>	<b>NO APLICA</b> <b>Cumplimiento del standard FRA Clase II</b>	
<b>Inversiones al 31.12.2019</b>	USD 77,761,362 (incluye IGV)	
<b>Estado al 31.12.2019</b>	En operación. El concesionario viene cumpliendo sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión (mantener los bienes de la concesión en buen estado de conservación para que estén aptos para la operación).	
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>
	<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>➤ <b>Los estándares exigidos para la vía férrea son:</b></p> <p><b>Trocha estándar</b> (ancho de la vía férrea 1 435 mm)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II</li> <li>✓ 49 CFR213 TRACK SAFETY STANDARS.</li> </ul> <p><b>Trocha angosta</b> (ancho de la vía férrea 914 mm)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Directiva N° 01-2007-MTC/14 "Estándares Mínimos de Seguridad para Vías Férreas de Trocha de 914 mm"</li> </ul> <p>➤ <b>Los estándares exigidos para el Material Rodante son:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 49CFR229 LOCOMOTIVE SAFETY STANDARDS</li> <li>✓ 49CFR 216 PASSENGER EQUIPMENT SAFETY STANDARS</li> <li>49CFR215 FREIGH CAR SAFETY STANDARS</li> </ul>	100%

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

<b>Fecha de suscripción</b>	11 de abril de 2011	
<b>Concesionario</b>	GyM Ferrovías S.A.	
<b>Inversión comprometida</b>	- OBRAS CONTRACTUALES: USD 202 545,665 (incluye IGV) - OBRAS ADENDA 4: USD 469,163,761 (incluye IGV)	
<b>Avance físico al 31.12.2020</b>	<b>NIVEL DE EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES INICIALES</b>	<b>NIVEL DE EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES RELACIONADAS A LA ADENDA N° 4</b>
	100%	100%
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	<b>MONTO DE INVERSIONES INICIALES EJECUTADAS</b>	<b>MONTO DE INVERSIONES DE LA ADENDA N° 4 EJECUTADAS</b>
	USD 202 545 665 (incluye IGV)	USD 469,163,761 (incluye IGV)

<b>Estado al 31.12.2020</b>	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 permite reducir el intervalo de paso de los trenes a 3 minutos en hora punta (intervalo anterior 6 minutos). Las inversiones en el marco de esta adenda ascendieron a la suma de USD 469,16 millones incluyendo IGV, son las siguientes:									
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;"><b>Obras</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- Obra 1: Remodelación de 5 estaciones: Villa El Salvador, La Cultura, Grau, Gamarra y Bayóvar</td> </tr> <tr> <td>- Obra 2: Mejoras en el sistema eléctrico</td> </tr> <tr> <td>- Obra 3: Segundo acceso al patio de VES</td> </tr> <tr> <td>- Obra 4: Ampliación de vías de estacionamiento en el patio de maniobras de Bayóvar</td> </tr> <tr> <td>- Obra 5: Nuevos enlaces (cambivías) en vía principal</td> </tr> <tr> <th style="text-align: center;"><b>Adquisición de Material Rodante</b></th> </tr> <tr> <td>Adquisición de 20 trenes de 5 coches con cabinas externas y de 39 coches (sin cabina) para acoplarse al material rodante existente (19 trenes) y al material rodante nuevo (20 trenes), ambos con formación original de 5 coches.</td> </tr> <tr> <th style="text-align: center;"><b>Total</b></th> </tr> </tbody> </table>		<b>Obras</b>	- Obra 1: Remodelación de 5 estaciones: Villa El Salvador, La Cultura, Grau, Gamarra y Bayóvar	- Obra 2: Mejoras en el sistema eléctrico	- Obra 3: Segundo acceso al patio de VES	- Obra 4: Ampliación de vías de estacionamiento en el patio de maniobras de Bayóvar	- Obra 5: Nuevos enlaces (cambivías) en vía principal	<b>Adquisición de Material Rodante</b>	Adquisición de 20 trenes de 5 coches con cabinas externas y de 39 coches (sin cabina) para acoplarse al material rodante existente (19 trenes) y al material rodante nuevo (20 trenes), ambos con formación original de 5 coches.
<b>Obras</b>										
- Obra 1: Remodelación de 5 estaciones: Villa El Salvador, La Cultura, Grau, Gamarra y Bayóvar										
- Obra 2: Mejoras en el sistema eléctrico										
- Obra 3: Segundo acceso al patio de VES										
- Obra 4: Ampliación de vías de estacionamiento en el patio de maniobras de Bayóvar										
- Obra 5: Nuevos enlaces (cambivías) en vía principal										
<b>Adquisición de Material Rodante</b>										
Adquisición de 20 trenes de 5 coches con cabinas externas y de 39 coches (sin cabina) para acoplarse al material rodante existente (19 trenes) y al material rodante nuevo (20 trenes), ambos con formación original de 5 coches.										
<b>Total</b>										
	El plazo para la ejecución de las inversiones anteriores fue de 39 meses, las cuales concluyeron en octubre de 2019. A continuación, se describe de manera resumida el alcance y avance de cada una de las obras anteriores:									
	<b>Remodelación de 5 estaciones</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estación Villa El Salvador: Comprendía 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</li> <li>- Estación Miguel Grau: Comprendía 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</li> <li>- Estación La Cultura: Comprendía 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.</li> <li>- Estación Bayóvar: Comprendía la construcción de un segundo pórtico de acceso, instalación de la nueva línea de torniquetes y TVMs.</li> <li>- Estación Gamarra: Comprendía 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.</li> </ul>									

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

	<b>Mejoras en el Sistema Eléctrico:</b> Comprendía la ampliación de la capacidad de los equipos eléctricos actuales para atender los requerimientos de los trenes a intervalos de hasta 3 minutos.															
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>	<b>NIVEL ALCANZADO</b>														
	<p>Los niveles de servicio que debe cumplir el Concesionario son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Disponibilidad (Ds):</b> % de tiempo de servicio prestado efectivamente respecto al tiempo de servicio programado.</li> <li>- <b>Regularidad (Rs):</b> Indica el porcentaje de puntualidad del servicio prestado respecto al programado.</li> <li>- <b>Limpieza (L):</b> Indica el nivel de limpieza en estaciones y trenes.</li> <li>- <b>Fraude (F):</b> Es la acción en contra de la Ley y normas aplicables de viajar en el servicio de transporte urbano sin haber comprado el ticket correspondiente a la categoría de cada usuario.</li> </ul>	<table border="1"> <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>98,42%</td> </tr> <tr> <td>Rs</td> <td>85% (mínimo)</td> <td>93.19%</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>25% (máximo de elementos sucios)</td> <td>5,79%</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)	98,42%	Rs	85% (mínimo)	93.19%	L	25% (máximo de elementos sucios)	5,79%	F	8% (máximo)
Indicadores	Parámetros exigidos	Niveles alcanzados 2018														
Ds	95% (mínimo)	98,42%														
Rs	85% (mínimo)	93.19%														
L	25% (máximo de elementos sucios)	5,79%														
F	8% (máximo)	0,09%														

**Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao**

<b>Fecha de suscripción</b>	<b>28 de marzo de 2014</b>														
<b>Concesionario</b>	<b>Metro de Lima Línea 2 S.A.</b>														
<b>Principales características</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Aspectos</th> <th>Detalle</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Modalidad</td> <td>Cofinanciada</td> </tr> <tr> <td>Factor de competencia para adjudicación</td> <td>Menor monto de cofinanciamiento y menor monto de Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO)</td> </tr> <tr> <td>Plazo de concesión</td> <td>35 años</td> </tr> <tr> <td>Longitud</td> <td>Línea 2 (27km) y Línea 4 (8 km)</td> </tr> <tr> <td>Número de Estaciones</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>Patios Taller</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>	Aspectos	Detalle	Modalidad	Cofinanciada	Factor de competencia para adjudicación	Menor monto de cofinanciamiento y menor monto de Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO)	Plazo de concesión	35 años	Longitud	Línea 2 (27km) y Línea 4 (8 km)	Número de Estaciones	35	Patios Taller	2
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														
<b>Avance físico al 31.12.2019</b>	<b>INVERSIONES EJECUTADAS</b> 31,37%														
<b>Inversión comprometida</b>	USD 5346,50 millones (incluye IGV)														
<b>Inversiones al 31.12. 2020</b>	USD 1 857 373,143 millones (incluye IGV)														
<b>Estado al 31.12.2020</b>	<p>Durante el año 2020, se reconoció inversiones por un monto de USD 243'163,881 (incluido el IGV).</p> <p>La inversión reconocida se ha distribuido de la siguiente forma:</p>														

Inversiones Efectuadas en el Año 2020

Conceptos	Montos US\$
Inversiones en Obras Civiles (Estaciones, Pozos y Tunel)	132,996,348.00
Inversiones en Obras Electromecanicas y Arquitectura	110,167,532.73

Los montos incluyen IGV

**Avances Fisicos:**

Etapa	Unidades Constructivas	% Avance
<b>Etapa 1A</b>		
Estaciones	5	98.00
Pozos	6	98.90
Tunel	6 Km.	100.00
Patio Taller	1	99.20
<b>Etapa 1B</b>		
Estaciones	12	25.60
Pozos	11	11.30
Tunel	4 km.	100.00
<b>Etapa 2 - Linea 2</b>		
Estaciones	11	7.50
Pozos	11	2.60
Tunel		
Material Rodante	32	100

Se debe indicar que a diciembre de 2020, la Etapa 1A del Proyecto se encuentra culminado prácticamente culminada, en la actualidad se vienen desarrollando las pruebas respectivas de funcionamiento de los trenes.

En lo que respecta a la Etapa 1B del Proyecto la misma que consta de 12 Estaciones con un avance de 25.6%, 11 Pozos de Ventilación con un avance de 11.3% y 4 Kms de Túnel construidos al 100%.

Sobre el avance en la aprobación de los estudios definitivos de ingeniería (EDI), se cuentan con la aprobación por parte del Concedente de 65 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 23 EDIs aprobados de un total de 34 y de la Etapa 2 el número de EDIs aprobados son 15 de un total de 53. Asimismo, se cuenta con el EDI aprobado del Material Rodante.

Con respecto a las Áreas de la Concesión, en el siguiente cuadro se muestra el avance en la Entrega de Áreas por parte del Concedente, siendo que, a diciembre de 2020, se encuentran pendiente de entrega

Etapa	Total de Áreas	Áreas Entregadas	Áreas Pendiente de Entrega
1A	12	12	0
1B	22	17	5
2L2	24	11	13
2L4	18	0	18
Seat	6	3	3

Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	No aplica	No aplica

## Anexo N° 5 Fichas de Contratos de Concesión de Puertos – 2020

Terminal Portuario de Matarani																													
<b>Fecha de suscripción</b>	17 de agosto de 1999																												
<b>Concesionario</b>	TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A.																												
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 289,97 millones (incluye IGV)																												
<b>Inversiones valorizadas al 31.12.2020</b>	USD 288,88 millones (incluye IGV)																												
<b>Principales avances 2020</b>	<p>Hasta el 2020, el Concesionario TISUR ha invertido USD 283.85 millones de dólares americanos (inc. IGV) en la modernización de la infraestructura y equipamiento portuario en el Terminal Portuario de Matarani.</p> <p>En el cuadro siguiente, se muestra el detalle de las Mejoras Voluntarias ejecutadas durante el año 2020:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">N °</th> <th style="width: 60%;">Obra</th> <th style="width: 15%;">Inversión de USD incluye IGV</th> <th style="width: 20%;">Situación a diciembre 2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td>“Construcción de Módulo de Bienestar Clientes del Muelle F”</td> <td style="text-align: right;">191,322</td> <td>Culminada. En proceso de recepción</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td>“Mejora al Sistema de Recepción Camionera Antapaccay”</td> <td style="text-align: right;">524,081.00</td> <td>Culminada. En proceso de recepción</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3</td> <td>“Mejora al Proceso de Blending - Suministro e Instalación de Sistema de Recirculación de Concentrado”</td> <td style="text-align: right;">465,557.63</td> <td>Culminada. En proceso de recepción</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4</td> <td>“Solución Técnica para Protección del Sector Talleres de Ingeniería ante caída de rocas”</td> <td style="text-align: right;">108,399.24</td> <td>Culminada. En proceso de recepción</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5</td> <td>Nueva Recepción de Camiones y su Conexión al Chute de Descarga de la Recepción Férrea C-2</td> <td style="text-align: right;">7'755,300.00</td> <td>En ejecución.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">6</td> <td>Balanza Camionera Zona 10</td> <td style="text-align: right;">206,362.28</td> <td>En ejecución.</td> </tr> </tbody> </table>	N °	Obra	Inversión de USD incluye IGV	Situación a diciembre 2019	1	“Construcción de Módulo de Bienestar Clientes del Muelle F”	191,322	Culminada. En proceso de recepción	2	“Mejora al Sistema de Recepción Camionera Antapaccay”	524,081.00	Culminada. En proceso de recepción	3	“Mejora al Proceso de Blending - Suministro e Instalación de Sistema de Recirculación de Concentrado”	465,557.63	Culminada. En proceso de recepción	4	“Solución Técnica para Protección del Sector Talleres de Ingeniería ante caída de rocas”	108,399.24	Culminada. En proceso de recepción	5	Nueva Recepción de Camiones y su Conexión al Chute de Descarga de la Recepción Férrea C-2	7'755,300.00	En ejecución.	6	Balanza Camionera Zona 10	206,362.28	En ejecución.
N °	Obra	Inversión de USD incluye IGV	Situación a diciembre 2019																										
1	“Construcción de Módulo de Bienestar Clientes del Muelle F”	191,322	Culminada. En proceso de recepción																										
2	“Mejora al Sistema de Recepción Camionera Antapaccay”	524,081.00	Culminada. En proceso de recepción																										
3	“Mejora al Proceso de Blending - Suministro e Instalación de Sistema de Recirculación de Concentrado”	465,557.63	Culminada. En proceso de recepción																										
4	“Solución Técnica para Protección del Sector Talleres de Ingeniería ante caída de rocas”	108,399.24	Culminada. En proceso de recepción																										
5	Nueva Recepción de Camiones y su Conexión al Chute de Descarga de la Recepción Férrea C-2	7'755,300.00	En ejecución.																										
6	Balanza Camionera Zona 10	206,362.28	En ejecución.																										
<b>Estado al 31.12.2020</b>	<p>Durante el 2019, se ha realizado Implementación de un sistema de recirculación de concentrado compuesto por una tolva, feeder y faja que entregarán el material al sistema de recepción C-3 existente, Cambio de sentido en la circulación, reubicación de lavadero, obra civil para muestreador robótico y laboratorio portátil y losa de concreto de conexión a vía existente. Limpieza, desquinche e instalación de barreras estáticas a pie de talud y mallas de red en el talud rocoso para brindar seguridad a la zona de talleres de ingeniería. Implementación de 150m2 de vestidores, duchas, SS.HH para personal operativo de los clientes en el muelle F.</p> <p>El 2020 no se ejecutaron inversiones.</p>																												
<b>Niveles de Servicio</b>	El Contrato de Concesión no prevé la exigencia de Niveles de Servicio																												

## Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur.

<b>Fecha de suscripción</b>	24 de julio de 2006.																																																																				
<b>Concesionario</b>	DP World Callao S.R.L.																																																																				
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 627.41 millones (incluye IGV)																																																																				
<b>Inversiones valorizadas al 31.12.2020</b>	USD 372,68 millones (incluye IGV)																																																																				
<b>Principales avances 2020</b>	<p>El 15 de marzo del 2017 se inició la ejecución de obras de inversión adicional denominada "Obras Civiles Terrestres" con un presupuesto estimado de USD 13.5 millones. Dichas obras comprendieron: (i) Pavimentación de 3.2 hectáreas de las Zonas 1B, ampliación de las Torres para Reefers, (ii) Ampliación de la Zona de Aforo, y (iii) Mejoramiento de las Puertas de Ingreso y Salida, incremento de balanzas e implementación de sistema OCR. Mediante acta de recepción de fecha 3 de agosto de 2018, se recibió sin observaciones las Obras Civiles Terrestres.</p> <p>Asimismo, con fecha 26 de noviembre de 2018, se dio inicio a la Obra de Inversión Adicional "Edificios del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Zona Sur", que comprende: Nuevo edificio de amenidades, Nuevo almacén de edificio de ingeniería y remodelación de comedor y oficinas del edificio administrativo, cuyo presupuesto se estima en S/. 8'863,472.97, el cual se encuentra concluido, siendo recepcionado por la APN el 27 de noviembre de 2019.</p> <p>El 2020 no se ejecutaron inversiones.</p> <p>Con fecha 27 de febrero del 2020 se suscribió con el MTC la Adenda N 02 con el Concesionario DP World Callao, viabilizando la ejecución de inversiones de la FASE 2 con un monto estimado de USD 300 millones, el Concesionario está elaborando el Expediente Técnico el cual debe estar aprobado en el primer trimestre del 2021, por otro lado se estima que la ejecución de la FASE 2, se iniciará en el segundo semestre del 2021, de acuerdo a la Adenda suscrita, en el numeral 6,58 consideran plazos máximos para el inicio de la construcción de cada sub fase de la Fase 2, para el caso de sub fase 2A, se prevé 20 meses contados a partir de la fecha de suscripción de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión y para el caso de las fases 2B y 2C se prevé 12 meses después de configurado el gatillo correspondiente.</p>																																																																				
<b>Estado al 31.12.2020</b>	<p>Durante el 2019, se ha realizado Construcción del nuevo edificio de amenidades: 2 pisos con un área total construida de 1,200 m2 con una sala para uso múltiple y comedor además de sistemas eléctricos, aire acondicionado y sistema contra incendio. Nuevo almacén en zona de mantenimiento: Edificación de 245 m2 con sistemas de seguridad. Remodelación del comedor, cocina y oficinas del primer piso del edificio administrativo: ampliación de la capacidad del comedor, adecuación de espacios para nuevos servicios higiénicos y vestuarios, tópico de emergencia y lactario.</p> <p>El 2020 no se ejecutaron inversiones.</p>																																																																				
<b>Niveles de Servicio</b>	<p style="text-align: center;"><b>RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD (NSP) NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO - ZONA SUR</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="3" style="background-color: #4f81bd; color: white;">NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL</th> <th>Tiempo para el Inicio de la Descarga</th> <th>Tiempo para el zarpe de la Nave</th> <th>Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga</th> <th>Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía</th> <th rowspan="3" style="background-color: #4f81bd; color: white;">NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL</th> <th>Tiempo para el Inicio de la Descarga</th> <th>Tiempo para el zarpe de la Nave</th> <th>Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga</th> <th>Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía</th> </tr> <tr> <th>Minutos</th> <th>Minutos</th> <th>Contenedores por hora</th> <th>Minutos</th> <th>Minutos</th> <th>Minutos</th> <th>Contenedores por hora</th> <th>Minutos</th> </tr> <tr> <th>≤ 30</th> <th>≤ 30</th> <th>≥ 20</th> <th>(*) ≤ 45 ≤ 30</th> <th>≤ 20</th> <th>≤ 20</th> <th>(*) ≥ 20 ≥ 25</th> <th>(*) ≤ 30 ≤ 20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5" style="background-color: #d9e1f2;">Número de Operaciones que no lograron el NSP</td> <td style="color: red;">1</td> <td style="color: red;">5</td> <td style="color: red;">2</td> <td style="color: red;">4,788</td> <td rowspan="5" style="background-color: #d9e1f2;">Medición Promedio Trimestral</td> <td>10</td> <td>12</td> <td>34.56</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td style="color: red;">3</td> <td style="color: red;">2</td> <td style="color: red;">2</td> <td style="color: red;">7,544</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>34.83</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td style="color: red;">5</td> <td style="color: red;">3</td> <td style="color: red;">3</td> <td style="color: red;">3,419</td> <td>10</td> <td>13</td> <td>34.46</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td style="color: red;">0</td> <td style="color: red;">4</td> <td style="color: red;">15</td> <td style="color: red;">5,367</td> <td>8</td> <td>13</td> <td>28.49</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td style="color: red;">4</td> <td style="color: red;">6</td> <td style="color: red;">8</td> <td style="color: red;">7,286</td> <td>8</td> <td>14</td> <td>30.98</td> <td>20</td> </tr> </tbody> </table>	NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL	Tiempo para el Inicio de la Descarga	Tiempo para el zarpe de la Nave	Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga	Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía	NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL	Tiempo para el Inicio de la Descarga	Tiempo para el zarpe de la Nave	Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga	Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía	Minutos	Minutos	Contenedores por hora	Minutos	Minutos	Minutos	Contenedores por hora	Minutos	≤ 30	≤ 30	≥ 20	(*) ≤ 45 ≤ 30	≤ 20	≤ 20	(*) ≥ 20 ≥ 25	(*) ≤ 30 ≤ 20	Número de Operaciones que no lograron el NSP	1	5	2	4,788	Medición Promedio Trimestral	10	12	34.56	19	3	2	2	7,544	11	11	34.83	20	5	3	3	3,419	10	13	34.46	18	0	4	15	5,367	8	13	28.49	18	4	6	8	7,286	8	14	30.98	20
NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL	Tiempo para el Inicio de la Descarga		Tiempo para el zarpe de la Nave	Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga	Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía	NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL		Tiempo para el Inicio de la Descarga	Tiempo para el zarpe de la Nave	Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga	Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía																																																										
	Minutos		Minutos	Contenedores por hora	Minutos			Minutos	Minutos	Contenedores por hora	Minutos																																																										
	≤ 30	≤ 30	≥ 20	(*) ≤ 45 ≤ 30	≤ 20		≤ 20	(*) ≥ 20 ≥ 25	(*) ≤ 30 ≤ 20																																																												
Número de Operaciones que no lograron el NSP	1	5	2	4,788	Medición Promedio Trimestral	10	12	34.56	19																																																												
	3	2	2	7,544		11	11	34.83	20																																																												
	5	3	3	3,419		10	13	34.46	18																																																												
	0	4	15	5,367		8	13	28.49	18																																																												
	4	6	8	7,286		8	14	30.98	20																																																												

<b>Terminal Portuario de Paíta</b>																	
<b>Fecha de suscripción</b>	09 de septiembre de 2009																
<b>Concesionario</b>	Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.																
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 311.64 millones (incluye IGV)																
<b>Inversiones valorizadas al 31.12.2020</b>	USD 228,64 millones (incluye IGV)																
<b>Principales avances 2020</b>	<p>En el año 2020, el Concesionario ejecutó obras de Inversión adicional correspondiente a la "Adquisición de tres (3) Montacargas del Terminal Portuario de Paíta" por un importe estimado de USD 309,313.40 y el "Dragado a-14 metros en el Terminal Portuario de Paíta" con un presupuesto estimado de USD 9'342,060.61 incluido IGV, obras que fueron supervisadas por OSITRAN y recibidas por la APN en enero del presente año.</p> <p>En el primer bimestre culminó la obra de Inversión adicional "Herramientas Tecnológicas para la administración y control remoto de temperaturas de contenedores refrigerados en el Terminal Portuario de Paíta" con un presupuesto estimado de USD 765,785.17 incluido IGV y "Ampliación de Racks Reefers en el Terminal Portuario de Paíta" con un presupuesto estimado de USD 7'744,108.44 incluido IGV. Estas obras serán concluidas en el presente año.</p> <p>Asimismo, el 02.set.2020 inicio la obra Portal web para el requerimiento de servicio, control vehicular de carga y citas en el Terminal Portuario Paíta, con un presupuesto estimado de U\$ 593,736.18, Inc. IGV, por un plazo de seis (6) meses.</p> <p>A la fecha según lo informado por el Concesionario se cuentan con los siguientes Expedientes Técnicos aprobados por la APN, la ejecución de estas obras iniciaría el segundo y tercer trimestre del año 2020.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>N °</th> <th>Nombre del Proyecto</th> <th>Plazo de ejecución</th> <th>Monto de Inversión (USD) inc. IGV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Sistema Anticolisión en 2 Grúas STS y 4 Grúas RTG" del Terminal Portuario de Paíta</td> <td>240 días calendario</td> <td>437,911</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Modificación de puerta de ingreso al Terminal Portuario de Paíta.</td> <td>167 días calendario</td> <td>394,413.81</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Ampliación de 60 metros de en el muelle marginal en Terminal Portuario de Paíta.</td> <td>257 días calendario</td> <td>8'743,042.73</td> </tr> </tbody> </table>	N °	Nombre del Proyecto	Plazo de ejecución	Monto de Inversión (USD) inc. IGV	1	Sistema Anticolisión en 2 Grúas STS y 4 Grúas RTG" del Terminal Portuario de Paíta	240 días calendario	437,911	2	Modificación de puerta de ingreso al Terminal Portuario de Paíta.	167 días calendario	394,413.81	3	Ampliación de 60 metros de en el muelle marginal en Terminal Portuario de Paíta.	257 días calendario	8'743,042.73
N °	Nombre del Proyecto	Plazo de ejecución	Monto de Inversión (USD) inc. IGV														
1	Sistema Anticolisión en 2 Grúas STS y 4 Grúas RTG" del Terminal Portuario de Paíta	240 días calendario	437,911														
2	Modificación de puerta de ingreso al Terminal Portuario de Paíta.	167 días calendario	394,413.81														
3	Ampliación de 60 metros de en el muelle marginal en Terminal Portuario de Paíta.	257 días calendario	8'743,042.73														
<b>Estado al 31.12.2020</b>	Durante el 2020, se ha realizado los trabajos de Dragado a -14 metros en el canal de acceso y dársena de maniobras, lo que permitirá el ingreso de naves de mayor capacidad al terminal. Asimismo, se ha adquirido 03 montacargas que permitirán mejorar las condiciones para el manejo de carga dentro del terminal.																
<b>Niveles de Servicio</b>	Cumple el 100 % de su Indicador promedio Trimestral exigido en el Contrato de Concesión a la fecha.																
<b>Ejecución de Obras de la Etapa 3 (Cláusula 6.4 y Anexo 9)</b>	Se le comunicó al Concesionario que se ha recibido información estadística pertinente de la Autoridad Portuaria Nacional. De la evaluación de dicha información, se concluye que queda acreditado que la referida condición de demanda de 300 000 TEU anual ha sido alcanzada en el año 2020.																

<b>Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao</b>	
<b>Fecha de suscripción</b>	28 de enero del 2011
<b>Concesionario</b>	Transportadora Callao S.A.
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 113,21 millones (incluye IGV)
<b>Inversiones valorizadas al 31.12.2020</b>	USD 113,21 millones (incluye IGV)
<b>Principales avances 2020</b>	<p>Las obras fueron ejecutadas entre los años 2012 y 2014, inaugurándose en mayo de 2014, El sistema cuenta con una faja tubular hermética encapsulada, a través de la cual se transporta el mineral desde los almacenes hasta embarcarlo, esto permite mitigar la contaminación ocasionada por la circulación de camiones con carga de concentrados de minerales por los alrededores del Puerto del Callao. Los efectos adversos ambientales están controlados.</p> <p>A diciembre del 2019, el concesionario TCSA tiene invertido USD 113.21 millones de dólares americanos (inc. IGV) en infraestructura y equipamiento para el Terminal de Concentrado de Minerales del Puerto del Callao. Según lo informado por el Concesionario no se requeriría realizar ninguna inversión en los próximos años</p> <p>El 2020 no se ejecutaron inversiones.</p>
<b>Estado al 31.12.2020</b>	<p>Durante los años 2012-2014, en el periodo de construcción del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales, TCSA efectuó una inversión que aseguró la capacidad para transportar y embarcar los volúmenes de carga de los próximos 30 años.</p> <p>El 2020 no se ejecutaron inversiones.</p>
<b>Niveles de Servicio</b>	Cumple el 100 % de su Indicador promedio Trimestral exigido en el Contrato de Concesión a la fecha.

<b>Terminal Portuario Multipropósito Salaverry</b>	
<b>Fecha de suscripción</b>	1 de octubre de 2018
<b>Concesionario</b>	Salaverry Terminal Internacional S.A.
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 270,2 millones (incluye IGV)
<b>Inversiones valorizadas al 31.12.2020</b>	USD 29,57 millones (incluye IGV)
<b>Principales avances 2020</b>	<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"> <li>• 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.</li> <li>• Dársena, con un círculo de maniobras con un diámetro de 430 m. con una profundidad de dragado NMBSO -12.5 m.</li> <li>• Área alrededor de los muelles, profundidad de dragado mínimo es de NMBSO -10.5 m.</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>Al 31 de diciembre de 2018 se encontraba en ejecución el dragado inicial con un volumen de ejecución de aproximadamente 2.5 millones, y el resto de la obra fue concluido en el primer trimestre del año 2019 con lo que se valorizó más de USD 10 Millones respecto del dragado inicial.</p> <p>En el 2020, se inició las obras correspondientes a las Etapas 1 y 2, además del Adelanto de las Obras correspondientes al adelanto de las Etapas 3 y 4. Se tenía previsto la recepción parcial de diversos componentes funcionales para el primer trimestre del 2021.</p>
<b>Estado al 31.12.2020</b>	Durante el 2020, se llevó a cabo el proceso de contratación de la empresa supervisora, suscribiéndose el contrato de supervisión N° 001-2021-OSITRAN con la empresa TYPASA, quienes están a cargo de la supervisión de las obras de las Etapas 1 y 2 incluido el adelanto de las Etapas 3 y 4 desde el 01 de febrero de 2021.

## Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

<b>Fecha de suscripción</b>	11 de mayo de 2011
<b>Concesionario</b>	APM Terminals Callao S.A.
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 883,5 millones (incluye IGV)
<b>Inversiones al 31.12.2020</b>	USD 422,18 millones (incluye IGV)
<b>Principales avances 2020</b>	<p>Al 31 de diciembre de 2020, la Inversión Complementaria “Rehabilitación del Muelle 7” presentó un avance del 99.2%, habiéndose concluido con la instalación del nuevo sistema contra incendios y el sistema eléctrico, además de las edificaciones y sistema de agua potable, estando por concluirse las reparaciones en la subestructura (pilotes). El monto final de la obra, ajustado con los múltiples cambios aprobados por la Autoridad Portuaria Nacional, asciende a más de S/ 47.5 millones incluido IGV.</p> <p>Adicionalmente se adquirió equipamiento portuario como parte de una Inversión Complementaria conformada por “8 Roll Trailers” cuyo presupuesto asciende a USD 325,224.00 (Trescientos veinticinco mil doscientos veinticuatro y 00/100 Dólares Americanos), sin IGV.</p> <p>El 03/08/2020 inicio la ejecución de la obra "Mejora en la Interfaz de la Balanza de Contenedores - Containers Gate Improvement", por un presupuesto aproximado de USD 632,900.94, por un plazo de ejecución de 365 días, al 31 de diciembre del 2020, presenta un avance del 68.10%</p> <p>A la fecha se encuentra en revisión la Adenda 01 entre el MTC y APM Terminals Callao, para efectuar modificaciones a la propuesta técnica del contrato de concesión, se estima que esta Adenda puede ser suscrita en primer semestre del 2021, El contrato señala ejecutar 5 etapas, Etapa 1, Etapa 2, Etapa 3, Etapa 4 y Etapa 5, con un monto de inversión de USD 748'713,939, de las cuales ya se han ejecutado la 1era y 2da, la Adenda propuesta considera ejecutar las Etapas 1, Etapa 2, Etapa 3A, Etapa 3B, Etapa 4A y Etapa 4B, con un monto de inversión de USD 1,095'983,319</p>
<b>Avance físico al 31.12.2020</b>	<b>OBRAS ETAPAS 1 Y 2</b>  100%
<b>Estado al 31.12.2020</b>	Hasta el 2020, el concesionario APMT ejecutó obras por un importe valorizado en USD 422,18 millones (incluidos IGV), siendo en mayor medida las que corresponden a las Obras Iniciales – Etapas 1 y 2 (modernización de los muelles 5 y 11), y en adición a ello se ejecutaron otras obras complementarias en equipamiento portuario diversos y la terminación de la obra referida a la rehabilitación del muelle 7. Asimismo, inicio la obra complementaria. "Mejora en la Interfaz de la Balanza de Contenedores - Containers Gate Improvement“

### Niveles de Servicio

RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD (NSP)  
TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO

NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL	NSP CORRESPONDIENTE A CADA ETAPA				NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL	NSP DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EXISTENTE A PARTIR DE LA FECHA DE TOMA DE POSESIÓN								NSP CORRESPONDIENTE A CADA ETAPA				
	Tiempo para el inicio de la descarga	Tiempo para el zarpe de la Nave	Rendimiento para Operación de Contenedores - Con Grúas Pórtico de Muelle Existente	Rendimiento para Operación de Contenedores - Con Grúas Pórtico (Muelle OSD)		Tiempo para el inicio de la descarga	Tiempo para el zarpe de la Nave	Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía	Rendimiento para Operación de Contenedores - Con Grúas Pórtico de Muelle Existente	Rendimiento para Operación de Contenedores - Sin Grúas Pórtico de Muelle	Rendimiento para Carga Rodante	Rendimiento para Carga Fraccionada	Rendimiento para Carga Sólida a Granel en General	Rendimiento para Carga Sólida a Granel de Fertilizante	Rendimiento para Carga Fraccionada	Rendimiento para Carga Sólida a Granel en General (Muelle 11)	Rendimiento para Graneles Fertilizantes	Rendimiento para Operación de Contenedores - Con Grúas Pórtico (Muelle SD)
	Minutos	Minutos	Movimientos/hora/grúa	Movimientos/hora/grúa		Minutos	Minutos	Minutos	Movimientos/hora/grúa	Contenedores / hora/grúa	Toneladas/hora	Toneladas/hora	Toneladas/hora	Toneladas/hora	Movimiento/hora	Toneladas/hora	Toneladas/hora	Movimientos/hora/grúa
	≤ 30	≤ 30	≥ 18	≥ 20		≤ 20	≤ 20	≤ 30	≥ 25	≥ 10	≥ 80	≥ 100	≥ 400	≥ 300	≥ 15	≥ 1,200	≥ 800	≥ 25
<b>Número de Operaciones que no lograron el NSP</b>	91	6	0	0	<b>Medición Promedio Trimestral</b>	73	10	26	27.2	12.9	138.6	204.3	438.8	348.4	-	342.0	-	23.5
	22	9	0	0		16	12	25	27.7	11.6	130.9	177.6	433.5	360.8	-	738.1	-	31.8
	23	0	0	0		21	10	21	23.0	14.4	127.7	225.1	443.3	377.8	-	883.7	-	32.2
	0	0	0	0		10	9	23	27.9	14.0	127.9	204.5	613.3	332.4	-	949.2	-	32.5
	0	0	0	0		11	10	23	23.0	16.2	121.8	162.4	635.1	365.0	-	886.1	-	31.5

Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma																																																															
<b>Fecha de suscripción</b>	31 mayo 2011																																																														
<b>Concesionario</b>	Puerto Amazonas S.A. – COPAM.																																																														
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 54,6 millones (incluye IGV)																																																														
<b>Inversiones valorizadas al 31.12.2020</b>	USD 36,1 millones (incluye IGV)																																																														
<b>Principales avances 2020</b>	En el año 2020, no se han ejecutado inversiones.																																																														
<b>Avance físico 31.12.2020</b>	<b>OBRAS DE LA FASE I</b> 100.0%																																																														
<b>Estado al 31.12.2020</b>	<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> <p>En el año 2020, no se han ejecutado inversiones.</p>																																																														
<b>Niveles de Servicio</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Tiempo de Recepción de Mercadería</th> <th rowspan="2">Tiempo de Entrega de Mercadería</th> <th colspan="4">Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcasas y chatas</th> <th colspan="2">Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas</th> </tr> <tr> <th>Medidos</th> <th>Carga General</th> <th>Medidos</th> <th>Contenedores</th> <th>Medidos</th> <th>Carga General</th> </tr> <tr> <th>Minutos</th> <th>Minutos</th> <th>Cantidad</th> <th>Toneladas / Hora</th> <th>Cantidad</th> <th>Contenedor / hora</th> <th>Cantidad</th> <th>Toneladas / Hora</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>≤ 20</td> <td>≤ 20</td> <td></td> <td>≥ 80</td> <td></td> <td>≥ 12</td> <td></td> <td>≥ 20</td> </tr> <tr> <td>7.87</td> <td>11.55</td> <td>7</td> <td>163.88</td> <td>1</td> <td>17.21</td> <td>63</td> <td>61.37</td> </tr> <tr> <td>6.42</td> <td>8.75</td> <td>1.00</td> <td>116.30</td> <td>1</td> <td>20.87</td> <td>13.00</td> <td>41.46</td> </tr> <tr> <td>8.45</td> <td>12.00</td> <td>14.00</td> <td>132.31</td> <td>0</td> <td>SIN MOVIMIENTO</td> <td>63.00</td> <td>81.86</td> </tr> <tr> <td>8.27</td> <td>8.75</td> <td>12.40</td> <td>187.29</td> <td>1</td> <td>26.23</td> <td>33.00</td> <td>81.10</td> </tr> </tbody> </table>	Tiempo de Recepción de Mercadería	Tiempo de Entrega de Mercadería	Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcasas y chatas				Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas		Medidos	Carga General	Medidos	Contenedores	Medidos	Carga General	Minutos	Minutos	Cantidad	Toneladas / Hora	Cantidad	Contenedor / hora	Cantidad	Toneladas / Hora	≤ 20	≤ 20		≥ 80		≥ 12		≥ 20	7.87	11.55	7	163.88	1	17.21	63	61.37	6.42	8.75	1.00	116.30	1	20.87	13.00	41.46	8.45	12.00	14.00	132.31	0	SIN MOVIMIENTO	63.00	81.86	8.27	8.75	12.40	187.29	1	26.23	33.00	81.10
Tiempo de Recepción de Mercadería	Tiempo de Entrega de Mercadería			Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcasas y chatas				Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas																																																							
		Medidos	Carga General	Medidos	Contenedores	Medidos	Carga General																																																								
Minutos	Minutos	Cantidad	Toneladas / Hora	Cantidad	Contenedor / hora	Cantidad	Toneladas / Hora																																																								
≤ 20	≤ 20		≥ 80		≥ 12		≥ 20																																																								
7.87	11.55	7	163.88	1	17.21	63	61.37																																																								
6.42	8.75	1.00	116.30	1	20.87	13.00	41.46																																																								
8.45	12.00	14.00	132.31	0	SIN MOVIMIENTO	63.00	81.86																																																								
8.27	8.75	12.40	187.29	1	26.23	33.00	81.10																																																								

## Terminal Portuario General San Martín - Pisco

<b>Fecha de suscripción</b>	21 de julio de 2014																								
<b>Concesionario</b>	Terminal Portuario Paracas S.A.																								
<b>Compromiso de inversión</b>	USD 249,1 millones (incluye IGV)																								
<b>Inversiones valorizadas al 31.12.2020</b>	USD 178.32 millones (incluye IGV)																								
<b>Principales avances 2020</b>	<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>Hasta diciembre del 2020, se ha logrado alcanzar un avance estimado superior al 93%. A esa fecha se ha recepcionado los 700 m del muelle marginal (amarraderos 1, 2, 3 y 4) y sus respectivos patios de respaldo tanto para carga general como carga en contenedores, dragado a -12 metros en la poza de maniobras, canal de acceso y frentes de atraque, las subestaciones eléctricas, la estación de lavado RTG, estación de combustible, plataforma de contenedores refrigerados, sistemas de agua y desagüe, remodelación de edificios administrativos, obras de interconexión eléctrica, antepuerto (1 hectárea), , y un patio de 1.25 hectáreas que corresponde a la Etapa 4; El Edificio de Generadores Diésel, los Sistemas Eléctricos de la Etapa 3 , Sistemas sanitarios de la Etapa 3 y cerco perimétrico.</p> <p>Asimismo, el 16.01.2020 inició la ejecución de la obra Inversión Complementaria N° 31 - "Sistema de Redes, Comunicaciones, Seguridad y Otros", con un presupuesto ascendente de USD 3'796,896.66 sin IGV, por un plazo de 14 meses.</p> <p>Además, como parte del compromiso para la ejecución de Inversiones complementarias, se destaca la recepción de las siguientes obras:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>N °</th> <th>Nombre del Proyecto</th> <th>Fecha de recepción</th> <th>Monto de Inversión (USD) inc. IGV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IC 37</td> <td>Balanza de Camiones 21 x 3.2 – balanza de patio zona 12</td> <td>30 setiembre 2020</td> <td>27,074.99</td> </tr> <tr> <td>IC 38</td> <td>Bitas de tierra, lado Sur, lado Norte</td> <td>01 octubre 2020</td> <td>55,472.28</td> </tr> <tr> <td>IC 34</td> <td>Nuevo Acceso al TPGSM y Balanzas</td> <td>29 octubre.2020</td> <td>2' 236,921.84</td> </tr> </tbody> </table> <p>Otras obras complementarias culminadas a diciembre 2020:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>N °</th> <th>Nombre del Proyecto</th> <th>Fecha de recepción</th> <th>Monto de Inversión (USD) inc. IGV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IC 33</td> <td>Torres de Enfilamiento</td> <td>06.marzo.2021</td> <td>16,481.15</td> </tr> </tbody> </table>	N °	Nombre del Proyecto	Fecha de recepción	Monto de Inversión (USD) inc. IGV	IC 37	Balanza de Camiones 21 x 3.2 – balanza de patio zona 12	30 setiembre 2020	27,074.99	IC 38	Bitas de tierra, lado Sur, lado Norte	01 octubre 2020	55,472.28	IC 34	Nuevo Acceso al TPGSM y Balanzas	29 octubre.2020	2' 236,921.84	N °	Nombre del Proyecto	Fecha de recepción	Monto de Inversión (USD) inc. IGV	IC 33	Torres de Enfilamiento	06.marzo.2021	16,481.15
N °	Nombre del Proyecto	Fecha de recepción	Monto de Inversión (USD) inc. IGV																						
IC 37	Balanza de Camiones 21 x 3.2 – balanza de patio zona 12	30 setiembre 2020	27,074.99																						
IC 38	Bitas de tierra, lado Sur, lado Norte	01 octubre 2020	55,472.28																						
IC 34	Nuevo Acceso al TPGSM y Balanzas	29 octubre.2020	2' 236,921.84																						
N °	Nombre del Proyecto	Fecha de recepción	Monto de Inversión (USD) inc. IGV																						
IC 33	Torres de Enfilamiento	06.marzo.2021	16,481.15																						
<b>Estado al 31.12.2020</b>	<p>A la fecha el Concesionario ha ejecutado la totalidad de la Etapa 1, 2, 3 y 4 (asociado a la modernización de los Amarraderos 1, 2, 3 y 4 incluidos patios de respaldo y los edificios de apoyo; dragado a -14.00 m. en la poza de maniobras, canal de acceso, amarraderos de contenedores y dragado a -12.00 en los amarraderos de carga general. Además gatillado la Etapa 4 se ejecutó el Almacén de Gránulos, la construcción de un patio de 1.25 Ha, y la adquisición de cinco (5) tolvas graneleras, lo cual sumado a las demás obras complementarias han significado la realización de un total de USD 135.08 millones con IGV.</p>																								

## Niveles de Servicio

**CUADRO RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD**  
Terminal Portuario General San Martín - Pisco (Requerimiento Individual)

Indicador	Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave			Tiempo para el desatraque de la Nave			Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel			Tiempo de Recepción de Contenedores			Tiempo de Entrega de Contenedores			Tiempo de recepción y entrega continua		
	Minutos			Minutos			Minutos			Minutos			Minutos			Minutos		
Requerimiento Individual	≤ 30			≤ 30			≤ 30			≤ 30			≤ 30			≤ 20		
	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	No Cumplieron	No Cumplieron
22º Trimestre Dic 19 / Feb 20	52	52	0	52	52	0	7,804	2,219	5,485	2,228	2,228	0	2,355	2,355	0	Sin Operaciones	Sin Operaciones	Sin Operaciones
23º Trimestre Mar / May 2020	28	28	0	28	28	0	12,361	7,345	5,016	184	184	0	227	227	0	Sin Operaciones	Sin Operaciones	Sin Operaciones
24º Trimestre Jun / Ago 2020	35	35	0	35	35	0	6,638	4,654	1,984	867	867	0	883	883	0	Sin Operaciones	Sin Operaciones	Sin Operaciones
25º Trimestre Sep / Nov 2020	34	34	0	34	34	0	8,139	5,740	2,399	1,689	1,689	0	1,713	1,713	0	Sin Operaciones	Sin Operaciones	Sin Operaciones
26º Trimestre Dic 20 / Feb 21	40	40	0	40	40	0	14,924	9,157	5,767	1,877	1,877	0	1,814	1,814	0	Sin Operaciones	Sin Operaciones	Sin Operaciones

**CUADRO RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD**  
Terminal Portuario General San Martín - Pisco (Requerimiento Trimestral)

Indicador	Tiempo para el		Tiempo de			Rendimiento de embarque y descarga de carga granel						Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada				Rendimiento de embarque y descarga de Carga Rodante				
	Inicio de operaciones comerciales de la nave	Desatraque de la Nave	Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel	De Recepción de Contenedores	De Entrega de Contenedores	Líquido	Sólido (Sal)	Sólido (Granos)	Granel Sólido (Chatarra)	Sólido (Hierro) [Pellets]	Sólido (Fertilizantes)	Sólido (Arrabio)	(Hierro) [Varillas]	(Tubos de Acero)	(Fertilizantes)	(Palanquilla)	(Harina de Pescado)	(Livianos)	(Medianos)	(Pesados)
Unidad de Medida	Minutos		Minutos			Toneladas/hora						Toneladas/hora				Unidades/hora				
Requerimiento Promedio Trimestral	≤ 20	≤ 20	≤ 30	≤ 20	≤ 20	≥ 140	≥ 800	≥ 200	≥ 200	≥ 200	≥ 200	≥ 360	≥ 150	≥ 150	≥ 130	≥ 250	≥ 40	≥ 80	≥ 30	≥ 15
22º Trimestre Dic 19 / Feb 20	16	11	17	12	10	Sin Movimiento	1,071.72	504.78	339.96	Sin Movimiento	234.18	518.59	Sin Movimiento	Sin Movimiento	176.20	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
23º Trimestre Mar / May 2020	19	15	15	11	9	Sin Movimiento	930.19	546.97	304.11	Sin Movimiento	217.89	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	442.78	324.69	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
24º Trimestre Jun / Ago 2020	15	11	14	13	10	Sin Movimiento	1,016.89	822.33	524.17	Sin Movimiento	395.79	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	191.17	308.69	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
25º Trimestre Sep / Nov 2020	13	14	11	13	11	Sin Movimiento	1,061.69	822.33	524.17	Sin Movimiento	458.28	444.34	Sin Movimiento	Sin Movimiento	188.24	383.78	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
26º Trimestre Dic 20 / Feb 21	12	12	14	15	10	Sin Movimiento	1,065.65	799.27	433.49	Sin Movimiento	423.19	585.07	Sin Movimiento	Sin Movimiento	202.24	396.32	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento

## Anexo N° 6 Ficha de Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica – 2020

Hidrovía Amazónica	
<b>Fecha de suscripción</b>	20 de septiembre de 2017
<b>Concesionario</b>	Hidrovía Amazónica S.A. (COHIDRO)
<b>Principales avances 2020</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durante el año 2020, se llevaron a cabo las labores de mantenimiento y conservación de las Estaciones Limnimétricas instaladas y recibidas por el Comité de Recepción de Obras en diciembre de 2018.</li> <li>• Cabe indicar que el cronograma establecido para dichas labores se vio alterado como consecuencia de las restricciones en la movilización y acceso a la zona de ubicación de cada una de ellas, a causa de las medidas adoptadas por el Gobierno peruano frente a la Pandemia del Covid-19. Sin embargo, en atención a las solicitudes de suspensión presentadas por el Concesionario y aprobadas por el Concedente, se reprogramaron los trabajos de conservación y mantenimiento correspondientes.</li> <li>• Asimismo, en lo que respecta a las Estaciones de Selva Alegre y Mariscal Castilla, durante el año 2020, se llevaron a cabo coordinaciones entre las partes, a fin de que estas sean reubicadas.</li> <li>• Adicionalmente, durante el año 2020, se continuaron los trabajos de fabricación de la draga de corte y succión (TSHD), la cual forma parte del Equipamiento previsto para la ejecución de las Obras de Dragado y cuyo valor se estima en más de USD 10 millones. Estos trabajos están a cargo de la empresa IHC DO BRASIL SERVIÇOS TECNICOS E ENGENHARIA LTDA y se vienen ejecutando en la ciudad brasilera de Belem do Para- Brasil.</li> <li>• Cabe indicar que las labores de construcción antes mencionadas han sufrido retrasos como consecuencia de las medidas adoptadas frente a la Pandemia del Covid-19, siendo materia de solicitudes de suspensión por parte del Concesionario, aprobadas por el Concedente.</li> </ul>
<b>Inversiones referenciales del Proyecto</b>	USD 111,7 millones (incluye IGV)
<b>Estado al 31.12.2020</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Concesionario ha llevado a cabo los trabajos de mantenimiento de las trece estaciones limnimétricas, de acuerdo a los cronogramas aprobados y posteriormente modificados, en atención a las restricciones como consecuencia de la Pandemia del Covid-19.</li> <li>• Hasta la fecha no se ha logrado obtener la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d) ni el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), lo cual está condicionado a la realización de los estudios ecotoxicológicos a cargo del Concedente.</li> <li>• Siendo que aún es necesario completar algunos estudios necesarios para efectuar las obras de dragado de apertura, no se tiene aún fecha probable para el inicio de los trabajos de dragado de apertura.</li> </ul>
<b>Niveles de Servicio</b>	<b>NIVEL DE CUMPLIMIENTO</b>
	<b>NIVEL ALCANZADO</b>
	No aplica el presente año



## Anexo N° 7 Fichas de Contratos de Concesión de Aeropuertos – 2020

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)	
<b>Fecha de suscripción</b>	14 de febrero de 2001
<b>Concesionario</b>	Lima Airport Partners S.R.L.
<b>Inversión comprometida</b>	USD 1,061.5 millones <sup>74</sup>
<b>Inversión al 31.12.2020</b>	USD 350,025 millones (incluye IGV)
<b>Principales avances 2020</b>	<p>En lo que respecta al proyecto de “Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, también denominado como Fase III, el cual comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos, el Concesionario, ha visto por conveniente desglosar el proyecto de “Ampliación del AIJC” en cinco Paquetes de Obras, siendo el estado situacional:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Paquete de trabajo (WP) – Trabajos Previos.</b>- Se continuaron ejecutando los Trabajos Previos (Estudios de Campo, Cercado Perimétrico Provisional, Vía de Acceso Gambeta, Remediación de Pasivos Ambientales, Dewatering, etc.) en los terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.</li> <li>• <b>Paquete de trabajo (WP1) – Limpieza y Preparación del Sitio.</b>- El cual tiene como objetivo dejar los terrenos de la ampliación, limpios y libres de escombros de construcción, restos de demolición de edificios, residuos de árboles, arbustos, tierra vegetal o cualquier otro elemento no compatible con las obras establecidas en el programa. Asimismo, el aporte de material de préstamo, y el movimiento masivo de tierras tiene por objetivo la conformación de subrasante de la zona de edificios del lado aire y el área de la Plataforma Avanzada. Se continuaron ejecutando, entre otros, la Limpieza y Preparación del Sitio, Ejecución de Pilotes de la Torre de Control y Construcción de las Calles de Rodaje L3 y L5.</li> <li>• <b>Paquete de trabajo 2.1 (WP2.1) – Edificios Lado Aire.</b>- El objetivo de los trabajos del WP2.1 es la ejecución de las edificaciones, el comisionamiento, puesta en marcha y la capacitación del personal que tendrá a cargo la operación de las edificaciones incluidas en el alcance del proyecto. Al respecto el alcance de este proyecto es el siguiente: Torre de Control de Tráfico Aéreo, Edificio Auxiliar, Centro de Regulación y Transformación, Edificio de extinción de incendios, Edificio de Control de Fauna, Edificio para la Subestación Llegada, Subestación distribución y Subestación 04 iluminación, Edificio para el Control de acceso Norte lado aire, Edificaciones, de dos pozos de agua, Movimiento de tierras (parte correspondiente al edificio de Fauna), Cercos y Redes exteriores.</li> <li>• <b>Paquete de trabajo 2.2 (WP2.2) – Construcción Lado Aire (Segunda Pista).</b>- El objetivo de los trabajos del WP2.2, el cual comprende la construcción de la Segunda Pista, es la procura y construcción, los controles de calidad, pruebas, comisionamiento, puesta en marcha, manuales de operación y mantenimiento, seguridad y medio ambiente, capacitación de personal que tendrá a cargo la operación y todas aquellas actividades necesarias para el correcto acabado y funcionamiento de las edificaciones e infraestructura de las instalaciones que componen la ampliación del AIJC. Este paquete de trabajo ha sido adjudicado por el consorcio INTI PUNKU, siendo el presupuesto de este paquete es de \$ 226,970, 237.67 sin IGV. Los trabajos previos de movimiento de tierras se iniciaron en diciembre.</li> <li>• <b>Paquete de trabajo 3 (WP3) – Nuevo Terminal.</b>- Se continua efectuando el rediseño conceptual del nuevo Terminal, tomando en cuenta un diseño modular y de rápida adaptación a demanda futura, el cual con un porcentaje de avance del diseño, será de insumo para que el Concesionario realice el concurso internacional para seleccionar al contratista para la ejecución del Nuevo Terminal del AIJC, bajo la modalidad de ejecución EPC (Ingeniería, Procura y Construcción). Dicho concurso internacional se</li> </ul>

<sup>74</sup> Inversión Referencial ofertada por LAP en su Propuesta Técnica. Cabe señalar, que según "Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez", suscrita por las Partes el 20/12/2016, como parte del proceso de suscripción de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, el Concesionario declaro 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.

	<p>tiene previsto iniciar a fines de enero y se estima adjudicar en el mes de agosto del 2021.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Entre otras mejoras, sobre la actual infraestructura aeroportuaria del AIJC, se ejecutaron la Ampliación del Sistema de Manejo de Equipaje BHS, Suministro e instalación de Techo con Cobertura Metálica, Mejoras en la Señalización Horizontal en Plataforma, Cerramiento de Nuevas salas Nacionales, Mejoras de Edificaciones, Trabajos Preliminares Segunda Isla de Combustible - Plataforma Norte y Mejoras en el Sistema Sanitario.</li> </ul>
<p><b>Estado al 31.12.2020</b></p>	<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 con las exigencias mínimas señaladas en los Contratos de Concesión respectivos</p> <p>En lo que respecta al proyecto de “Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, también denominado como Fase III, el cual comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos, el cual el Concesionario vio por conveniente desglosar en cinco paquetes de trabajo (WP), se cuenta a diciembre del 2020 con los siguientes avances de los trabajos: WP - Trabajos Previos (avance 99.9% en fase culminación), WP1 - Limpieza y Reparación del Sitio (avance 98%, en fase culminación), WP2.1 - Construcción de Edificios Lado Aire (avance 14.8%, en ejecución. Incluye Torre de Control) y WP2.2 – Construcción Lado Aire (en inicio de ejecución, incluye Segunda Pista).</p> <p>En lo que respecta al paquete de trabajo WP 3 – Nuevo Terminal, cuya ingeniería conceptual se encuentra en ejecución, LAP tiene previsto iniciar a fines de enero 2021 el proceso del concurso internacional privado para seleccionar al contratista para la ejecución del Nuevo Terminal del AIJC, bajo la modalidad de ejecución EPC (Ingeniería, Procura y Construcción), el cual estima adjudicar en el mes de agosto del 2021.</p> <p>Las metas propuestas es continuar con los trabajos del proyecto de Ampliación del AIJC, de tal forma que se puedan cumplir con los plazos contractuales para la puesta en operación de la Segunda Pista (Octubre 2022) y Nuevo Terminal (Octubre 2024).</p>
<p><b>Niveles de Servicio</b></p>	<p>Como parte de los compromisos asumidos en el Contrato de Concesión, se encuentra el de mantener durante toda la vigencia de la Concesión determinados Requisitos Técnicos Mínimos de calidad en las operaciones, dentro de los cuales se encuentran los Niveles de Servicio IATA.</p> <p>Estos se miden conforme a la última publicación “Airport Development Reference Manual” de la IATA, la cual señala como parte de su metodología que la medición de los parámetros se debe realizar en los periodos de mayor saturación en el año (mes con más pasajeros).</p> <p>En el año 2020 debido a la declaración del Estado de Emergencia Nacional y situación de Pandemia generada a raíz de la propagación del virus COVID 19<sup>75</sup>, se han tenido limitaciones para realizar las correspondientes mediciones de Niveles de Servicio por parte de OSITRAN, principalmente por la cancelación de vuelos comerciales por lo que no se contó con el flujo de pasajeros necesario para evaluar los parámetros.</p> <p>Asimismo, se considera que el 2020 fue un año atípico donde el Concesionario ha tenido que ajustar sus procedimientos con restricciones dictadas por el Estado, el MTC, el MINSA para prevenir y/o mitigar la propagación del COVID-19.</p>

<sup>75</sup> Con el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM se declaró el Estado de Emergencia Nacional. A partir del 16 de marzo en el Primer Grupo de Aeropuertos se cancelaron todos los vuelos comerciales y se destinó dicha infraestructura únicamente a la atención de vuelos especiales y operaciones para el transporte de carga que demandaron servicios mínimos en los aeropuertos, es decir, a partir de dicha fecha no se llevaron cabo operaciones en la terminal de pasajeros, ni se contó con el flujo de pasajeros de salidas y llegadas que permitiera evaluar los parámetros de los niveles de servicio de la infraestructura existente como son los tiempos de espera en cola y áreas mínimas por pasajero. Si bien se reanudaron los vuelos nacionales desde el 15 de julio de 2020, mediante diversos Decretos Supremos el Estado ha prorrogado el estado de Emergencia Nacional, implementando medidas de aislamiento social obligatorio, cuarentena focalizada, entre otros, los cuales han limitado el transporte aéreo.

En tal sentido, se adjunta los datos de la medición realizada en el año 2019, donde la empresa IATA por encargo de OSITRAN realizó la medición de niveles de servicio en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez concesionado a Lima Airport Partners (LAP). La medición se llevó a cabo por la empresa IATA Consulting y se evaluaron dos parámetros: espacio por pasajero y tiempo máximo de espera. De acuerdo con el contrato de concesión, el Concesionario está obligado a alcanzar el nivel de servicio óptimo de la IATA. Los resultados fueron los siguientes:

Los sistemas: check in doméstico e internacional, control de seguridad doméstico e internacional, migraciones llegadas, sala de embarque doméstico, sala de reclamo doméstico e internacional, no cumplen con el nivel de servicio Óptimo de la IATA.

Los sistemas: hall público de salidas, control de seguridad tránsito, migraciones salidas, sala de embarque internacional, Aduanas y hall público de llegadas si cumplieron con el nivel de servicio Óptimo de la IATA.

A continuación, el detalle de los resultados:

**AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ (AJCH)**

SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Regulatos Nivel Óptimo IATA (11 Ed)			Medición 2019-II			ESTADO			
	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Asientos %	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)				
HALL PÚBLICO DE SALIDA	2.0-2.3	15-20	-	*			Óptimo			
CHECK IN	Doméstico/ Internacional	1.3-1.8	-	10-20	0.74 m <sup>2</sup>	-	34	Insuficiente		
CONTROL BOARDING PASS	Doméstico	1.0-1.2	-	1-5	1.01 m <sup>2</sup>	-	10	Sub-óptimo		
	Internacional	1.0-1.2	-	1-5	2.77 m <sup>2</sup>	-	2	Óptimo		
CONTROL SEGURIDAD	Doméstico	1.0-1.2	-	5-10	0.41 m <sup>2</sup>	-	8	Sub-óptimo		
	Internacional	1.0-1.2	-	5-10	0.46 m <sup>2</sup>	-	9	Sub-óptimo		
	Tránsito	1.0-1.2	-	5-10	2.00 m <sup>2</sup>	-	7	Óptimo		
MIGRACIONES SALIDA	Mostradores convencionales	1.0-1.2	-	5-10	2.64 m <sup>2</sup>	-	9	Óptimo		
	E-gates	1.0-1.2	-	1-5	4.08 m <sup>2</sup>	-	4	Óptimo		
MIGRACIONES LLEGADA	Mostradores convencionales	1.0-1.2	-	5-10	1.18 m <sup>2</sup>	-	21	Sub-óptimo		
	Puertas electrónicas	1.0-1.2	-	5-10	7.27 m <sup>2</sup>	-	21	Sub-óptimo		
SALAS DE EMBARQUE	Doméstico	1.5-2.0	50-70	-	*			Insuficiente		
	Internacional				*			Óptimo		
SALAS DE RECLAMO DE EQUIPAJE	Doméstico	1.5-1.7	-	Aeronave fuselaje angosto	Primera maleta en cinta**	0	1.84 m <sup>2</sup>	-	20	Sub-óptimo
					Última maleta en cinta***	15			12	
	Internacional	1.5-1.7	-	Aeronave fuselaje ancho	Primera maleta en cinta**	0	0.92	-	4	Insuficiente
					Última maleta en cinta***	25			81	
ADUANAS	1.3-1.8	-	1-5	*			Óptimo			
HALL DE LLEGADAS	Doméstico	2.0-2.3	15-20	-	*			Óptimo		
	Internacional	2.0-2.3	15-20	-	*			Óptimo		

\* Evaluación cualitativa en base a la experiencia de expertos IATA.

\*\* Tiempo medido respecto al primer pasajero en cinta.

\*\*\* Tiempo medido respecto a la primera maleta en cinta.

**Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (12 aeropuertos)**

<b>Fecha de suscripción</b>	11 de diciembre de 2006
<b>Concesionario</b>	Aeropuertos del Perú S.A.
<b>Inversión comprometida</b>	USD 207,7 millones (incluye IGV)
<b>Inversión acumulada</b>	USD 132,9 millones (incluye IGV)

**Principales avances 2020**

- **Adjudicación del Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Piura”**

En el año 2018 se inició el concurso LPI N°006-18-AdP para la adjudicación del mencionado proyecto, el cual se declaró desierto en el mes de febrero de 2019.

A razón de ello, el Concesionario, el 27-02-19, vuelve a realizar el proceso de adjudicación bajo el nombre de Licitación Pública Internacional - LPI N° 004-19-AdP. Mediante Circular N°002 (abril), 004 (setiembre) y 005 (noviembre) se informó a los postores la postergación de la etapa de Presentación de Propuestas, la misma que duro hasta el mes de abril, esto debido a la revisión del Expediente Técnico; las gestiones (iniciadas en enero de 2019) correspondientes a obtener la autorización del plan de desbosque en la franja de seguridad de la calle de rodaje C, así como o las gestiones (iniciadas el 2017) en virtud de obtener las Licencias de Edificaciones de la obra.

Durante el mes de mayo, se reprogramó la etapa de Presentación de Propuestas (Sobre N° 1 y Sobre N° 2) y Apertura de Sobre N° 1 (Verificación documental) del concurso LPI N° 004-19-AdP mediante el CIRCULAR N° 007 publicado en la página web de AdP. Al respecto de la reprogramación, la misma fue informada al OSITRAN mediante Carta N° 448-2020-GR-AdP. Dicha reprogramación tuvo vigencia hasta el mes de junio.

Durante el mes de julio, agosto setiembre y octubre, mediante el Circular N° 008, 009, 010, 011 el Comité de Concurso acordó y comunicó la suspensión del proceso de selección LPI N° 004-19-AdP por un plazo de 30 días calendario contabilizados a partir de 21.10.2020, para la incorporación a los Gastos Generales del presupuesto referencial de obra asociados a la implementación de los protocolos sanitarios para la prevención del COVID-19, así como la actualización de la Declaración de Impacto Ambiental al Expediente Técnico.

En noviembre 2020, el Comité del Concurso acordó y comunicó – vía Circular N° 013- la continuidad del mencionado proceso, poniendo a consideración de los postores el Expediente ADP-PRM-SPUR-301-GE-G-ETE-0001\_00 Tomo I correspondiente a los Protocolos Sanitarios para prevención del COVID – 19. Asimismo, se informó que próximamente se estarán publicando el nuevo Tomo IX del ETE-SPUR-GE-0904 y las Bases con algunos cambios; brindando para ello una nueva etapa de formulación de consultas.

Al cierre del mes de diciembre 2020, mediante el Oficio N°3800-2020-MTC el Concedente comunica y adjunta la Resolución Directoral N° 407-2020-MTC/16 con la cual nos aprueba la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la Obra Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Piura. Asimismo, la mencionada DIA reemplaza el TOMO IX del ETE-SPUR-GE-0904\_Mejoramiento del Sistema de Pistas la cual publicada y comunicada a los postores inscritos.

Mediante Circulares N° 14 y N°15, el Concesionario publica el nuevo cronograma del proceso de contratación, el mismo que ha sido reprogramado el 09.03.2021 con la Circula N° 18, la misma que señala que la obra será adjudicada en el 14 de mayo 2021

Como se evidencia de las comunicaciones del Concesionario, al término del año 2020, no se realizó la adjudicación del Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Piura”.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Adjudicación del Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Chiclayo”</b></li> </ul> <p>Durante el año 2020, se continuó con la ejecución de la Obra Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo en el marco del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire (PRMLA), luego de la paralización por la Declaración del Estado de Emergencia por la Pandemia del COVID-19., la misma que motivó una ampliación de plazo por 177 días calendario, los cuales fueron otorgados por el Concedente. De acuerdo con los Reportes de Avance de Obra aprobados hasta agosto 2020, el avance acumulado es del 15,78%, equivalente a USD 5'774,111.30</p> <p>El año 2020 se realizaron inversiones por un monto total -incluido el IGV- de USD 1 411 551.63 a fin de equipar los aeropuertos de la red operada por AdP.</p> <p>El Concesionario mediante Carta N° 602-2020-GR-AdP con fecha de recepción 09.07.2020 presentó el Expediente Técnico ETE-ADP-GE-0993-“Adquisición de Vehículos Contra Incendio para los Aeropuertos de Chiclayo, Pisco, Iquitos, Piura, Talara, Trujillo y Tarapoto” \$14,105,800.43 sin IGV .E Regulador remitió dicho Expediente Técnico adjuntando opinión mediante Oficio N° 05254-2020-GSF-OSITRAN de fecha 16 de julio 2020. Al respecto, hasta la fecha el Expediente Técnico ETE-ADP-GE-0993-“Adquisición de Vehículos Contra Incendio para los Aeropuertos de Chiclayo, Pisco, Iquitos, Piura, Talara, Trujillo Tarapoto, no cuenta con aprobación del Concedente.</p>
<p><b>Estado al 31 de diciembre de 2020</b></p>	<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"> <li>• Obras del periodo inicial. Ejecutadas al 100%. Inversiones reconocidas, liquidadas y recepcionada por el Concedente.</li> <li>• Proyecto "Cerco Perimétrico del aeropuerto de Cajamarca" (100%). Asimismo, es preciso indicar que esta inversión ha sido reconocida.</li> <li>• El Proyecto Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco. Ejecutada al 100% Inversión reconocida, liquidada y recepcionada por el Concedente.</li> <li>• 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.</li> <li>• “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.</li> <li>• Proyecto “Mejoramiento de los procesos de embarque y desembarque en el terminal de pasajeros del aeropuerto de Talara” Ejecutado al 100%. Inversión reconocida y liquidada.</li> <li>• 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: Segundo Trimestre 2021.</li> <li>• 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: 15 de febrero de 2019. El avance acumulado aprobado en los Reportes de Avance de Obra es de USD 5 774 111,30 (agosto 2020) del PEO.</li> </ul>
<p><b>Niveles de Servicio</b></p>	<p>Como parte de los compromisos asumidos en el Contrato de Concesión, se encuentra el de mantener durante toda la vigencia de la Concesión determinados Requisitos Técnicos Mínimos de calidad en las operaciones, dentro de los cuales se encuentran los Niveles de Servicio IATA.</p>

	<p>Estos se miden conforme a la novena edición del “Airport Development Reference Manual” de la IATA, la cual señala como parte de su metodología que la medición de los parámetros se debe realizar en los periodos de mayor saturación en el año (mes con más pasajeros).</p> <p>En el año 2020 debido a la declaración del Estado de Emergencia Nacional y situación de Pandemia generada a raíz de la propagación del virus COVID 19<sup>76</sup>, se han tenido limitaciones para realizar las correspondientes mediciones de Niveles de Servicio por parte de OSITRAN, principalmente por la cancelación de vuelos comerciales por lo que no se contó con el flujo de pasajeros necesario para evaluar los parámetros.</p> <p>Si bien el Contrato de Concesión señala que Aeropuertos del Perú debe realizar mediciones de Niveles de Servicio semestralmente, las medidas implementadas por el Estado peruano para prevenir y/o mitigar la pandemia del COVID-19 como son el aislamiento social obligatorio, la suspensión del servicio de transporte aéreo de pasajeros, el cierre total de fronteras, cuarentena focalizada dispuestos con el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, así como sus normas modificatorias y ampliatorias; no han permitido realizar la totalidad de las mediciones lo cual ha sido evaluado con los Oficio N°6782-2020-GSF-OSITRAN y Oficio N°2377-2021-GSF-OSITRAN del OSITRAN.</p> <p>Asimismo, se considera que el 2020 fue un año atípico donde el Concesionario ha tenido que ajustar sus procedimientos con restricciones dictadas por el Estado, el MTC, el MINSA para prevenir y/o mitigar la propagación del COVID-19.</p> <p>En tal sentido se adjuntan los datos del año 2019, donde la empresa IATA por encargo de OSITRAN realizó la medición de niveles de servicio a los aeropuertos de provincia en concesión de ADP. La medición se llevó a cabo por la empresa IATA Consulting y se evaluaron dos parámetros: espacio por pasajero, y tiempo máximo de espera. De acuerdo con el contrato de concesión, el Concesionario está obligado a alcanzar los niveles de servicio C y D de la IATA, establecidos en la novena edición del Manual de la IATA. Los resultados fueron los siguientes:</p> <p>En el aeropuerto de Cajamarca se presentaron incumplimientos de los niveles de servicio IATA en los sistemas check in, control TUUA (boarding pass), control de seguridad y sala de embarque, mientras que se cumplió con los niveles de servicio requeridos en los sistemas hall público y sala de recojo de equipaje.</p> <p>El aeropuerto de Chiclayo, donde en el año 2019 se presentaron vuelos internacionales, cumple con los niveles de servicio en los sistemas hall público de salidas, migraciones salidas y sala de reclamo de equipaje. Presentaron incumplimientos los sistemas: check in, control TUUA, control de seguridad, sala de embarque y migraciones llegadas.</p> <p>En el aeropuerto de Iquitos se presentaron incumplimientos de los niveles de servicio IATA en los sistemas: check in, control TUUA (boarding pass) y control de seguridad, mientras que se cumplió con los niveles de servicio requeridos en los sistemas hall público, sala de embarque y sala de recojo de equipaje.</p> <p>En el aeropuerto de Piura se presentaron incumplimientos en todos los sistemas evaluados, a excepción del sistema check in.</p> <p>En el aeropuerto de Pucallpa, cumplieron los niveles de servicio IATA los sistemas: control TUUA, control de seguridad y sala de embarque. Mientras que los sistemas hall público, check in y sala de reclamo de equipaje tuvieron buen desempeño, cumpliendo con los niveles de servicio.</p>
--	---

<sup>76</sup> Con el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM se declaró el Estado de Emergencia Nacional. A partir del 16 de marzo en el Primer Grupo de Aeropuertos se cancelaron todos los vuelos comerciales y se destinó dicha infraestructura únicamente a la atención de vuelos especiales y operaciones para el transporte de carga que demandaron servicios mínimos en los aeropuertos, es decir, a partir de dicha fecha no se llevaron cabo operaciones en la terminal de pasajeros, ni se contó con el flujo de pasajeros de salidas y llegadas que permitiera evaluar los parámetros de los niveles de servicio de la infraestructura existente como son los tiempos de espera en cola y áreas mínimas por pasajero. Si bien se reanudaron los vuelos nacionales desde el 15 de julio de 2020, mediante diversos Decretos Supremos el Estado ha prorrogado el estado de Emergencia Nacional, implementando medidas de aislamiento social obligatorio, cuarentena focalizada, entre otros, los cuales han limitado el transporte aéreo.



En el aeropuerto de Tarapoto, cumplieron los niveles de servicio IATA los sistemas: hall público y check in, mientras que los sistemas: control TUUA, control de seguridad, sala de embarque y sala de reclamo de equipaje presentaron incumplimientos.

El aeropuerto de Talara, se cumplió el nivel de servicio IATA en los servicios: control de seguridad y sala de reclamo de equipaje y presentaron incumplimientos el resto de los sistemas: hall público, check in, control TUUA y sala de embarque.

El aeropuerto de Trujillo presentó incumplimientos en la mayoría de los sistemas: control TUUA, control de seguridad, sala de embarque, y sala de reclamo de equipaje. Se cumplió en los sistemas: hall público y check in.

El aeropuerto de Tumbes fue el que tuvo mejor desempeño, incumpliendo el nivel de servicio IATA sólo en el sistema control TUUA.

A continuación, el detalle de los resultados:

AEROPUERTO DE CAJAMARCA					
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos "Nivel C" IATA		Medición 2019-II		Estado
	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.3 m <sup>2</sup>	-	7.7 m <sup>2</sup>	-	Cumple
CHECK IN	1.2 m <sup>2</sup>	30	0.25 m <sup>2</sup>	15	No Cumple
CONTROL BOARDING PASS	1.0 m <sup>2</sup>	10	0.05 m <sup>2</sup>	18	No Cumple
CONTROL SEGURIDAD	1.0 m <sup>2</sup>	10	0.35 m <sup>2</sup>	2	No Cumple
SALA DE EMBARQUE	2.5 m <sup>2</sup>	-	1.85 m <sup>2</sup>	-	No Cumple
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.7 m <sup>2</sup>	-	1.7 m <sup>2</sup>	-	Cumple

AEROPUERTO DE CHICLAYO					
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos "Nivel C" IATA		Medición 2019-II		Estado
	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.3 m <sup>2</sup>	-	6.45 m <sup>2</sup>	-	Cumple
CHECK IN	1.2 m <sup>2</sup>	30	0.90 m <sup>2</sup>	11	No Cumple
MIGRACIONES SALIDAS	1.0 m <sup>2</sup>	10	1.8 m <sup>2</sup>	6	Cumple
CONTROL BOARDING PASS	1.0 m <sup>2</sup>	10	0.15 m <sup>2</sup>	9	No Cumple
CONTROL SEGURIDAD	1.0 m <sup>2</sup>	10	0.55 m <sup>2</sup>	3	No Cumple
SALA DE EMBARQUE	2.5 m <sup>2</sup>	-	1.7 m <sup>2</sup>	-	No Cumple
MIGRACIONES LLEGADAS	1.0 m <sup>2</sup>	15	0.8 m <sup>2</sup>	58	No Cumple
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.7 m <sup>2</sup>	-	2.45 m <sup>2</sup>	-	Cumple

AEROPUERTO DE IQUITOS					
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos "Nivel C" IATA		Medición 2019-II		Estado
	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.3 m <sup>2</sup>	-	18.90 m <sup>2</sup>	-	Cumple
CHECK IN	1.2 m <sup>2</sup>	30	0.35 m <sup>2</sup>	32	No Cumple
CONTROL BOARDING PASS	1.0 m <sup>2</sup>	10	0.80 m <sup>2</sup>	5	No Cumple
CONTROL SEGURIDAD	1.0 m <sup>2</sup>	10	0.70 m <sup>2</sup>	4	No Cumple
SALA DE EMBARQUE	2.5 m <sup>2</sup>	-	3.40 m <sup>2</sup>	-	Cumple
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.7 m <sup>2</sup>	-	3.50 m <sup>2</sup>	-	Cumple

AEROPUERTO DE PIURA					
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos "Nivel C" IATA		Medición 2019-II		Estado
	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.3 m <sup>2</sup>	-	2.10 m <sup>2</sup>	-	No Cumple
CHECK IN	1.2 m <sup>2</sup>	30	1.55 m <sup>2</sup>	30	Cumple
CONTROL BOARDING PASS	1.0 m <sup>2</sup>	10	0.15 m <sup>2</sup>	6	No Cumple
CONTROL SEGURIDAD	1.0 m <sup>2</sup>	10	0.40 m <sup>2</sup>	4	No Cumple
SALA DE EMBARQUE	2.5 m <sup>2</sup>	-	1.60 m <sup>2</sup>	-	No Cumple
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.7 m <sup>2</sup>	-	1.40 m <sup>2</sup>	-	No Cumple

AEROPUERTO DE PUCALLPA					
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos "Nivel C" IATA		Medición 2019-II		Estado
	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.3 m <sup>2</sup>	-	4.95 m <sup>2</sup>	-	Cumple
CHECK IN	1.2 m <sup>2</sup>	30	1.80 m <sup>2</sup>	24	Cumple
CONTROL BOARDING PASS	1.0 m <sup>2</sup>	10	0.45 m <sup>2</sup>	6	No Cumple
CONTROL SEGURIDAD	1.0 m <sup>2</sup>	10	0.75 m <sup>2</sup>	3	No Cumple
SALA DE EMBARQUE	2.5 m <sup>2</sup>	-	1.80 m <sup>2</sup>	-	No Cumple
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.7 m <sup>2</sup>	-	2.65 m <sup>2</sup>	-	Cumple

AEROPUERTO DE TARAPOTO					
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos "Nivel C" IATA		Medición 2019-II		Estado
	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.3 m <sup>2</sup>	-	7.0 m <sup>2</sup>	-	Cumple
CHECK IN	1.2 m <sup>2</sup>	30	1.35 m <sup>2</sup>	12	Cumple
CONTROL BOARDING PASS	1.0 m <sup>2</sup>	10	0.50 m <sup>2</sup>	3	No Cumple
CONTROL SEGURIDAD	1.0 m <sup>2</sup>	10	0.80 m <sup>2</sup>	3	No Cumple
SALA DE EMBARQUE	2.5 m <sup>2</sup>	-	1.5 m <sup>2</sup>	-	No Cumple
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.7 m <sup>2</sup>	-	1.15 m <sup>2</sup>	-	No Cumple

AEROPUERTO DE TALARA					
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos "Nivel D" IATA		Medición 2019-II		Estado
	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.1 m <sup>2</sup>	-	1.75 m <sup>2</sup>	-	No Cumple
CHECK IN	1.1 m <sup>2</sup>	30	0.20 m <sup>2</sup>	16	No Cumple
CONTROL BOARDING PASS	0.8 m <sup>2</sup>	10	0.45 m <sup>2</sup>	7	No Cumple
CONTROL SEGURIDAD	0.8 m <sup>2</sup>	10	1.35 m <sup>2</sup>	3	Cumple
SALA DE EMBARQUE	2.0 m <sup>2</sup>	-	0.90 m <sup>2</sup>	-	No Cumple
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.3 m <sup>2</sup>	-	1.35 m <sup>2</sup>	-	Cumple

AEROPUERTO DE TRUJILLO					
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos "Nivel C" IATA		Medición 2019-II		Estado
	Espacio (m2/PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m2/PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.3 m2	-	4.35 m2	-	Cumple
CHECK IN	1.2 m2	30	2.43 m2	6	Cumple
CONTROL BOARDING PASS	1.0 m2	10	0.90 m2	4	No Cumple
CONTROL SEGURIDAD	1.0 m2	10	0.36 m2	2	No Cumple
SALA DE EMBARQUE	2.5 m2	-	2.30 m2	-	No Cumple
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.7 m2	-	1.25 m2	-	No Cumple

AEROPUERTO DE TUMBES					
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos "Nivel D" IATA		Medición 2019-II		Estado
	Espacio (m2/PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m2/PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.1 m2	-	2.7 m2	-	Cumple
CHECK IN	1.1 m2	30	1.9 m2	16	Cumple
CONTROL BOARDING PASS	0.8 m2	10	0.4 m2	9	No Cumple
CONTROL SEGURIDAD	0.8 m2	10	1.75 m2	1	Cumple
SALA DE EMBARQUE	2.0 m2	-	2.05 m2	-	Cumple
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.3 m2	-	1.6 m2	-	Cumple

### Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales (5 aeropuertos)

<b>Fecha de suscripción</b>	5 de enero de 2011
<b>Concesionario</b>	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
<b>Inversión comprometida</b>	USD 79,2 millones (incluye IGV)
<b>Inversión acumulada a diciembre 2020</b>	USD 65,8 millones (incluye IGV)
<b>Principales avances del 2020</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Licitación Pública Internacional N° 001-AAP-2020 – Obra Nueva “Adquisición de Vehículos para el Servicio de Extinción de Incendio de los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna”. En el mes de enero, el Comité de Concurso (Concedente y Concesionario) inicio el proceso de selección para la adquisición de vehículos de rescate. Dicho proceso tiene un valor máximo referencial de \$ 13 459 951.02. El proceso de selección fue suspendido por el Comité del Concurso, y se está a la espera que reinicien el proceso.</li> <li>Licitación Publica Nacional N° 001-2020-AAP – Obra “Adquisición de equipos Granalladores para los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna”. En el mes de febrero, el Comité de Concurso inicio el proceso de selección para la adquisición de equipos granalladores. Dicho proceso tiene un valor máximo referencial de \$ 380 607.61. El proceso de selección fue suspendido por el Comité del Concurso, y se está a la espera que reinicien el proceso.</li> <li>El Concesionario en el mes de marzo presentó al Concedente el estudio de preinversión a nivel de Perfil para la Construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Arequipa. El referido estudio aún no se encuentra aprobado por el Concedente.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Concesionario en el mes de mayo presentó los planos para la ejecución del retiro y reposición de la carpeta asfáltica de los aeropuertos de Arequipa y Tacna, dicha documentación viene siendo evaluada por el Concedente, a fin de que posteriormente el Concesionario efectuó la pavimentación del área de movimiento en dichos aeropuertos.</li> <li>• Concurso Público Internacional N°001-2020-AAP Obra Nueva “Construcción de cerco perimétrico de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna”. En el mes de octubre, el Comité de Concurso inició el proceso de selección para contratar la elaboración del EDI “Construcción de cerco perimétrico de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna”. Dicho proceso tiene un valor máximo referencial de \$ 1 056 260.00. Se tiene programado otorgar la Buena Pro el 05 de enero de 2021.</li> <li>• El Concesionario, en el mes de octubre presentó el EDI de la Obra Nueva “Rehabilitación de Lado Aire del aeropuerto de Juliaca”, el cual tiene un valor referencial de S/ 418 114 249,08. El referido estudio aún no se encuentra aprobado por el Concedente.</li> <li>• El Concesionario, entre los meses de noviembre y diciembre presentó a OSITRAN la adquisición de equipos pertenecientes al Plan de Equipamiento del Periodo Remanente por un valor ascendente a \$ 93 494.68. Estas inversiones vienen siendo verificadas a fin de dar conformidad a dicha inversión.</li> <li>• El Concesionario, en el mes de diciembre, presentó Estudios Definitivos de Ingeniería para adquisición de equipamiento perteneciente al Plan de Equipamiento del Periodo Remanente, por un valor ascendente a \$ 1 980 709.78. Dichos estudios aún no se encuentran aprobados por el Concedente.</li> </ul>
<p><b>Estado al 31 de diciembre de 2020</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 del Periodo Remanente y Programas de Rehabilitación y Mejoramiento de Lado Aire. 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.</li> <li>• OSITRAN ha venido advirtiendo al Concedente que existen Obras del Periodo Remanente que aún no han sido incorporadas en los Planes Anuales de Inversiones y en las Programaciones Multianuales de Inversiones, tal como consta en nuestros Oficios N° 08074-2018-GSF-OSITRAN del 13.09.2018 y N° 08288-2018-GSF-OSITRAN del 19.09.2018, N° 04812-2020-GSF-OSITRAN de fecha 06.07.2020 y N° 09389-2020-GSF-OSITRAN de fecha 13.11.2020, a fin de que en su calidad de administrador del Contrato de Concesión efectuó las acciones correspondientes. La incorporación de las referidas obras comprometerá al Concesionario a realizar los estudios de preinversión e inversión, y posteriormente la ejecución de las obras.</li> <li>• El Concedente tiene pendiente la aprobación de los EDIs de las Obras Nuevas “Optimización de los Servicios Médicos” de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.</li> <li>• El Comité del Concurso debe iniciar los procesos de selección para la ejecución de las Obras Nuevas “Plan de corrección, mitigación y remediación de pasivos ambientales” de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.</li> <li>• El Comité del Concurso debe iniciar los procesos de selección para contratar la elaboración de los EDIs relacionados a las remodelaciones y ampliaciones de los actuales terminales de pasajeros de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.</li> </ul>



<p><b>Niveles de Servicios</b></p>	<p>Como parte de los compromisos asumidos en el Contrato de Concesión, se encuentra el de mantener durante toda la vigencia de la Concesión determinados Requisitos Técnicos Mínimos de calidad en las operaciones, dentro de los cuales se encuentran los Niveles de Servicio IATA.</p> <p>Estos se miden conforme a la última publicación “Airport Development Reference Manual” de la IATA, la cual señala como parte de su metodología que la medición de los parámetros se debe realizar en los periodos de mayor saturación en el año (mes con más pasajeros).</p> <p>En el año 2020 debido a la declaración del Estado de Emergencia Nacional y situación de Pandemia generada a raíz de la propagación del virus COVID 19<sup>77</sup>, se han tenido limitaciones para realizar las correspondientes mediciones de Niveles de Servicio por parte de OSITRAN, principalmente por la cancelación de vuelos comerciales por lo que no se contó con el flujo de pasajeros necesario para evaluar los parámetros.</p> <p>Si bien el Contrato de Concesión señala que Aeropuertos Andinos del Perú debe realizar mediciones de Niveles de Servicio semestralmente, las medidas implementadas por el Estado peruano para prevenir y/o mitigar la pandemia del COVID-19 como son el aislamiento social obligatorio, la suspensión del servicio de transporte aéreo de pasajeros, el cierre total de fronteras, cuarentena focalizada dispuestos con el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, así como sus normas modificatorias y ampliatorias; no han permitido realizar la totalidad de las mediciones lo cual ha sido evaluado con los Oficio N° 06730-2020-GSF-OSITRAN y Oficio N°2090-2021-GSF-OSITRAN del OSITRAN.</p> <p>Asimismo, se considera que el 2020 fue un año atípico donde el Concesionario ha tenido que ajustar sus procedimientos con restricciones dictadas por el Estado, el MTC, el MINSA para prevenir y/o mitigar la propagación del COVID-19.</p> <p>En el año 2019, la empresa IATA por encargo de OSITRAN realizó la medición de niveles de servicio a los 5 aeropuertos de provincia en concesión de AAP. La medición se llevó a cabo por la empresa IATA Consulting y se evaluaron dos parámetros: espacio por pasajero, tiempo máximo de espera y porcentaje de pasajeros sentados. De acuerdo con el contrato de concesión, el Concesionario está obligado a alcanzar el nivel de servicio óptimo de la IATA. Los resultados fueron los siguientes:</p> <p>El aeropuerto de Arequipa cumplió los niveles de servicio en los sistemas: hall público de salidas y llegadas, control de seguridad, mientras que se incumplió con el servicio check in, sala de embarque, migraciones llegadas y sala de reclamo de equipaje.</p> <p>Los aeropuertos de Ayacucho y Juliaca tuvieron los mejores resultados, presentando ambos incumplimientos solo en el sistema sala de reclamo de equipaje. El aeropuerto de Puerto Maldonado cumplió con los niveles de servicio en los sistemas hall público de salidas y llegadas, mientras que el nivel de servicio sub-óptimo (incumplimiento) fue alcanzado en los sistemas: check in, control de seguridad, sala de embarque, sala de reclamo de equipaje.</p> <p>Finalmente, el aeropuerto de Tacna que tuvo un buen desempeño, incumpliendo el nivel de servicio óptimo solo el en sistema de sala de reclamo de equipaje.</p> <p>A continuación, el detalle de los resultados:</p>
------------------------------------	--

<sup>77</sup> Con el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM se declaró el Estado de Emergencia Nacional. A partir del 16 de marzo en el Primer Grupo de Aeropuertos se cancelaron todos los vuelos comerciales y se destinó dicha infraestructura únicamente a la atención de vuelos especiales y operaciones para el transporte de carga que demandaron servicios mínimos en los aeropuertos, es decir, a partir de dicha fecha no se llevaron cabo operaciones en la terminal de pasajeros, ni se contó con el flujo de pasajeros de salidas y llegadas que permitiera evaluar los parámetros de los niveles de servicio de la infraestructura existente como son los tiempos de espera en cola y áreas mínimas por pasajero. Si bien se reanudaron los vuelos nacionales desde el 15 de julio de 2020, mediante diversos Decretos Supremos el Estado ha prorrogado el estado de Emergencia Nacional, implementando medidas de aislamiento social obligatorio, cuarentena focalizada, entre otros, los cuales han limitado el transporte aéreo.

AEROPUERTO DE AREQUIPA								
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos Nivel Óptimo IATA (11 Ed)			Medición 2019-II			Estado	
	Espacio (m2/PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m2/PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)		
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.0-2.3	15-20%	-	21.2 m2	50%	-	Sobre dimensionado	
CHECK IN	1.3-1.8	-	10-20	0.5 m2	-	20	Sub-óptimo	
CONTROL SEGURIDAD	1.0-1.2	-	5-10	1.2 m2	-	1	Óptimo	
SALA DE EMBARQUE	1.5-2.0	50-70%	-	1.37 m2	46%	-	Insuficiente	
MIGRACIONES LLEGADA	1.0-1.2	-	5-10	0.58 m2	-	49	Insuficiente	
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.5-1.7	-	Primera maleta en cinta*	0	1.76 m2	-	6	Sub-óptimo
			Última maleta en cinta**	15			12	
HALL DE LLEGADAS	2.0-2.3	15-20%	-	2.77 m2	19%	-	Óptimo	
* Tiempo medido respecto al primer pasajero en cinta.								
** Tiempo medido respecto a la primera maleta en cinta.								
AEROPUERTO DE AYACUCHO								
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos Nivel Óptimo IATA (11 Ed)			Medición 2019-II			Estado	
	Espacio (m2/PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m2/PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)		
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.0-2.3	15-20%	-	29.1 m2	88%	-	Sobre dimensionado	
CHECK IN	1.3-1.8	-	10-20	3.6 m2	-	5	Sobre dimensionado	
CONTROL SEGURIDAD	1.0-1.2	-	5-10	1.25 m2	-	<1	Sobre dimensionado	
SALA DE EMBARQUE	1.5-2.0	50-70%	-	3.0 m2	78%	-	Sobre dimensionado	
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.5-1.7	-	Primera maleta en cinta*	0	3.40 m2	-	1	Sub-óptimo
			Última maleta en cinta**	15			5	
HALL DE LLEGADAS	2.0-2.3	15-20%	-	-	-	-	No dispone	
* Tiempo medido respecto al primer pasajero en cinta.								
** Tiempo medido respecto a la primera maleta en cinta.								
AEROPUERTO DE JULIACA								
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos Nivel Óptimo IATA (11 Ed)			Medición 2019-II			Estado	
	Espacio (m2/PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m2/PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)		
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.0-2.3	15-20%	-	10 m2	33%	-	Sobre dimensionado	
CHECK IN	1.3-1.8	-	10-20	0.45 m2	-	17	Sub-óptimo	
CONTROL SEGURIDAD	1.0-1.2	-	5-10	1.0 m2	-	2	Sobre dimensionado	
SALA DE EMBARQUE	1.5-2.0	50-70%	-	2.80 m2	92%	-	Sobre dimensionado	
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.5-1.7	-	Primera maleta en cinta*	0	3.40 m2	-	2	Sub-óptimo
			Última maleta en cinta**	15			4	
HALL DE LLEGADAS	2.0-2.3	15-20%	-	13.9 m2	109%	-	Sobre dimensionado	
* Tiempo medido respecto al primer pasajero en cinta.								
** Tiempo medido respecto a la primera maleta en cinta.								
AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO								
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos Nivel Óptimo IATA (11 Ed)			Medición 2019-II			Estado	
	Espacio (m2/PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m2/PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)		
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.0-2.3	15-20%	-	5.6 m2	37%	-	Sobre dimensionado	
CHECK IN	1.3-1.8	-	10-20	0.90 m2	-	14	Sub-óptimo	
CONTROL SEGURIDAD	1.0-1.2	-	5-10	0.90 m2	-	4	Sub-óptimo	
SALA DE EMBARQUE	1.5-2.0	50-70%	-	1.70 m2	41%	-	Sub-óptimo	
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.5-1.7	-	Primera maleta en cinta*	0	1.50 m2	-	4	Sub-óptimo
			Última maleta en cinta**	15			12	
HALL DE LLEGADAS	2.0-2.3	15-20%	-	7.75 m2	150%	-	Sobre dimensionado	
* Tiempo medido respecto al primer pasajero en cinta.								
** Tiempo medido respecto a la primera maleta en cinta.								

AEROPUERTO DE TACNA								
SUBSISTEMA DEL TERMINAL	Requisitos Nivel Óptimo IATA (11 Ed)			Medición 2019-II			Estado	
	Espacio (mz/PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (mz/PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)		
HALL PUBLICO DE SALIDA	2.0-2.3	15-20%	-	11.85 m2	48%	-	Sobre dimensionado	
CHECK IN	1.3-1.8	-	10-20	3.35 m2	-	4	Sobre dimensionado	
CONTROL SEGURIDAD	1.0-1.2	-	5-10	3.25 m2	-	1	Sobre dimensionado	
SALA DE EMBARQUE	1.5-2.0	50-70%	-	1.75 m2	81%	-	Óptimo	
SALA DE RECLAMO DE EQUIPAJE	1.5-1.7	-	Primera maleta en cinta*	0	1.25 m2	-	1	Insuficiente
			Última maleta en cinta**	15			9	
HALL DE LLEGADAS	2.0-2.3	15-20%	-	4.1 m2	27%	-	Sobre dimensionado	

\* Tiempo medido respecto al primer pasajero en cinta.  
\*\* Tiempo medido respecto a la primera maleta en cinta.