



REPORTE ANUAL DE DESEMPEÑO DEL OSITRÁN 2021

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

Abril de 2022

CONTENIDO

| | |
|---|----|
| PRÓLOGO | 4 |
| ÍNDICE DE SIGLAS, ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS Y UNIDADES | 6 |
| I. INTRODUCCIÓN | 8 |
| II. FUNCIONES DEL REGULADOR | 10 |
| III. RECUPERACIÓN DEL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO | 12 |
| IV. CONTEXTO DE LA GESTIÓN DEL OSITRÁN DURANTE 2021 | 18 |
| V. DESEMPEÑO DEL REGULADOR: ALCANCE DEL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES | 21 |
| 5.1. Función supervisora | 21 |
| 5.1.1. Actividades de supervisión | 22 |
| 5.1.2. Inversiones supervisadas por el Ositrán | 24 |
| 5.1.3. Principales proyectos de inversión supervisados por el Ositrán | 27 |
| 5.2. Sanciones y penalidades aplicadas | 32 |
| 5.3. Penalidades a empresas supervisoras | 38 |
| 5.4. Regulación tarifaria | 40 |
| 5.5. Mandatos de acceso | 47 |
| 5.6. Gestión de contratos de concesión | 48 |
| 5.6.1. Opiniones sobre nuevos contratos de concesión | 48 |
| 5.6.2. Opiniones de modificación de contratos | 49 |
| 5.6.3. Interpretación de Contratos de Concesión | 50 |
| 5.7. Reclamos, controversias, denuncias y consultas | 53 |
| 5.8. Función normativa | 58 |
| 5.8.1. Normas modificadas durante 2021 | 60 |
| 5.8.2. Procedimientos de modificación de reglamentos en trámite al cierre de 2021 | 63 |
| 5.9. Detalle de las opiniones emitidas con relación a proyectos normativos. | 68 |
| VI. EL OSITRÁN Y LA OCDE | 72 |
| 6.1. Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio | 72 |
| 6.2. Participación en reuniones bianuales de la OCDE | 72 |
| 6.3. Prácticas de transparencia y rendición de cuentas | 73 |
| VII. LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN | 75 |
| VIII. OSITRÁN MÁS CERCA DE LOS CIUDADANOS | 76 |
| 8.1. Mecanismos de relacionamiento con los stakeholders | 76 |
| 8.2. Ositrán al servicio de los usuarios | 81 |
| 8.3. Consejos de Usuarios | 87 |
| 8.4. Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios | 88 |
| 8.5. Fomento de la cultura regulatoria | 89 |

| | | |
|------------|---|-----|
| IX. | DESARROLLO ORGANIZACIONAL Y CAPITAL HUMANO | 93 |
| | 9.1. Perfil del capital humano | 93 |
| | 9.2. Gestión del capital humano | 97 |
| | 9.3. Implementación de tecnologías de la información | 102 |
| X. | INFORMACIÓN FINANCIERA PRESUPUESTAL | 104 |
| | 10.1. Presupuesto por fuente de ingreso | 104 |
| | 10.2. Ejecución presupuestal | 108 |
| XI. | CONCLUSIONES | 111 |
| | ANEXOS | 114 |
| | Anexo N° 1 Listado de Entidades Prestadoras | 114 |
| | Anexo N° 2 Estados Financieros 2021 | 115 |
| | Anexo N° 3 Fichas de Contratos de Concesión de la Red Vial – 2021 | 119 |
| | Anexo N° 4 Fichas de Contratos de Concesión de Vías Férreas – 2021 | 129 |
| | Anexo N° 5 Fichas de Contratos de Concesión de Puertos – 2021 | 133 |
| | Anexo N° 6 Ficha de Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica – 2021 | 142 |
| | Anexo N° 7 Fichas de Contratos de Concesión de Aeropuertos – 2021 | 142 |



PRÓLOGO

La llegada de la pandemia por la propagación del COVID-19 en el año 2020 significó una crisis e incertidumbre en materia sanitaria y económica sin precedentes. Esta coyuntura no sólo significó una reducción de los ingresos del regulador, sino también la necesidad de adecuarse y redoblar esfuerzos para continuar regulando y supervisando las infraestructuras de transporte, a fin de garantizar el normal desarrollo de la cadena logística y mantener el suministro de productos de primera necesidad y medicinas a las diversas regiones del país.

Durante el año 2021, los mercados donde operan las entidades prestadoras supervisadas por el Ositrán se han venido recuperando de los efectos que tuvieron las medidas aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19. Ello no sólo ha influido favorablemente en la recaudación de este regulador con relación al año anterior, lo que ha posibilitado la incorporación de mayores ingresos al presupuesto de la institución, sino que ha implicado la necesidad de redoblar esfuerzos en las actividades de supervisión de las infraestructuras de transporte de uso público.

No obstante ello, la coyuntura generada por la pandemia ha continuado representando un reto para este organismo regulador durante 2021, pues si bien el presupuesto se ha incrementado, este sigue siendo menor con relación al año previo a la pandemia, lo cual genera que el regulador realice esfuerzos continuos en la priorización de los gastos para mantener un gasto público eficiente y garantizar el cabal cumplimiento de las funciones misionales. Asimismo, durante 2021, la entidad ha venido implementando de manera progresiva el teletrabajo, lo que si bien ha implicado un reto en la organización del trabajo y la adopción de mejores tecnologías, ha permitido una reducción de costos y ahorros para la entidad, manteniéndose una óptima productividad laboral.

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 2021, 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 cobran 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 institucionales 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, por sus siglas en inglés), 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 tener legitimidad ante la 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 2021. 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 y desafíos que ha enfrentado el regulador en el año 2021, 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

| | | |
|----------|---|--|
| AAP | : | Aeropuertos Andinos del Perú S.A. |
| 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 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 del Presidencia N° 034-2016-PD-OSITRAN¹ 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-OSITRAN², 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-OSITRAN³, modificada por Resolución N° 035-2018-PD-OSITRAN⁴, 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 2021. 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 competencias del Ositrán vinculadas a la regulación y supervisión de las infraestructuras de transporte de uso público. En la sección III se explica 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 durante 2021. 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

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

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

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

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

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 2021.



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 Prestadoras⁵, 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 los mismos, así como las condiciones para su implementación, dictando las disposiciones que sean necesarias para tal efecto.

Cabe mencionar que se encuentra 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

⁵ 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.”

privado; y, (iii) la regulación de los mercados derivados de la explotación de infraestructura vial urbana y aquella de competencia municipal.

- **Funciones Fiscalizadora y Sancionadora:** El Ositrán fiscaliza e impone sanciones y medidas correctivas a las entidades prestadoras por el incumplimiento de las normas, disposiciones o regulaciones establecidas por el Ositrán, así como de las obligaciones contenidas en los respectivos contratos de concesión, según corresponda.
- **Funciones de Solución de Controversias y Atención de Reclamos:** El Ositrán está facultado para resolver en la vía administrativa las controversias y reclamos que, dentro del ámbito de su competencia, surjan entre entidades prestadoras y entre éstas y los usuarios. Quedan excluidas de las funciones de solución de controversias y reclamos aquellas que son de competencia del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI). Las funciones de solución de controversias y de atención de reclamos incluyen la posibilidad de promover que las partes arriben a una conciliación, la misma que de ser aprobada por el Ositrán 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. RECUPERACIÓN DEL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

El 11 de marzo de 2020, 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 mercancías 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 los años 2020 y 2021, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros. Estas últimas fueron progresivamente flexibilizadas a partir del segundo semestre de 2020, 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 suspendió, 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 país⁶. Así, si bien a partir de la segunda mitad del mes de julio se procedió con la reactivación de los viajes interprovinciales por vía terrestre y aérea a nivel nacional,

⁶ 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, Áncash 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.

a partir del 03 de agosto se suspendieron dichos viajes en las zonas del territorio nacional que se encontraban dentro de la cuarentena focalizada.

- 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 suspendieron 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 incluyó el reinicio del transporte aéreo internacional a partir del 5 de octubre de 2020. Conforme se establece en dicho decreto, en el caso de los vuelos el MTC, en coordinación con el Ministerio de Salud, regularán las fechas, requisitos y condiciones de viaje. Así, inicialmente se aprobaron operaciones aéreas para un total de 11 destinos internacionales⁷.
- 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 lo concerniente a la reducción del 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 países⁸ (36 ciudades) a partir del 01 de noviembre.

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. Durante 2021, si bien se flexibilizaron algunas medidas que afectaban las actividades de transporte, a lo largo de dicho año se ha mantenido el Estado de Emergencia Nacional, y se han implementado otras medidas en atención a la segunda y tercera ola de propagación del COVID-19. En particular, las siguientes:

- El 21 de diciembre de 2020, mediante Resolución Ministerial N° 968-2020-MTC/01, se suspendieron por quince (15) días calendario los vuelos de pasajeros provenientes de los destinos con una duración mayor a ocho (08) horas (es decir Europa y África). Dicha disposición ha sido prorrogada en diversas oportunidades hasta el 14 de marzo de 2021, conforme a lo establecido en las Resoluciones Ministeriales Nos. 042-2021-MTC-01, 111-2021-MTC-01 y 174-2021-MTC-01.
- 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.
- El 15 de enero de 2021, mediante Decreto Supremo N° 004-2021-PCM, se establecieron algunas exclusiones a las restricciones aprobadas mediante Decreto

⁷ 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.

⁸ Los países autorizados son: Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Uruguay, Paraguay, Panamá, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, El Salvador, Jamaica, EE.UU., México, Canadá.

Supremo N° 207-2020-PCM, con relación a cierto tipo de pasajeros⁹, así como para los pasajeros que llegan al país para hacer conexión internacional o doméstica con otro vuelo dentro de las dieciséis (16) horas de su llegada. Asimismo, se estableció que la medida de cuarentena podrá finalizar antes de cumplir los 14 días si se cuenta con un resultado negativo de la prueba molecular para el descarte de la COVID-19, cuya toma de muestra se realice pasados los seis (6) días calendario desde el ingreso al país.

- Mediante Decreto Supremo N° 004-2021-PCM también se suspendió hasta el 31 de enero de 2021, el ingreso al territorio nacional de extranjeros no residentes procedentes de Europa o Sudáfrica, o que hayan realizado escala en dichos lugares en los últimos catorce (14) días calendario.
- El 27 de enero de 2021, mediante Decreto Supremo N° 008-2021-PCM, se suspendió hasta el 28 de febrero de 2021, el ingreso al territorio nacional de extranjeros no residentes de procedencia de Europa, Sudáfrica y/o Brasil, o que hayan realizado escala en dichos lugares.
- El 27 de mayo de 2021, mediante Decreto Supremo N° 105-2021-PCM, se dispuso que los peruanos, extranjeros residentes y extranjeros no residentes que ingresen a territorio nacional, independientemente del país de procedencia, deben contar con una prueba molecular o antígeno con resultado negativo, conforme a las disposiciones sanitarias vigentes.
- Asimismo, mediante Decreto Supremo N° 105-2021-PCM, se suspendió hasta el 20 de junio de 2021, el ingreso al territorio nacional de extranjeros no residentes procedentes de Sudáfrica, Brasil o la India, o que hayan realizado escala en dichos lugares en los últimos 14 días calendario. Los que ingresen al territorio nacional provenientes de dichos países, o que hayan realizado escala, realizarán cuarentena obligatoria de 14 días. Estas medidas fueron prorrogadas hasta el 05 de setiembre, conforme a lo establecido mediante Decreto Supremo N° 123-2021-PCM, 131-2021-PCM y 149-2021-PCM. En el caso de Sudáfrica las restricciones se han mantenido a lo largo de 2021, conforme a lo establecido mediante Decreto Supremo N° 152-2021-PCM, 159-2021-PCM, 167-2021-PCM, 174-2021-PCM y 186-2021-PCM.
- El 18 de junio de 2021, mediante Decreto Supremo N° 123-2021-PCM, se dispuso la suspensión del servicio de transporte aéreo y terrestre de personas de ámbito nacional y regional en el departamento de Arequipa, por el plazo de 15 días calendario, quedando prohibido, durante dicho plazo, el ingreso y salida de dichos servicios del departamento de Arequipa, así como entre sus provincias.
- El 30 de octubre de 2021, mediante Decreto Supremo N° 167-2021-PCM, se estableció que los peruanos, extranjeros residentes y extranjeros no residentes de 12 años a más cuyo destino final sea el territorio nacional, independientemente del país de procedencia, deben acreditar el haber completado la dosis de vacuna contra la COVID-19 (14 días antes de abordar); en su defecto, pueden presentar una prueba molecular negativa con fecha de resultado no mayor a 72 horas antes de abordar. De este modo se flexibiliza el ingreso de pasajeros al territorio nacional.
- El 23 de diciembre de 2021, mediante Decreto Supremo N° 186-2021-PCM se suspendió hasta el 16 de enero de 2021, el ingreso al territorio nacional de extranjeros no residentes procedentes a de la República de Botsuana, o que hayan realizado escala en dicho lugar en los últimos 14 días.

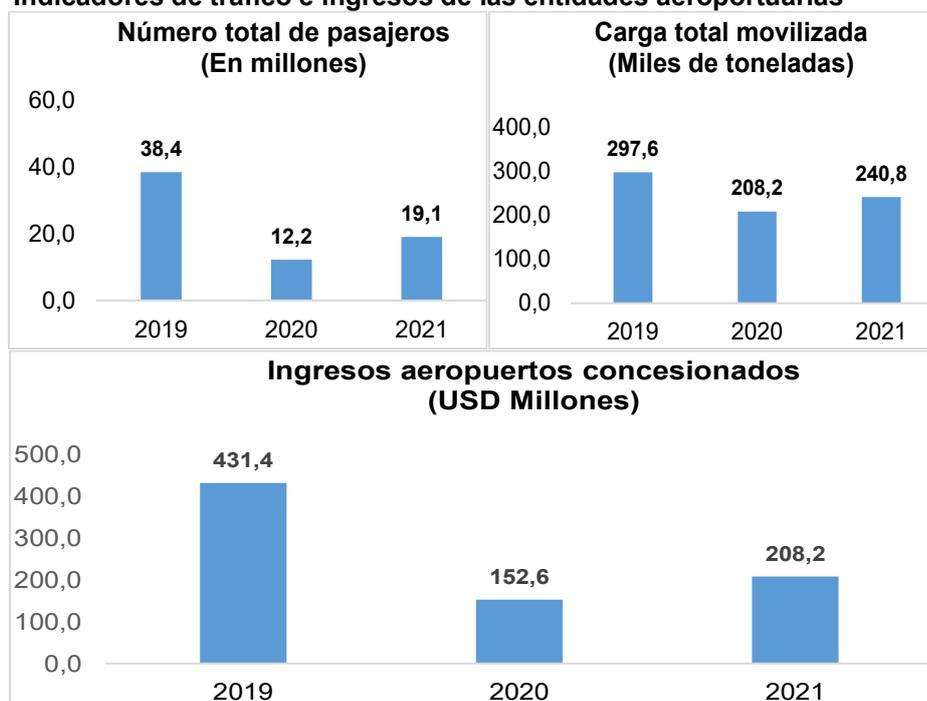
Por otro lado, debe tenerse en consideración que, el 22 de julio de 2020, se establecieron los lineamientos de transporte aéreo de pasajeros para la prevención del COVID-19

⁹ En particular, los tripulantes de los medios de transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre; así como, las misiones especiales, políticas, diplomáticas, médicas, policiales, el personal enviado por otros Estados u organismos internacionales para prestar ayuda humanitaria o cooperación internacional.

publicado por el MTC¹⁰. Una de las medidas establecidas en los protocolos sanitarios para evitar la propagación del COVID-19 fue el distanciamiento social no menor a 1 metro, lo cual en la práctica redujo el aforo de los terminales aéreos, con la consecuente reducción del número de operaciones.

Así, las medidas antes descritas que han estado vigentes durante el 2021, han afectado principalmente al sector aeronáutico, el cual si bien ha registrado una recuperación con relación al 2020, se mantiene lejos de los niveles registrados antes del inicio de la pandemia. En efecto, como se aprecia en el siguiente gráfico, aun cuando el tráfico total de pasajeros en la red aeroportuaria nacional experimentó una considerable recuperación de 56,5% en 2021 con relación al año anterior, aún se mantiene en un 49,7% de lo registrado en 2019. De igual manera, en 2021, las operaciones de carga registraron una mejora del 15,7% con relación al año anterior, pero se mantienen en un 80,9%% de lo registrado en 2019. En ese contexto, el incremento de las operaciones en 2021 ha significado una recuperación de los ingresos de los aeropuertos concesionados en 36,4% con relación al año anterior; no obstante ello, los niveles registrados aún se mantienen en un nivel de 35,4% a lo alcanzado en 2019 (es decir, USD 223,2 millones menos).

Gráfico N° 1
Indicadores de tráfico e ingresos de las entidades aeroportuarias *



* La información de tráfico de pasajeros y movimiento de carga corresponde a LAP, ADP, AAP y CORPAC; mientras que la información de ingresos corresponde a los aeropuertos concesionados. 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

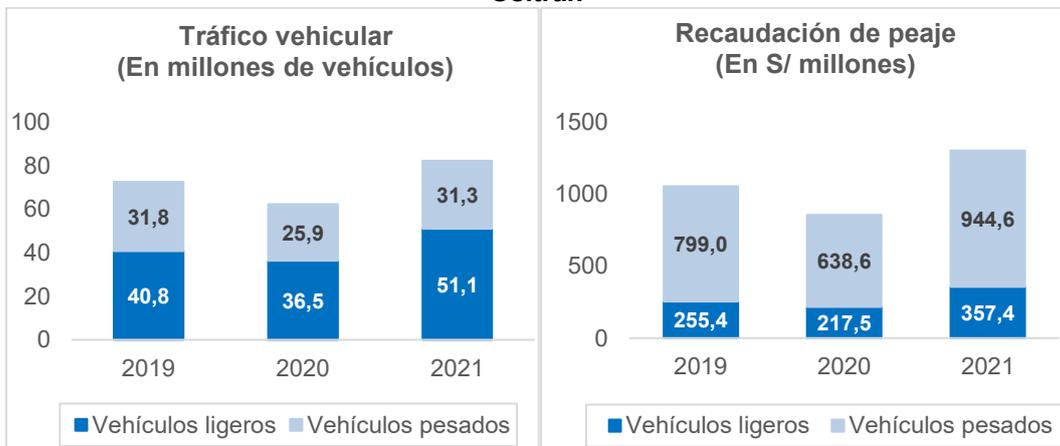
Por otra parte, en lo que respecta a la red vial concesionada, la principal afectación a los indicadores de tráfico se produjo entre el segundo y tercer trimestre de 2020. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el tráfico vehicular total en las carreteras concesionadas se contrajo 14,2% entre 2019 y 2020 (10,3 millones de vehículos menos), lo cual llevó a una reducción de los ingresos por recaudación de peajes del orden de 18,8% (S/ 198,3 millones menos)¹¹. No obstante, durante 2021, se observa una importante recuperación del tráfico, particularmente para el caso de vehículos ligeros. Efectivamente, en dicho año el tráfico de vehículos ligeros y vehículos pesados se incrementó 40% y 20,8% con relación al año

¹⁰ <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/850251-protocolos-sanitarios-del-sector>

¹¹ Cabe precisar que, la supresión del cobro de peajes por la Ley N° 31018, también incidió en una menor recaudación, particularmente en los meses de abril y mayo de 2020.

anterior, respectivamente; lo cual motivó un crecimiento de 50% (S/ 433,9 millones) en la recaudación por el cobro de peajes. Así, durante 2021, se observa una importante recuperación del tráfico en la red vial concesionada, superándose los niveles de 2019.

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



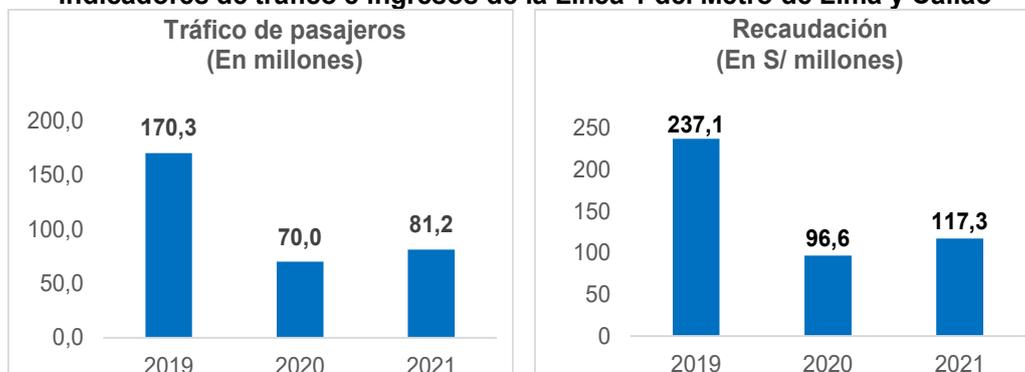
* IIRSA Norte, Canchaque, Convia Sierra Norte, OBRAINSA, COVISOL, Autopista del Norte, NORVIAL, Chanchay Acos, DEVIANDES, SURVIAL, IIRSA Sur T3, INTERSUR, COVISUR, COVIPERÚ y COVINCA. Cabe indicar que en IIRSA Sur T2, administrada por Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A, no se tiene ningún peaje operativo a la fecha, aun cuando se hayan establecido 3 estaciones de peaje en el Contrato de Concesión.

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 al inicio de la pandemia 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), lo cual generó una reducción de la recaudación de 60% (es decir, S/ 59,3 millones). En 2021, se evidencia una recuperación del tráfico, el cual se incrementó 16% (11,2 millones de pasajeros); no obstante, los niveles alcanzados en dicho año aún se encuentran muy por debajo de lo registrado en 2019. Así, pese a la recuperación de los ingresos en 2021 (+21,4%), los valores alcanzados son 50,5% inferiores a los registrados en 2019 (es decir, S/ 120 millones menos).

Gráfico N° 3
Indicadores de tráfico e ingresos de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao



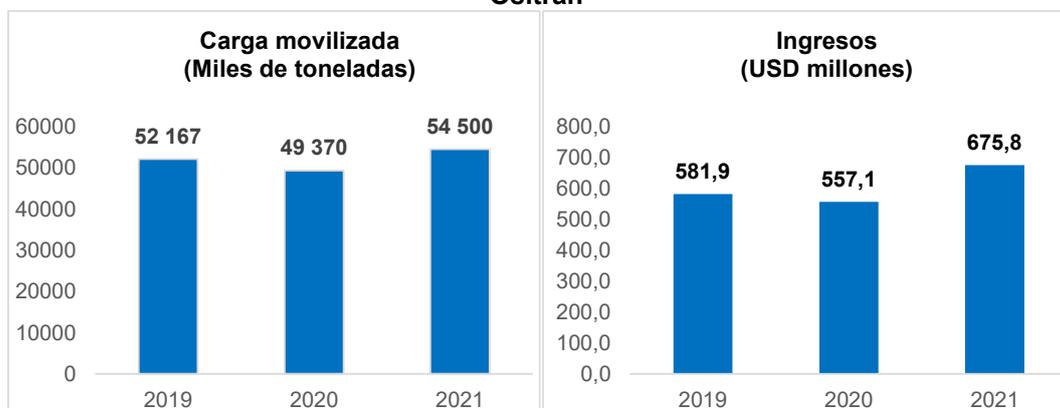
Fuente: Formatos estadísticos mensuales remitidos por las entidades al buzón de la declaración estadística del Ositrán y Estados Financieros Auditados de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao

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 por la emergencia sanitaria del COVID-19, se observó una

caída de la carga movilizada de 5,4% entre 2019 y 2020 (2 797 mil toneladas menos); lo cual generó que los ingresos de las entidades portuarias mostraran una reducción de 4,3% (USD 24,8 millones menos). No obstante, durante 2021, la carga movilizada se incrementó 10,4% (5 130 miles de toneladas); mientras que los ingresos lo hicieron en 21,3% (S/ 118,7 millones), superando así los niveles registrados antes de la pandemia en 2019.

Gráfico N° 4
Indicadores de tráfico e ingresos de las entidades portuarias supervisadas por el Ositrán*



* La información carga movilizada corresponde a APM Terminals, DP WORLD, TISUR, TPP, TPE, TPY, TPMS, COPAM y ENAPU; mientras que la información de ingresos corresponde a los aeropuertos concesionados
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. CONTEXTO DE LA GESTIÓN DEL OSITRÁN DURANTE 2021

- **Gestión financiera**

La contracción de los ingresos percibidos por las entidades prestadoras supervisadas por el Ositrán durante el año 2020 significó una importante reducción de los ingresos del regulador, pues la principal fuente de ingresos lo constituyen los aportes por regulación que pagan las empresas concesionarias (lo cual representa más del 90% del presupuesto). En efecto, el aporte por regulación experimentó una reducción de 20% entre 2019 y 2020 (es decir, S/ 15,6 millones menos de ingresos).

No obstante, la recuperación paulatina del tráfico en la red concesionada a lo largo del 2021, se ha traducido en una recuperación de los ingresos del regulador, apreciándose un incremento de 27,8% del aporte por regulación entre 2020 y 2021 (al pasar de S/ 62,9 a 80,4 millones). Como se aprecia en el siguiente gráfico, a partir del segundo trimestre de 2021, el aporte por regulación ha superado lo recaudado en 2019.

Gráfico N° 5
Evolución del aporte por regulación recaudado por el Ositrán 2019-2021
(En S/ millones)



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

Pese a la recuperación de los ingresos por aporte por regulación, el presupuesto inicial de apertura de 2021 (S/ 75,6 millones) experimentó una considerable reducción de 10,2% y 12,1% con relación al presupuesto asignado en los años 2019 (S/ 84,2 millones) y 2020 (S/ 86 millones), respectivamente. Esta situación generó que el regulador tuviera que efectuar una priorización del gasto. Asimismo, se realizaron gestiones ante el MEF para la incorporación de saldos de balance al presupuesto, lográndose incorporar un total de S/ 11,3 millones a fin de garantizar el cabal cumplimiento de las funciones misionales.

- **Gestión de recursos humanos**

La gestión de recursos humanos en el Ositrán se vio afectada a lo largo de 2021 debido a la promulgación de la Ley N° 31131 "Ley que establece disposiciones para erradicar la discriminación en los regímenes laborales del Sector Público" en marzo de dicho año. Dicha Ley estableció que ninguna entidad del Estado podría contratar personal a través del régimen especial de contratación administrativa de servicios (CAS), con excepción de aquellas contrataciones que se encontraran vigentes. Así, con la aprobación de dicha Ley se dejaron automáticamente sin efecto aquellos procesos de contratación CAS que se encontraban en curso.

La Ley N° 31131 imposibilitó la contratación de personal CAS durante gran parte del año. Es recién en setiembre de 2021, con la aprobación del Decreto de Urgencia N° 083-

2021, que se dictan medidas extraordinarias para el fortalecimiento de la disponibilidad de recursos humanos ante la emergencia sanitaria. Así, se autorizó a las entidades de la administración pública contratar de manera excepcional servidores civiles bajo el régimen CAS hasta el 2 de noviembre de 2021 y, cuyos contratos tendrían una duración como máximo hasta el 31 de diciembre de 2021. Posteriormente, la septuagésima segunda disposición complementaria final de la Ley N° 31365, Ley de Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2022, ha permitido la renovación del personal CAS temporal hasta el 31 de diciembre de 2022.

Por otro lado, desde el inicio de la pandemia este organismo regulador adoptó medidas para garantizar la continuidad del trabajo, pese a las medidas de distanciamiento adoptadas por el gobierno. 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 adoptaron estrictos protocolos de seguridad con el fin de prevenir el contagio del virus COVID-19.

Así, como respuesta a los buenos resultados obtenidos del trabajo remoto durante el primer año de la pandemia en términos de cumplimiento del plan operativo y estratégico y como una forma de seguir protegiendo la salud de los trabajadores, la Alta Dirección tomó la decisión de implementar el teletrabajo progresivamente durante todo el ejercicio 2021. De esta manera, el Ositrán se convierte en la primera Entidad del Estado en implementar el Teletrabajo más allá de la emergencia sanitaria. Así, desde inicios de julio de 2021, se ha ido incorporando a los trabajadores por grupos en la modalidad de teletrabajo, con lo cual al inicio de 2022 alrededor del 80% de los trabajadores ya se encuentran desempeñando sus funciones en dicha modalidad.

Cabe mencionar que en el Perú la modalidad de teletrabajo se encuentra regulada mediante la Ley N° 30036, publicada en el diario El Peruano el 15 de mayo del 2013, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 009-2015-TR, publicado el 3 de noviembre de 2015. Con esta regulación, se define el teletrabajo como el desempeño de labores sin presencia física del trabajador en el centro laboral, se mantiene el vínculo laboral sin asistir al centro de trabajo y los medios para contactar al trabajador, así como para ejercer la supervisión son a través de medios informáticos, de telecomunicaciones y análogos.

Con el fin de facilitar el trabajo de los colaboradores desde sus domicilios, durante el 2021 el Ositrán fortaleció sus sistemas informáticos y sus sistemas documentales. Así, todos los procesos se desarrollaron de manera virtual, al igual que la ejecución de los distintos planes de acción de la institución, tales como capacitación, rendimiento, bienestar, cultura, entre las demás acciones operativas y de gestión.

Asimismo, se continuó con la gestión y seguimiento de la implementación del Plan de Vigilancia, Prevención y Control de COVID-19 en el Ositrán, bajo los requisitos exigidos por la normativa nacional y sus modificatorias, de conformidad con la Resolución Ministerial N° 1275-2021-MINSA. Así, se llevaron a cabo diversas actividades de prevención para evitar el contagio, tales como charlas, talleres, comunicados y boletines. También, se difundieron diversas publicaciones a través de correo electrónico con información relevante sobre medidas para evitar el contagio del Covid-19, así como vacunación, reporte de casos de contagios, entre otros ítems.

En el capítulo IX de este Reporte se presenta con mayor detalle las medidas adoptadas para garantizar la continuidad del trabajo durante el año 2021.

- **Prestación de servicios**

Debido a de las medidas de aislamiento social obligatorias dispuestas y prorrogadas por el Poder Ejecutivo se redujo la atención de Mesa de Partes presencial priorizando los canales digitales. Así, el Ositrán apertura la Sede Digital de Ositrán ofreciendo los siguientes canales virtuales

- Mesa de Partes Virtual
- Envío de Documentos durante el Estado de Emergencia
- Solicitudes de Acceso a la Información Pública (SAIP)
- Libro de Reclamaciones Virtual
- Buzón de Sugerencias Virtual
- Correo infompv@ositran.gob.pe

Teniendo en cuenta las medidas de control técnicas y funcionales para mitigar las condiciones de riesgo de contagio del COVID-19, se instaló en el 1er piso del Ositrán una zona de atención para la recepción de visitas y mesa de partes. También se adquirió materiales de protección para el personal que asistió de manera presencial

Es preciso señalar que dichos servicios han permitido no solo garantizar la continuidad de los trámites durante el 2021, 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 durante los primeros meses de 2021 de la Oficina Desconcentrada de Loreto y los Centros de Orientación al Usuario afectó la atención presencial a usuarios, lo cual llevó a la necesidad de fortalecer los canales de atención virtual de los usuarios. Es así que se continuó brindando atención a los usuarios a través de los canales de orientación telefónico y virtual.

- **Labor de supervisión**

Durante el año 2021, continuó la preocupación de cuidar la salud del personal que realiza labores de supervisión, en especial de los supervisores in situ, quienes siempre se mantuvieron en sus puestos de trabajo durante toda la emergencia nacional; teniendo como aliados la vacunación que inició el Ministerio de Salud y el "Plan de Vigilancia, Prevención y Control para el COVID-19" en el trabajo para el Ositrán.

De igual manera, en el marco de la Resolución Ministerial N° 972-2020-MINSA (actualmente derogada por la Resolución Ministerial N° 1275-2021-MINSA), así como del Decreto Supremo N° 080-2020-PCM y sus modificatorias, las empresas concesionarias vienen presentando informes mensuales sobre el cumplimiento del referido Plan. Cabe indicar que estos informes son verificados por los supervisores in situ y los supervisores ambientales en cada una de las infraestructuras concesionadas, cuyos resultados de dicha verificación son puestos en conocimiento del Centro Nacional de Salud Ocupacional y Protección del Ambiente para la Salud - CENSOPAS con copia al MTC, a fin de que adopten las acciones correspondientes, en el marco de sus competencias.

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 permanente¹². 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 técnica¹³.

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 debida¹⁴.

¹² Se realiza supervisión en gabinete, cuando el Ositrán cuente con información remitida por las Entidades Prestadoras, o a través de la página web, o información remitida por terceros. Asimismo, se realizará la supervisión en campo, cuando sea indispensable que las obligaciones se verifiquen en la propia infraestructura, tal es el caso de la supervisión de las obras, supervisión del mantenimiento de las obras concluidas, entre otros.

¹³ 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.

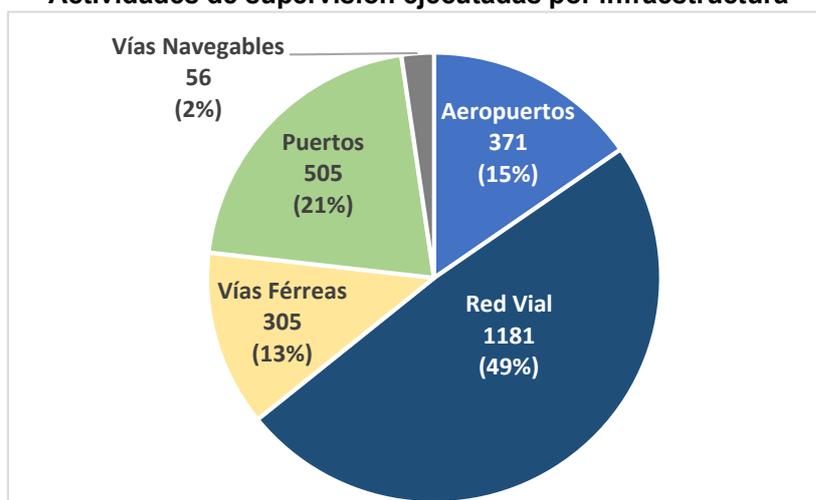
¹⁴ Cabe mencionar que, por su propia naturaleza, las penalidades tienen un origen contractual y son fruto de la autonomía privada de las partes. En cambio, el régimen de infracciones y sanciones administrativas tiene su origen en la Ley o norma reglamentaria y su tipificación surge a partir del ejercicio de la potestad sancionadora y funciones adscritas a ella. Así, a diferencia de la penalidad, la imposición de una sanción administrativa tiene una naturaleza

5.1.1. Actividades de supervisión

En el año 2021, 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).

A lo largo del 2021 se realizaron 2418 actividades en el marco de los Programas Anuales de Supervisión, lo cual representó un aumento de 16% con relación a las actividades ejecutadas el año anterior (2084). Cabe señalar que cerca de la mitad de las actividades de supervisión realizadas en 2021 (48,8%) correspondieron a infraestructuras viales (1181 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

Conforme a lo establecido en el “Plan Anual de Supervisión 2021”, aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 148-2020-GG-OSITRAN de fecha 07 de diciembre de 2020, se tenía previsto ejecutar 2 547 actividades de supervisión durante 2021. Sin embargo, la referida programación fue modificada mediante la inclusión, exclusión y reprogramación de actividades debido a factores exógenos a la Entidad¹⁵. Así, se modificó la meta a 2 440 actividades, tal como se detalla en el cuadro siguiente:

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.

¹⁵ El Plan Anual de Supervisión 2021 ha sido modificado por Resolución N° 155-2020-GG-OSITRAN Resolución N° 159-2020-GG-OSITRAN, Resolución N° 001-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 025-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 029-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 035-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 036-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 038-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 046-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 047-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 048-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 058-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 075-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 078-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 081-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 084-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 096-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 091-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 092-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 109-2021-GG-OSITRAN, Resolución N° 129-2021-GG-OSITRAN.

Cuadro N° 1
Actividades de supervisión 2021

| Infraestructura | Programadas (1) | Programación Ajustada (2) | Ejecutado (3) | (3) / (1) % avance | (3) / (2) % avance |
|-----------------|-----------------|---------------------------|---------------|--------------------|--------------------|
| Aeropuertos | 386 | 372 | 371 | 96,1% | 99,7% |
| Redes Viales | 1235 | 1202 | 1181 | 95,6% | 98,3% |
| Vías Férreas | 321 | 305 | 305 | 95,0% | 100,0% |
| Puertos | 512 | 505 | 505 | 98,6% | 100,0% |
| Vías Navegables | 56 | 56 | 56 | 100,0% | 100,0% |
| TOTAL | 2510 | 2440 | 2418 | 96,3% | 99,1% |

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cabe mencionar que no se pudo ejecutar el total de actividades programadas debido a factores exógenos que afectaron el desarrollo de las actividades de supervisión, principalmente asociados al cumplimiento de los compromisos del Concedente para el inicio de inversiones como son los siguientes:

- Retraso en la entrega de terrenos y liberación de interferencias para ejecución de obras (IIRSA Centro Tramo 2, Tramo Vial Quilca – La Concordia e IIRSA Norte).
- Suspensión de obligaciones que afecta la inversión programada en los subtramos con Rehabilitación y Mantenimiento de la carreteras Longitudinal de la Sierra Tramo 2.
- Demora en aprobación de los Estudios de Ingeniería (EDI), aprobación de la Estructuración Financiera, contratación de la empresa ejecutora o postergación de inicio de obra para las inversiones en los aeropuertos de Tarapoto, Chachapoyas, Iquitos, Pisco y Piura.
- Retraso en el inicio de la etapa de operaciones en la Línea 2 del Metro de Lima y Callao.

Asimismo, el riesgo de contagio por COVID-19 y los contagios del personal ocasionaron reprogramaciones de actividades durante 2021, y también originaron que un grupo de inspecciones económico – comerciales programadas a las infraestructuras portuarias y aeroportuarias fueran reemplazadas por supervisiones en gabinete.

Con relación al número de actividades de supervisión programadas y ejecutadas por cada infraestructura supervisada por el Ositrán, se presenta a continuación el cuadro que detalla dicha información:

Cuadro N° 2
Ejecución de actividades por infraestructura supervisada

| ENTIDADES PRESTADORAS | PROGRAMADO (1) | PROGRAMACIÓN MODIFICADA (2) | EJECUTADAS (3) | (3)/(1) % | (3)/(2) % |
|--|----------------|-----------------------------|----------------|------------|-------------|
| AEROPUERTOS | 386 | 372 | 371 | 96% | 100% |
| LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. | 58 | 57 | 58 | 100% | 102% |
| AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. | 195 | 183 | 182 | 93% | 99% |
| AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A. | 110 | 110 | 109 | 99% | 99% |
| CORPAC S.A. | 23 | 22 | 22 | 96% | 100% |
| CARRETERAS | 1235 | 1202 | 1181 | 96% | 98% |
| AUTOPISTA DEL NORTE S.A.C. | 83 | 82 | 82 | 99% | 100% |
| CARRETERA SIERRA PIURA S.A.C. (*) | 57 | 57 | 56 | 98% | 98% |
| CONCESIONARIA INTEROCEANICA SUR - TRAMO 2 S.A. | 73 | 69 | 69 | 95% | 100% |
| CONCESIONARIA INTEROCEANICA SUR - TRAMO 3 S.A. | 83 | 83 | 83 | 100% | 100% |
| CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A. | 90 | 89 | 89 | 99% | 100% |
| CONCESIONARIA VIAL DEL SOL S.A. | 81 | 80 | 75 | 93% | 94% |
| CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A. | 93 | 93 | 93 | 100% | 100% |
| CONCESIONARIA VIAL SIERRA NORTE S.A. | 103 | 99 | 99 | 96% | 100% |
| CONCESIONARIA IIRSA NORTE S.A. | 67 | 61 | 61 | 91% | 100% |
| CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY - ACOS S.A. | 59 | 59 | 58 | 98% | 98% |
| DESARROLLO VIAL DE LOS ANDES S.A.C. | 73 | 65 | 58 | 79% | 89% |

| ENTIDADES PRESTADORAS | PROGRAMADO (1) | PROGRAMACIÓN MODIFICADA (2) | EJECUTADAS (3) | (3)/(1) % | (3)/(2) % |
|---|----------------|-----------------------------|----------------|-------------|--------------|
| INTERSUR CONCESIONES S.A. | 92 | 92 | 92 | 100% | 100% |
| RED VIAL 5 S.A. (**) | 85 | 81 | 76 | 89% | 94% |
| CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A. | 57 | 57 | 56 | 98% | 98% |
| CONCESIONARIA PERUANA DE VÍAS - COVINCA S.A. | 69 | 65 | 65 | 94% | 100% |
| CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C. (***) | 70 | 70 | 69 | 99% | 99% |
| VÍAS FÉRREAS Y METRO | 321 | 305 | 305 | 95% | 100% |
| METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A. | 71 | 59 | 59 | 83% | 100% |
| TREN URBANO DE LIMA S.A. | 145 | 145 | 145 | 100% | 100% |
| FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A. | 50 | 48 | 48 | 96% | 100% |
| FERROCARRIL TRANSANDINO S.A. | 55 | 53 | 53 | 96% | 100% |
| PUERTOS | 512 | 505 | 505 | 99% | 100% |
| APM TERMINALS CALLAO S.A. | 65 | 64 | 64 | 98% | 100% |
| CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A. | 59 | 59 | 59 | 100% | 100% |
| DP WORLD CALLAO S.R.L. | 61 | 60 | 60 | 98% | 100% |
| TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS S.A. | 66 | 65 | 65 | 98% | 100% |
| TRANSPORTADORA CALLAO S.A. | 61 | 60 | 60 | 98% | 100% |
| TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A. | 62 | 61 | 61 | 98% | 100% |
| TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A. | 58 | 57 | 57 | 98% | 100% |
| SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A. | 64 | 63 | 63 | 98% | 100% |
| EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A. – ENAPU S.A. | 16 | 16 | 16 | 100% | 100% |
| VÍAS NAVEGABLES | 56 | 56 | 56 | 100% | 100% |
| CONCESIONARIA HIDROVIA AMAZONICA S.A. | 56 | 56 | 56 | 100% | 100% |
| TOTAL | 2510 | 2440 | 2418 | 96% | 99,1% |

(*) Antes Concesión Canchaque S.A.C.

(**) Antes NORVIAL S.A.

(***) Antes SURVIAL S.A.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

La segunda ola de contagios ocasionada por el COVID 19 y sus variantes ha tenido impacto en el desarrollo de las actividades de supervisión contempladas en el Plan Anual de Supervisión 2021 del Ositrán, principalmente en aquellas que requirieron la visita de los supervisores a las infraestructuras mediante inspecciones o reuniones de trabajo. Con la prórroga de la Emergencia Sanitaria en el país¹⁶, se establecieron diversas medidas para reducir el contagio por COVID-19 entre el personal que efectúa la labor supervisora, tal como se detalla a continuación:

- Respaldo de los supervisores In Situ para el desarrollo de las inspecciones programadas a las infraestructuras y reducción de viajes programados por el personal de planta en los periodos de incremento de contagios.
- Priorización del trabajo remoto, sustituyendo inspecciones por supervisión de gabinete, principalmente en materia económico-comercial.
- Exigencia de vacunación entre los supervisores In Situ y personal que efectuó inspecciones a las infraestructuras.
- Monitoreo de síntomas ante casos de posibles contagios y contagios confirmados.

5.1.2. Inversiones supervisadas por el Ositrán

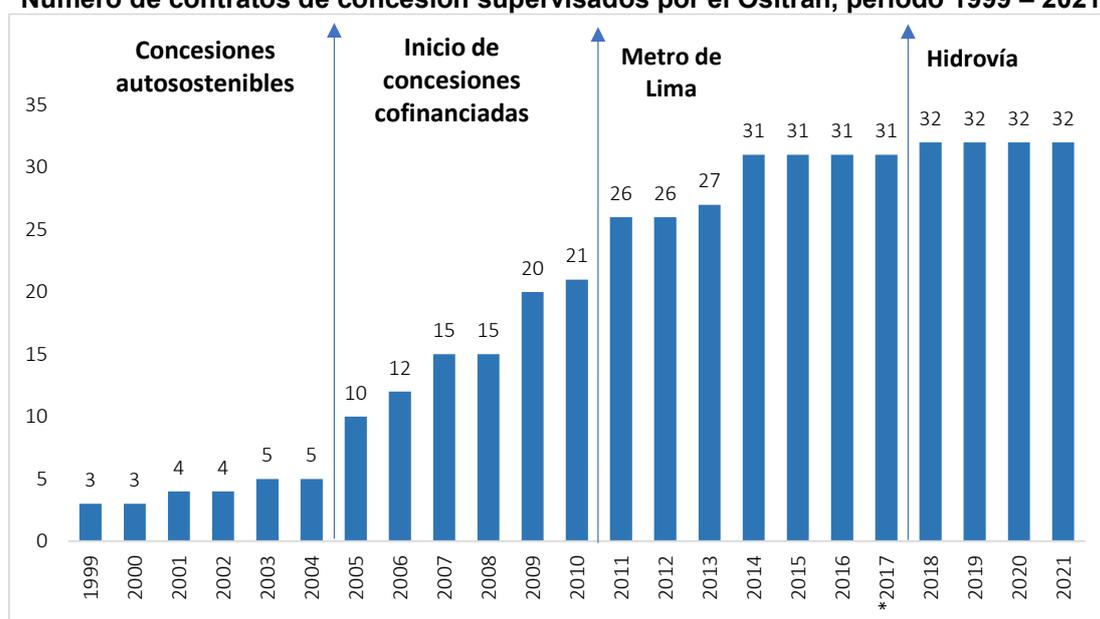
Durante los primeros años del Ositrán, el Estado Peruano entregó en concesión diversos proyectos de ITUP bajo la modalidad autosostenible, entre los que destaca el AIJCH, entregado en concesión en el año 2001. A partir del 2005, se comenzaron a concesionar ITUP bajo un esquema de cofinanciamiento, destacando 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 del Metro de Lima, convirtiéndose en la principal inversión supervisada por el Ositrán.

¹⁶ Declarada con Decreto Supremo N° 008-2020-SA, prorrogada el 2020 mediante Decretos Supremos N° 020-2020-SA, N° 027-2020-SA, N° 031-2020-SA y el 2021 mediante Decretos Supremos N° 009-2021-SA y N° 025-2021-SA

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 2021, resaltando los principales hitos ocurridos dentro de dicho periodo.

Gráfico N° 7
Número de contratos de concesión supervisados por el Ositrán, periodo 1999 – 2021



Nota:

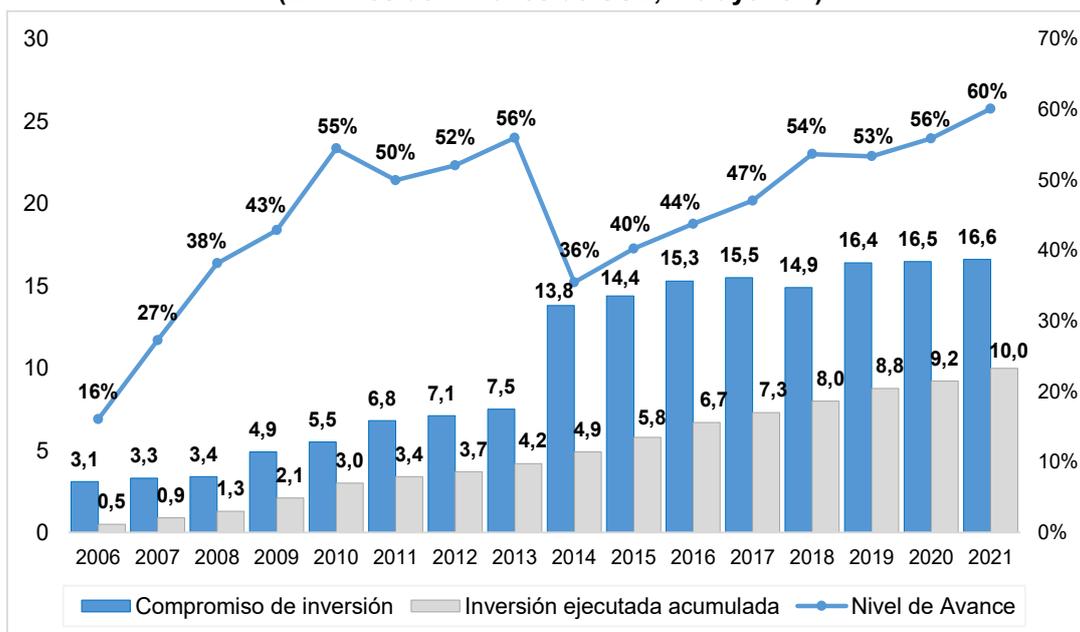
* En el 2017 se resolvió el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero (Oficio N° 142-2017-MTC/01 de fecha 13 de julio del 2017) y se suscribió el Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica.

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 la inversión referencial o comprometida, la cual se ha incrementado en 435,6% entre 2006 y 2021, al pasar de USD 3 086 millones a USD 16 605 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 2021
(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 2021, la inversión ejecutada (USD 9986 millones) representó el 60,1% del compromiso total de inversiones, existiendo un monto pendiente de ejecución en los próximos años de USD 6 619, lo cual representa una reducción de 8,9% con relación a la inversión pendiente de ejecutar en 2020 (USD 7 262 millones).

Compromisos de inversión al 2021

De los USD 16 605 millones de inversiones referenciales o comprometidas al 2021, el 36,2% (USD 6 018,2 millones) corresponde a infraestructura de Vías Férreas (en particular, 2 ferrocarriles y las Líneas 1 y 2 del Metro de Lima)¹⁷, el 30% (USD 4 987,6 millones) a la Red Vial (16 carreteras), el 17,6% (USD 2 915,6 millones) a la infraestructura portuaria (8 puertos), el 15,5% (USD 2 571,8 millones) a la infraestructura aeroportuaria (19 aeropuertos) y el 0,7% restante (USD 111,8 millones) a la Hidrovía Amazónica.

Cuadro N° 3
Compromiso de inversión por infraestructura

| Infraestructura | Inversión referencial (En USD millones) | Part. % |
|-----------------|---|---------------|
| Vías Férreas* | 6 018,2 | 36,2% |
| Carreteras | 4 987,6 | 30,0% |
| Puertos | 2 915,6 | 17,6% |
| Aeropuertos | 2 571,8 | 15,5% |
| Vías Navegables | 111,8 | 0,7% |
| Total | 16 604,9 | 100,0% |

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

¹⁷ 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 2021

Durante el año 2021, el Ositrán supervisó la ejecución de obras valorizadas en USD 778,1 millones, incluido IGV, lo cual representó un importante incremento de 70,7% (USD 455,9 millones). Así, al cierre de 2021 se alcanzó una ejecución acumulada de USD 9 986 millones, de los cuales la mayor parte corresponde a inversiones en carreteras (46,7%), seguida por vías férreas (30%), puertos (17,7%), aeropuertos (5,5%) y, finalmente, Hidrovía Amazónica (0,01%).

Cuadro N° 4
Inversión ejecutada por infraestructura

| Infraestructura | Inversión ejecutada 2021 | | Inversión ejecutada acumulada al 2021 | |
|-----------------|--------------------------|---------------|---------------------------------------|---------------|
| | USD millones | Part. % | USD millones | Part. % |
| Carreteras | 337,7 | 43,4% | 4 661,2 | 46,7% |
| Vías Férreas | 336,9 | 43,3% | 3 000,7 | 30,0% |
| Puertos | 99,0 | 12,7% | 1 769,6 | 17,7% |
| Aeropuertos | 4,5 | 0,6% | 553,6 | 5,5% |
| Vías Navegables | 0,0 | 0,0% | 0,9 | 0,01% |
| Total | 778,1 | 100,0% | 9 986,0 | 100,0% |

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

5.1.3. Principales proyectos de inversión supervisados por el Ositrán

Con relación a los principales proyectos de inversión ejecutados por cada tipo de infraestructura, durante el año 2021 se presentaron los siguientes hechos de importancia:

Red Vial

En el año 2021, en las carreteras concesionadas cuya supervisión está a cargo del Ositrán, se han ejecutado obras por USD 337,7 millones, lo cual ha tenido un impacto positivo para los usuarios, principalmente en lo concerniente a la recuperación de los niveles de servicio en los sectores de vías concesionadas en los cuales el tránsito es restringido, así como en el menor tiempo de viaje entre las localidades incluidas dentro de la vía concesionada. A continuación, se detallan las principales obras ejecutadas a nivel de cada concesión:

- **Concesionaria IIRSA Norte S.A.:** Durante el tercer trimestre del año 2021, la concesionaria ha logrado iniciar la ejecución de algunas obras accesorias en los sectores afectados por el “Fenómeno El Niño Costero” – FEN, del año 2017, así como la continuidad de obras accesorias de las Actas de Acuerdo de 22 y 24 sectores. Por la ejecución de las obras iniciadas en el año 2021, el Ositrán ha reconocido el pago de USD 2,88 millones.
- **IIRSA Sur Tramo 4:** A diciembre de 2021 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 denominado “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. El proyecto consiste en mejorar la transitabilidad en dicho tramo 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 2796 metros de carretera, la cual incluye la construcción de cuatro puentes metálicos.

La inversión ejecutada acumulada de dicha intervención a diciembre de 2021 fue de USD 54,85 millones (incluye reajustes por fórmula polinómica, el aporte por regulación e IGV). Así, el nivel de avance financiero asciende a 91,4% respecto del presupuesto referencial.

Por otro lado, continúan los trabajos de ejecución de la solución del sector crítico comprendido entre el Km. 231+700 al Km. 232+800 – Túnel Ollachea, en el marco de un acta suscrita por las Partes el 21 de diciembre de 2018. La inversión ejecutada a diciembre de 2021 fue de USD 41,5 millones (incluidos reajustes por fórmula polinómica, el aporte por regulación e IGV).

Asimismo, 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 2021 fue de USD 28,58 millones (incluidos reajustes por fórmula polinómica, el aporte por regulación e IGV).

Finalmente, el 16 de diciembre de 2021, se culminaron los trabajos de la obra adicional “Acceso a la Localidad de Pacaje – Huanutuyo”, la cual se encuentra ubicada a la altura del Km. 188+060 y presenta una longitud de 4250 metros de carretera en dos calzadas.

- **Red Vial N° 4:** Durante el año 2021 se culminaron las obras adicionales de reposición del Puente Fortaleza, Puente Virú, que fueron siniestrados por el Fenómeno Niño Costero 2017. Asimismo, el 28 de febrero de 2021 se inició la obra Evitamiento Chimbote, la cual presenta una longitud total de 39,7 Kilómetros, encontrándose ubicada referencialmente entre los kilómetros 415,3 y 453,7 de la Panamericana Norte. A diciembre de 2021 se presenta un avance aprobado de 20,38% respecto del presupuesto de obra.
- **Autopista del Sol:** El concesionario continuó con la ejecución de las obras de reconstrucción del FEN del año 2017, habiendo invertido en dichas obras durante el año 2021 la cantidad de USD 208,8 millones.
- **Longitudinal de la Sierra Tramo 2:** Durante el año 2021 se encuentran en proceso de aprobación soluciones técnicas que contribuirán a mantener la seguridad de la Infraestructura Vial y por ende la seguridad del usuario con: 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; y, iii) Expedientes Técnicos de las Unidades de Peaje de Dv. Socota, Porcon Bajo, Yamobamba, Pampagrande, San Bernardino, Bambamarca, El Huayo.
- **Chancay Acos:** En noviembre de 2020 se suscribió el acta de acuerdo 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”. Dichas obras culminaron en marzo de 2021, y significaron una inversión de S/ 4,5 millones.
- **Red Vial 6:** Durante el 2021 se realizó la tercera recepción parcial de las obras de la Segunda Etapa, la cual incluyó la recepción del (1) Ramal Chincha - Pisco y Ramal Pisco - Ica del Intercambio Vial de Pisco y (2) Obra Intercambio Vial Paracas. Asimismo, se culminaron las Obras de la Tercera Etapa: Construcción de la segunda calzada entre el km. 94+500 (Empalme San Andrés) y el km. 148+995 (Guadalupe) con un monto total de inversión de USD 61,5 millones (sin IGV).
- En lo que respecta al **IIRSA Sur Tramo 5**, se sigue ejecutando las obras de la autopista Puno – Juliaca, habiéndose invertido durante el año 2021 el monto de USD 13 348 139.

Cabe destacar que, entre los principales factores que han afectado o limitado la mayor ejecución de inversiones en las infraestructuras viales supervisadas por el Ositrán, se tienen los siguientes:

- Demora por parte del Concedente en la entrega de terrenos.
- Demora por parte del Concedente en la liberación de las áreas de terreno para la ejecución de las obras, libre de todo tipo de interferencias.
- Demora por parte de Concedente en la aprobación de nuevas obras accesorias y/o adicionales.
- Demora del Concedente en la aprobación de obras de mantenimiento periódico (ITM).
- Demora por parte del Concedente en la aprobación de los Proyecto de Ingeniería de Detalle – PID y/o reformulación de estos PID, que ocasionan finalmente que el monto de la inversión se incremente considerablemente.
- El Concedente no considera los presupuestos respectivos para la contratación de las personas jurídicas y/o naturales para realizar la supervisión de obra, particularmente para el caso de las obras de mantenimiento periódico de algunas concesiones viales (por ejemplo, en el caso del IIRSA Norte, IIRSA Sur tramos 1, 2, 3, 4 y 5)
- Incongruencias entre el Proyecto de Ingeniería de Detalle – PID, aprobado por el Concedente para la ejecución y lo que realmente se requiere ejecutar en campo.
- Demora por parte del Concedente en el pago por los servicios de supervisión.

Aeropuertos

Durante el año 2021, la mayor ejecución de inversiones en las concesiones aeroportuarias se ha producido en el proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) y corresponde a las Mejoras previstas para el Periodo Remanente. Dicho proyecto comprende la construcción de la Segunda Pista, nuevo Edificio Terminal, Plataforma, sistema de Calles de Rodaje y elementos conexos. El proyecto de “Ampliación del AIJCH” fue desglosado por el Concesionario en Paquetes de Trabajo u Obras: Paquetes de Trabajo WP - Trabajos Previos, WP1 - Limpieza y Preparación del Sitio, WP2.1 - Construcción de Edificios Lado Aire, WP2.2 – Construcción Lado Aire, WP3 – Construcción del nuevo Terminal y WP 4 - Línea de utilización eléctrica en 60KV y la Sub Estación Provisional 60-20KV.

Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

El Concesionario ha visto por conveniente desglosar el proyecto de “Ampliación del AIJC” en seis Paquetes de Trabajo u Obras, realizando procesos de concurso internacional privado para cada uno de ellos, cuyo estado situacional se detalla:

- Los Paquetes de Trabajo WP - Trabajos Previos y WP1 - Limpieza y Preparación del Sitio, que tenían como objeto la preparación del área que abarca la ampliación del aeropuerto y dejar la zona de ampliación en condiciones adecuadas para que las empresas que realicen los trabajos de la ampliación del aeropuerto accedan en condiciones adecuadas para realizar sus tareas se encuentran culminados.
- Paquete de Trabajo WP2.1 - Construcción de Edificios Lado Aire: El paquete se encuentra en un nivel de avance del 78,26%. Comprende la construcción de los Edificios Lado Aire del AIJC. Actualmente la nueva Torre de Control se encuentra en etapa de construcción y también se viene construyendo un Edificio de Extinción de Incendios, Centro de Regulación y Transformación, Centro Control de Fauna. Se estima que dicho paquete de trabajo culmine en el mes de mayo de 2022.

- Paquete de Trabajo WP2.2 – Construcción Lado Aire: El paquete incluye la segunda pista y se encuentra en un nivel de avance del 62%. Comprende los trabajos de construcción de la segunda pista de aterrizaje, calles de rodaje y elementos conexos. Esta obra se dio inicio en diciembre de 2020. Se estima que dicho paquete de trabajo culmine en el mes de mayo de 2022. El plazo contractual para el término de la construcción y puesta en operación de la Segunda Pista es 30 de enero de 2023.
- Respecto al Paquete de Trabajo WP 4 que comprende la Línea de utilización eléctrica en 60KV y la Sub Estación Provisional 60-20KV, se encuentran culminados.
- El Paquete de Trabajo WP3 – Construcción del nuevo Terminal: Comprende la construcción del nuevo Terminal del AIJC, ubicado entre las dos pistas y en la zona sur del aeropuerto, para facilitar el acceso de los núcleos urbanos de Lima y Callao. La obra fue adjudicada en el mes de setiembre, se viene elaborando la ingeniería conceptual y se vienen realizando trabajos preliminares. El plazo contractual para el término de construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal Aéreo es el 30 enero de 2025.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cabe destacar que uno de los factores que afectó la ejecución de las inversiones de ampliación del aeropuerto, fue la suspensión de las mejoras a desarrollarse en el Lado Aire (segunda pista) y Lado Tierra (nuevo terminal), componentes principales del Proyecto de Ampliación del AIJCH. En el Informe N° 00709-2020-JCA-GSF-OSITRAN se estableció la pandemia como nexos causal por el cumplimiento tardío de las mejoras antes señaladas, determinándose que el tiempo de afectación por las medidas implementadas por el gobierno para prevenir y/o mitigar los efectos del COVID 19 sería de 98 días.

Entre otras mejoras sobre la actual infraestructura aeroportuaria del AIJCH, se ejecutaron las siguientes obras: Ampliación de Salas Remotas Ejes C5 – C8 Primer Piso, Mejoras en el Sistema de Extinción de Incendios, Mejoras en el Sistema de Protección Contra Incendios I, Mejoras de Edificaciones 2019, Rehabilitación de Pavimentos existentes, Construcción de Red de Ductos para Comunicaciones zona SE – Tramo IV: SE Nueva Sur – Rescate, Mejoras en Almacén LAP e Implementación de UPS para equipos de control del Sistema HBS.

En general, las inversiones en mejoras (obras de ampliación y remodelación de la infraestructura aeroportuaria, equipamiento y servicios), supervisada por el Ositrán han contribuido a la mejora en el cumplimiento de los niveles de servicio de acuerdo con las exigencias mínimas señaladas en el Contrato de Concesión, así como continuar con el proyecto de ampliación del AIJCH a fin de atender la demanda proyectada.

De otro lado, otras obras en el sector se han ejecutado en el aeropuerto de Chiclayo. Así, durante el año 2021, 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). De acuerdo con los Reportes de Avance de Obra aprobados hasta diciembre 2021, el avance acumulado es del 23,99%, equivalente a USD 8,78 millones.

Puertos

El importe monetario estimado asociado a la ejecución de obras portuarias reportadas en el año 2021 (incluido IGV) superó los USD 99 millones, lo cual significó un incremento de 30% con relación a lo ejecutado el año anterior. Entre las obras ejecutadas destacan la continuación de las obras de modernización del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry y el inicio de la ejecución de la ampliación del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur. En particular, se ejecutaron las siguientes obras en los terminales portuarios concesionados:

Cuadro N° 5
Inversión ejecutada en las infraestructuras portuarias

| Detalle de las obras | Monto (incluido IGV)* |
|---|----------------------------------|
| Modernización del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry | USD 62,07 millones |
| Ampliación del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur. | USD 22,79 millones |
| Obras de Inversión Adicional – Etapa 4 en el Terminal Portuario de Paita | USD 7,97 millones |
| Modernización del Terminal Portuario General San Martín - Pisco | USD 3,69 millones |
| Obras Complementarias en el Terminal Norte Multipropósito del Callao | USD 2,48 millones |

* Según el Reporte de Información N° 00003-2022-GSF-OSITRAN. Este importe está en función de los precios aprobados en el Expediente Técnico y el estimado de metrados ejecutados en obra, para los meses reportados por los concesionarios portuarios en el año 2021.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Las obras listadas incluyen intervenciones de modernización o ampliación de muelles, lo cual permitirá atender naves de mayores dimensiones (eslora y capacidad de carga), impactando positivamente en la oferta de servicios a las Naves. También incluyen la implementación de almacenes, silos y patios en los terminales portuarios, impactando positivamente en la oferta de servicios a la carga.

Cabe señalar que, en el caso del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, la suscripción de la Adenda N° 02 al Contrato de Concesión en febrero de 2020 permitió tener un marco contractual que viabiliza el proceso de aprobación del Expediente Técnico de tales Obras y el consecuente inicio de la ejecución de las obras. En efecto, con fecha 12 de marzo de 2021, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) aprobó los Expedientes Técnicos de las inversiones obligatorias y adicionales de la Fase 2 del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur con una inversión aproximada de USD 350,4 millones (incluido IGV). La ejecución de dichas obras se inició el 6 de septiembre de 2021.

Vías Férreas

En 2021, se ejecutaron inversiones por un monto de USD 337 millones en las obras de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, las mismas que han contemplado básicamente la culminación de la Etapa 1A constituida por la construcción de 5 Estaciones Subterráneas (Evitamiento, Ovalo Santa Anita, Colectora Industrial, Hermilio Valdizan y Mercado Santa Anita) y 5 km. de vía férrea subterránea. Así, al cierre de 2021, la inversión total ejecutada en dicha infraestructura asciende a USD 1857,4 millones, lo cual representa un avance de 41,15% del total de la inversión referencial del proyecto.

Ahora bien, a diciembre de 2021, existe un retraso en las inversiones de la Concesión de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, del orden del 24% respecto a lo programado. Dicho retraso se debe al impacto por el evento de fuerza mayor generado a consecuencia de la Pandemia del COVID-19, así como a dos factores que persisten de años anteriores: 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) referidas a la necesidad de optimizaciones en algunas de las Estaciones y Pozos.

Vías Navegables

A diciembre de 2021, la Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A.- COHIDRO ha invertido un importe estimado en USD 1 millón, correspondiente a la instalación de trece (13)

estaciones limnimétricas¹⁸. 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 de apertura y mantenimiento.

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. El porcentaje de avance en dicha fabricación es de 85,7% a diciembre de 2021, siendo este bien uno de los principales equipos a ser utilizado durante las obras de dragado.

Cabe indicar que, si bien se tenía prevista la entrega de este equipo para el año 2020, ello no fue posible, en tanto el cronograma de trabajo sufrió 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, siendo que 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.

Es importante resaltar que la Hidrovía Amazónica es el medio para el transporte fluvial, que generaría facilidades para el traslado de personas y movimiento comercial mediante embarcaciones de forma segura y ordenada. Los beneficios principales de la Hidrovía están vinculados con la integración de las comunidades de la Amazonía como Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas, Saramiriza y Santa Rosa, en la frontera con Colombia y Brasil, aportando facilidades para diversas actividades económicas en la zona de alcance del proyecto. Sin embargo, durante el año 2021 no se observa impacto directo en los ciudadanos, en tanto la Hidrovía Amazónica no se encuentra aún en etapa de operación (prestación de servicios).

Cabe destacar que, al cierre de 2021 no se cuenta aún con la aprobación del Informe Final del Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d), el cual fue presentado ante la Autoridad Ambiental (SENACE) en mayo de 2019 para su evaluación. No obstante, mediante Carta N° 0596-2019-GG-COHIDRO del 19 de diciembre de 2019, el Concesionario se desistió de la solicitud de evaluación del referido instrumento ambiental y requirió que se declare la conclusión de dicho procedimiento administrativo. Según lo indicado por COHIDRO, se encontraba imposibilitado de subsanar las observaciones dentro del plazo otorgado, debido a que el MTC no habría cumplido con efectuar oportunamente los Estudios Ecotoxicológicos, los cuales eran requeridos para dicha actuación.

Como consecuencia de lo antes indicado, el Concesionario no ha logrado presentar el respectivo EDI, toda vez que se exige para ello que se cuente con la aprobación previa del instrumento ambiental antes mencionado y, en esa línea, tampoco es posible iniciar las obras de dragado de apertura, las cuales se encontraban inicialmente programadas para el año 2020. Ante la incertidumbre actual del proyecto, el Concesionario planteó al Concedente convenir la Caducidad de la Concesión por Mutuo Acuerdo, conforme a lo informado mediante Carta N° 0157-2021-GG-COHIDRO del 20 de mayo de 2021, sin que haya una respuesta del Concedente al cierre de 2021.

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

¹⁸ Estación donde se mide el nivel de una corriente hídrica mediante un aparato (mira dividida en centímetros) que mide altura del agua, sin registrarla.

obligaciones derivadas de los Contratos de Concesión. Así, a continuación, se detalla las sanciones y penalidades impuestas durante el 2021.

- **Sanciones aplicadas y que cuentan con carácter firme a nivel administrativo**¹⁹

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 actual Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones²⁰ del Ositrán. Cabe señalar que la aplicación de uno u otro reglamento obedece a la aplicación del principio de irretroactividad²¹, propio de la potestad sancionadora administrativa.

En el 2021, se tramitaron 68 expedientes relativos al análisis de si corresponde o no el inicio de un procedimiento administrativo sancionador, siendo que en 12 expedientes se determinó el inicio y la aplicación de sanciones a entidades prestadoras por incumplimiento de obligaciones previstas en las cláusulas de sus Contratos de Concesión o la normativa aplicable. Del total de sanciones impuestas a Entidades Prestadoras, el 50% correspondió al Tren Urbano de Lima S.A. concesionario de la Línea 1 del Metro, por un monto equivalente a S/ 591,7 miles. Por su parte, el sector aeroportuario registró 3 sanciones, por un monto total de S/ 123,4 miles; mientras que el sector de infraestructura portuaria registró la aplicación de 2 sanciones por un monto equivalente a S/ 31,4 miles. En el sector de Redes Viales no se registró la aplicación de sanciones. El monto total de las sanciones aplicadas fue equivalente a S/ 838 948, conforme el siguiente detalle:

Cuadro N° 6
Sanciones aplicadas a las Entidades Prestadoras – 2021

| Infraestructura | Sanción | | |
|-------------------------------|---------------------------------|------------------------|----------------|
| | Entidad Prestadora | Expedientes Tramitados | Monto (S/) |
| Ferrovias y del Metro de Lima | Tren Urbano de Lima S.A. | 6 | 591 712 |
| | Ferrocarril Transandino S.A. | 1 | 92 444 |
| Aeroportuaria | Lima Airport Partners S.R.L. | 2 | 43 868 |
| | CORPAC S.A. | 1 | 79 508 |
| Portuaria | APM Terminals Callao S.A. | 1 | 28 644 |
| | Terminal Portuario Paracas S.A. | 1 | 2772,00 |
| Red Vial | -- | 0 | 0,00 |
| Total | | 12 | 838 948 |

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán
Elaboración: Jefatura de Fiscalización del Ositrán

Como se aprecia en el siguiente gráfico, el sector de infraestructura de Ferroviaria y del Metro de Lima (con 7 sanciones) cuenta con el mayor número de sanciones aplicadas (58% del total registrados) por un monto total de S/ 684 156.00 que representó el 81% del monto total de las sanciones impuestas. Por otro lado, la infraestructura Aeroportuaria registró 3 sanciones (25% del total registrados), el cual representó el 15% del monto total de las sanciones aplicadas y, finalmente, el sector de infraestructura Portuaria registró 2 sanciones (17% del total registrados), representando el 4% del monto total de las sanciones impuestas.

¹⁹ 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 de 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.

²⁰ 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.

²¹ **Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa**

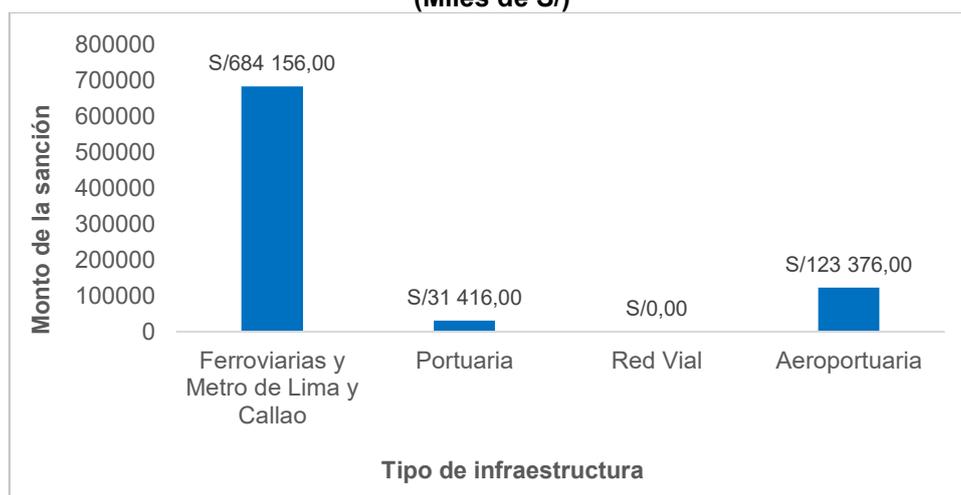
La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:

(...)

5.- Irretroactividad.- Son aplicables las disposiciones sancionadoras vigentes en el momento de incurrir el administrado 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.

Gráfico N° 9
Monto de las sanciones impuestas – 2021
(Miles de S/)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán
 Elaboración: Jefatura de Fiscalización del Ositrán

En el siguiente cuadro se muestra el detalle de los incumplimientos detectados en cada uno de los 12 expedientes tramitados donde se determinó la aplicación de sanciones a entidades prestadoras:

Cuadro N° 7
Sanciones impuestas a las Entidades Prestadoras- 2021

| Infra-estructura | Entidad prestadora | Fecha de notificación resolución de sanción | Incumplimiento | Cláusula contractual o normativa incumplida |
|------------------|------------------------------|---|--|--|
| Aeroportuaria | Lima Airport Partners S.R.L. | 26/04/2021 | Incumplimiento del Concesionario por no publicar el extracto de la Solicitud de Acceso de la empresa AVIO S.A. conforme lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN. | Artículo 55 del REMA y el Artículo 14 del Reglamento de Acceso a la Infraestructura del AIJCH. |
| | | 26/04/2021 | Incumplimiento referido al procedimiento de acceso por negociación directa con el usuario Intermedio AVIANCA (antes TRANS AMERICAN AIR LINE S.A.), dado que la modificación o renovación del Contrato de Acceso N° 40000216 (proyecto de Adenda) debió seguir con los mismos procedimientos establecidos para su suscripción; es decir, presentar a OSITRAN el proyecto de adenda para su revisión y publicar en su página web el proyecto de adenda, a fin de que los usuarios puedan presentar sus observaciones o comentarios en un plazo determinado. | Artículos 71°, 72°, 73° y 76° del REMA |
| | CORPAC | 21/10/2021 | Incumplimiento de las obligaciones de brindar seguridad en la prestación de los servicios aeroportuarios y no cumplir con informar sobre las condiciones en las cuales se encontraba el ascensor del Aeropuerto Internacional "Tnte. FAP Alejandro Velasco Astete" de la ciudad del Cusco, lo cual habría determinado que el día 06 de agosto de 2018, la señora Primitiva Basílisa Ortiz Flores y su hija sufrieran un accidente al utilizar el ascensor el cual le provocó a ella una contusión en la pierna izquierda y a su hija, un desgarro en la rodilla. | Incumplimiento del artículo 7 y 13 del RUITUP y el artículo 2 y 18 del Código de Protección y Defensa del Consumidor |

| Infra-estructura | Entidad prestadora | Fecha de notificación resolución de sanción | Incumplimiento | Cláusula contractual o normativa incumplida |
|------------------------|---------------------------------|---|--|---|
| Metros y Ferrocarriles | Tren Urbano de Lima S.A | 20/12/2021 | Incumplimiento del numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario GYM FERROVIAS S.A en el evento de Talonamiento de la aguja AG8 - Villa El Salvador. | Numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión |
| | | 20/12/2021 | Incumplimiento del numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario GYM FERROVIAS S.A en el evento de: Talonamiento de la aguja AG1 en cola de vía del Patio Taller Villa El Salvador. | Numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión |
| | | 20/05/2021 | Incumplimiento por obstaculizar las actividades del supervisor de OSITRAN y del Consorcio de Conservación L1, en el incidente del 24 de abril de 2019. | Numeral 2.2.10 del Anexo 7, las cláusulas 8.10, 17.4 y de las disposiciones comunes de la sección XVII del Contrato de Concesión; y del artículo 13 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN. |
| | | 12/07/2021 | Incumplimiento de las obligaciones contenidas en la norma A.130 requisitos de seguridad del Reglamento Nacional de Edificaciones, normas NFPA 72, NFPA 20 y NFPA 25; referido a la Inoperatividad del Sistema de Protección Contra Incendios en la Estación Ayacucho. | Cláusula 5.31 y los numerales 1.1.1, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.2.4, 2.2.6 y 2.3.3 del Anexo 7 del Contrato de Concesión |
| | | 06/09/2021 | Incumplimiento del Concesionario al haberse negado a presentar al Regulador, la información solicitada por este, referida a: Instrucciones Generales de Operación, Disposiciones e Instrucciones particulares de operación, Normas específicas emitidas por el área de Operaciones. Procedimientos u órdenes de servicio. | Cláusula 17.4 del Contrato de Concesión y, en el literal c) del Artículo 13° y Artículo 28° del Reglamento General de Supervisión |
| | | 05/10/2021 | Incumplimiento referido a haber inobservado lo previsto en el Reglamento Operativo Interno (ROI) conforme lo previsto en el Contrato de Concesión y el Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de pasajeros en vías férreas que forman parte del Sistema Ferroviario Nacional, por haber incurrido en una infracción relativa a incumplimiento de obligaciones en materia de seguridad exigida en el Contrato de Concesión. | Numerales 1.1.1 y 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión |
| | Ferrocarril Transandino S.A. | 20/12/2021 | Incumplimiento referido al evento ocurrido el 19 de octubre de 2019, fecha en la cual los trenes N° 62 y N° 21 circularon en el tramo Chillca – Piscacucho en diferente sentido por la vía principal, siendo esta una vía única; de tal forma que ambos trenes se "encontraron" y se detuvieron 115 metros antes de que se produzca una colisión. El presunto incumplimiento se debería el ingreso de información errada al Track Warrant System. | Cláusula 7.5 del Contrato de Concesión, del Artículo 69° del Reglamento Nacional de Ferrocarriles – Anexo del D.S. N° 032-2005-MTC y del Artículo 7° del RUITUP |
| Puertos | Terminal Portuario Paracas S.A. | 26/04/2021 | Incumplimiento de rendimientos promedios trimestrales vinculadas a los indicadores "Embarque y Descarga de Carga Fraccionada – Fertilizantes" y "Embarque y Descarga de Carga Fraccionada– Palanquilla" sujetos a Niveles de Servicio y Productividad, de evaluación promedio trimestral por parte del concesionario Terminal Portuario Paracas S.A., correspondientes al Décimo Trimestre de Explotación (mes de diciembre 2016 a febrero de 2017). | Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión |
| | APM Terminals Callao S.A. | 24/06/2021 | Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel fertilizantes por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Vigésimo tercer trimestre de Explotación (enero - marzo 2017). | Cláusula 1.23.72 y Anexo 3 del Contrato de Concesión |

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Jefatura de Fiscalización

- **Penalidades aplicadas y que cuentan con decisión firme a nivel de Ositrán²²**

Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (MTC) por los incumplimientos contractuales en que incurra el Concesionario. Estas penalidades están fijadas en cada contrato de concesión bajo el ámbito del Ositrán²³.

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.

En el 2021, se tramitaron 14 expedientes relativos al análisis de si corresponde o no la aplicación de penalidades, de los cuales en 13 expedientes se determinó que correspondía la aplicación de penalidades a entidades prestadoras por incumplimiento de obligaciones previstas en las cláusulas de sus Contratos de Concesión. El sector de infraestructura aeroportuaria registró la aplicación de 8 penalidades (61,5%), el sector de infraestructura de Red Vial registró 4 penalidades (30,8%) y el sector de infraestructura de Ferrovias y del Metro de Lima registró 1 penalidad. En el sector Portuario no se registró la aplicación de penalidad alguna. El monto total de las penalidades aplicadas fue equivalente a S/ 9 381 642.00, conforme al siguiente detalle.

Cuadro N° 8
Penalidades aplicadas a las Empresas Concesionarios – 2021

| Infraestructura | Penalidad | | |
|---------------------------------|--|------------------------|---------------------|
| | Empresa Concesionaria | Expedientes Tramitados | Monto (S/) |
| Ferroviaria y del Metro de Lima | Concesionario Ferrocarril Transandino S.A. | 1 | 0,00* |
| Aeroportuaria | Aeropuertos del Perú S.A. | 6 | 381 082,00 |
| | Aeropuertos Andinos del Perú S.A. | 2 | 4 100 000,00 |
| Red Vial | Concesionaria Vial Sierra Norte S.A. | 2 | 4 898 960,00 |
| | Concesión Canchaque S.A. | 1 | 1 600,00 |
| | Concesionaria Vial del Perú S.A. | 1 | 69 129,36 |
| Total | | 13 | 9 381 642,00 |

* Penalidad de Pre – aviso, de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

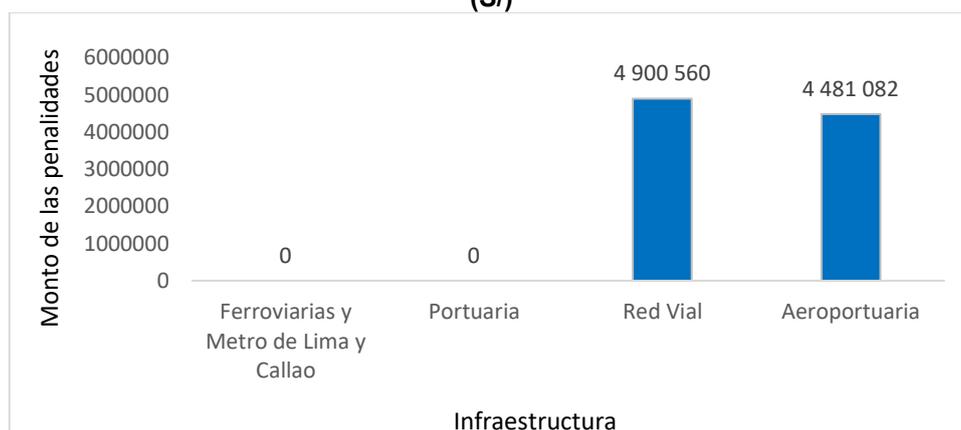
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Como se aprecia en el siguiente cuadro, el mayor número de penalidades aplicadas correspondió a empresas del sector de infraestructura Aeroportuaria donde se registraron 8 penalidades (61% del total registrados), el cual representó el 48% del monto total aplicado por un monto equivalente a S/ 4,48 millones. Por otro lado, en el sector de infraestructura de Red Vial se registraron 4 penalidades aplicadas (31% del total registrados) que representó el 52% del monto total aplicado. Finalmente, del registro de penalidades impuestas a empresas del sector de infraestructura de Ferrovias y del Metro de Lima se registra la aplicación de 1 penalidad (8% del total registrados) que representó el 0% del monto total aplicado por ser una penalidad no pecuniaria de amonestación prevista en el Contrato de Concesión.

²² 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 sujetos 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.

²³ 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.

Gráfico N° 10
Monto de las penalidades impuestas – 2021
(S/)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán
 Elaboración: Jefatura de Fiscalización del Ositrán

En el siguiente cuadro se muestra el detalle de los incumplimientos detectados en cada uno de los 13 expedientes tramitados donde se determinó la aplicación de penalidades entidades prestadoras:

Cuadro N° 9
Penalidades impuestas a las Entidades Prestadoras- 2021

| Infraestructura | Entidad prestadora | Fecha de notificación | Incumplimiento | Cláusula contractual incumplida |
|-----------------|-----------------------------------|-----------------------|--|---|
| Aeroportuaria | Aeropuertos Andinos del Perú S.A. | 19/02/2021 | Incumplimientos del Concesionario al no haber presentado las Declaraciones de Impacto Ambiental de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión. | Numeral 12.1.3.1 del Contrato de Concesión |
| | | 15/09/2021 | Incumplimiento del Concesionario, al no haber solicitado a la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC la debida certificación Ambiental de la obra nueva "Mejoramiento del servicio de embarque y desembarque del aeropuerto de Arequipa". | Numeral 12.1.1.6 del Contrato de Concesión |
| | Aeropuertos del Perú S.A. | 04/01/2021 | Incumplimiento del Concesionario por no seguir los procedimientos establecidos en los literales A.4, E y H.2 del Anexo 27 – "Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías" del referido contrato en la adquisición e implementación del Equipamiento Necesario. | Anexo 27 del Contrato de Concesión |
| | | 04/01/2021 | Incumplimiento del Concesionario, por no seguir los procedimientos establecidos en el Anexo 27 del referido contrato en los procesos de selección de Adjudicación Directa de las inversiones contempladas en los Intangibles N°06, N°07, N°11, N°12, N°17 N°20 y N°21 realizados por el Concesionario entre los años 2010 y 2012. | Cláusula 8.2.1.4 y Anexo 27 del Contrato de Concesión |
| | | 28/10/2021 | Incumplimiento de las obligaciones respecto al mantenimiento de los Bienes de la Concesión de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 en el segundo, tercer y cuarto trimestre del año 2014. | Cláusulas 6.1 y 6.2 del Contrato de Concesión |
| | | 21/12/2020 | Incumplimiento referido a que, del 31 de octubre del año 2014 al 24 de julio del año 2016, el Concesionario no aseguró la presencia de un médico en el aeropuerto de Trujillo. | Apéndice 1 del Anexo 8 del Contrato de Concesión |

| Infraestructura | Entidad prestadora | Fecha de notificación | Incumplimiento | Cláusula contractual incumplida |
|-----------------------|--------------------------------------|-----------------------|---|---|
| | | 03/06/2021 | Incumplimiento del Concesionario respecto de lo establecido en el Anexo 27 – “Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías”, por utilizar material de una cantera sin contar con las autorizaciones y aprobaciones correspondientes. | Numeral 8.8.3 y el Anexo 27 del Contrato de Concesión |
| | | 13/12/2021 | Incumplimiento relativo a la presentación extemporánea de las facturas correspondientes a las cuotas de los Certificados de Reconocimiento de Derechos del Pago por Obras (CRPAO) del Proyecto Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco. | Literal n) numeral 3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión |
| Red Vial | Concesionaria Vial Sierra Norte S.A. | 10/02/2021 | Incumplimiento de la obligación establecida en la cláusula 13.13. del Contrato de Concesión, respecto a la entrega en el plazo del informe ambiental sobre cumplimiento de los respectivos componentes ambientales en la ejecución de la Rehabilitación, Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial de la Concesión. | Cláusula 13.13. del Contrato de Concesión |
| | | 05/08/2021 | Incumplimiento del Concesionario referido a no levantar las observaciones formuladas a su Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico Inicial, dentro del plazo establecido en el Contrato de Concesión. | Cláusula 6.6 del Contrato de Concesión |
| | Concesión Canchaque S.A.C. | 12/04/2021 | Incumplimiento del Concesionario referido a haber presentado el informe mensual de conservación y explotación del mes de noviembre 2020 fuera del plazo dispuesto en el Oficio N° 1129-10-GS-OSITRAN. | Cláusulas 7.8 y 8.5 del Contrato de Concesión |
| | Concesionaria Vial del Perú S.A. | 10/12/2021 | Incumplimiento del Concesionario referido a no haber concluido con las labores de mantenimiento del Subtramo 5 dentro de los plazos establecidos. | Numeral 7.4 de la Adenda N° 7 y el numeral 5.1 del Acta de Acuerdo |
| Metro y Ferrocarriles | Ferrocarril Transandino S.A. | 08/09/2021 | Incumplimiento del Concesionario referido a haber remitido de forma extemporánea la actualización del Anexo N° 2 del Contrato de Concesión. | Numerales 3.8 de la Cláusula Tercera, 14.1 de la Cláusula Décimo Cuarta y 16.2 de la Cláusula Décimo Sexta del Contrato de Concesión. |

Fuente: Base de datos de la JFI.
Elaboración: Jefatura de Fiscalización

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-PCM²⁴, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización impuso penalidades a empresas supervisoras por un monto total equivalente a S/ 1 020 299,96²⁵, correspondiente a un total de 20 expedientes tramitados donde se determinó la existencia de incumplimientos.

²⁴ Conforme al ROF, entre sus funciones, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización aplica penalidades a las empresas supervisoras o terceros que realicen actividades de supervisión sujetas al ámbito de competencia del Ositrán, de conformidad con el artículo 25 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.

²⁵ Para todos los montos se considera la UIT del año de aplicación (2021 y un tipo de cambio referencial de S/. 3.85).

Cuadro N° 10
Penalidades impuestas a las Empresas Supervisoras – 2021

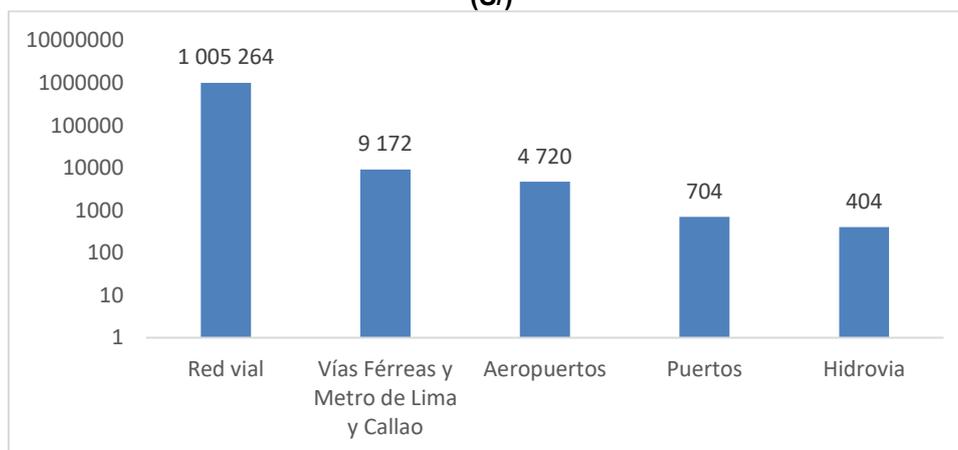
| Infraestructura | Empresa Supervisora | Penalidad | |
|-----------------|--|------------------------|---------------------|
| | | Expedientes Tramitados | Monto (S/) |
| Aeroportuaria | Consortio Ayesa Perú SAC - AYESA Ingeniería y Arquitectura SAU | 2 | 4603,49 |
| | La Protectora Corredores de Seguros S.A. | 1 | 117,26 |
| Metro de Lima | Consortio Supervisor Internacional Línea 2 | 4 | 9172,18 |
| Portuaria | La Protectora Corredores de Seguros S.A. | 4 | 703,56 |
| Hidrovia | La Protectora Corredores de Seguros S.A. | 1 | 440,00 |
| Red Vial | Leicy Marlen Sánchez Salcedo | 1 | 1263,14 |
| | La Protectora Corredores de Seguros S.A. | 2 | 1653,37 |
| | Consortio IIRSA Centro Tramo 2 | 1 | 50 000,00 |
| | Consortio Supervisor Vial del Sur | 1 | 939 499,04 |
| | Consortio Concesiones Viales | 3 | 13 200,00 |
| Total | | 20 | 1 020 299,96 |

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 red vial, donde se registraron 8 penalidades (40% del total de expedientes) que representa el 98,53% del monto total aplicado. Las empresas que supervisaron la infraestructura de ferrovías y del Metro de Lima registraron la aplicación de 4 penalidades (20% del total de expedientes), que representó el 0,90% del monto total aplicado. En tanto, las empresas que supervisaron la infraestructura portuaria registraron también 4 penalidades (20% del total de expedientes), que representó el 0,07% del monto total aplicado. En el sector de la infraestructura aeroportuaria, se registra la aplicación de 3 penalidades (15% del total de expedientes), que representó el 0,46% del monto total aplicado. Finalmente, de las empresas que supervisaron a la infraestructura de hidrovia se tiene el registro de 1 penalidad aplicada (5% del total de expedientes) que representó el 0,04% del monto total de penalidades aplicadas.

Gráfico N° 11
Monto de las penalidades impuestas a las Empresas Supervisoras – 2021*
(S/)



* Gráfico en escala logarítmica

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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 ámbito²⁶, 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 con 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° 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC²⁷.

²⁶ Conforme con lo dispuesto en el REGO del Ositrán, la función reguladora la ejerce exclusivamente el Consejo Directivo, el cual basa sus decisiones en los informes que elaboran de manera conjunta la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (GRE) y la Gerencia de Asesoría Jurídica (GAJ). En particular, la GRE está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios; mientras que la GAJ tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.

²⁷ 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.

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)²⁸. 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 2021, se emitieron las siguientes resoluciones con respecto a los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria:

Cuadro N° 11
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 factor de productividad aplicable a los Servicios Estándar en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, ascendente a -2,66%. | N° 002-2021-CD-OSITRAN | 08/01/2021 |
| Revisión tarifaria | Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao | Se aprueba el factor de productividad aplicable a los servicios regulados, ascendente a -6,04%. | N° 024-2021-CD-OSITRAN | 13/06/2021 |
| Revisión tarifaria | CORPAC | Se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los siguientes servicios al pasajero (TUUA) y servicios a la nave (Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas) provistos en los aeropuertos de Cuzco, Nazca y lis comprendidos en el Grupo V. | N° 035-2021-CD-OSITRAN | 17/08/2021 |
| | | Se aprobó el inicio de la revisión extraordinaria de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo | N° 056-2021-CD-OSITRAN | 10/11/2021 |
| Desregulación tarifaria | Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma | Se aprueba la desregulación tarifaria del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) | N° 034-2021-CD-OSITRAN | 17/08/2021 |
| | | Se desestimó la solicitud de desregulación tarifaria del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto | N° 0025-2021-CD-OSITRAN | 09/06/2021 |
| Fijación tarifaria | Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao | Se aprueba la tarifa máxima del Servicio Especial denominado Pre-enfriado de Contenedor Vacío | N° 006-2021-CD-OSITRAN | 17/02/2021 |

Fuente: Resoluciones del Consejo Directivo

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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

²⁸ 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%.

El 08 de enero de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el factor de productividad de DPW ascendente a -2,66%, 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.

Cuadro N° 12
Factor de productividad propuesto para DP World Callao S.R.L.

| | Promedio |
|--|-----------------|
| Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la economía (ΔW^e) | 1,43% |
| Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la empresa (ΔW) | 3,39% |
| Diferencia ($\Delta W^e - \Delta W$) | -1,96% |
| Tasa de variación promedio de la PTF de la empresa (ΔPTF) | -0,67% |
| Tasa de variación promedio de la PTF de la economía (ΔPTF^e) | 0,03% |
| Diferencia ($\Delta PTF - \Delta PTF^e$) | -0,70% |
| Factor de Productividad de DP World S.R.L. | -2,66% |

*Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 002-2021-CD-OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

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)
 - Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
 - Tarifa por contenedor vacío de 40 pies
 - Tarifa de transbordo por contenedor con carga de 20 pies
 - Tarifa de transbordo por contenedor con carga de 40 pies
 - Tarifa de transbordo por contenedor vacío de 20 pies
 - Tarifa de transbordo por contenedor vacío de 40 pies
- Servicios en Función a la Carga
 - Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
 - Tarifa por contenedor con carga de 40 pies

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

- **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 (TNM) 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.

El 12 de marzo de 2021, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0011-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el Informe “Propuesta: Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao”. Asimismo, se dispuso la publicación de la propuesta, a fin de recibir los comentarios de las partes interesadas.

El 14 de junio de 2021, mediante Resolución N° 024-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, ascendente a -6,04%. Dicho factor de productividad se encontrará vigente desde el 01 de julio de 2021 hasta el 30 de junio de 2026.

Cuadro N° 13
Factor de productividad propuesto del TNM*

| | Promedio |
|--|-----------------|
| Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la economía (ΔW^e) | 0,41% |
| Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la empresa (ΔW) | -1,20% |
| Diferencia ($\Delta W^e - \Delta W$) | 1,61% |
| Tasa de variación promedio de la PTF de la empresa (ΔPTF) | -7,38% |
| Tasa de variación promedio de la PTF de la economía (ΔPTF^e) | -0,03% |
| Diferencia ($\Delta PTF - \Delta PTF^e$) | -7,65% |
| Factor de Productividad de APM Terminals Callao S.A. | -6,04% |

* Corresponde al factor de productividad del TNM sin considerar los años proforma 2015 y 2016 relacionados con el inicio de operaciones de las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM.

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 002-2021-CD-OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

El precio tope calculado mediante la regla RPI (-6,04%) se aplicará anualmente a los siguientes servicios regulados:

Cuadro N° 14
Canastas de servicios regulados en el terminal norte multipropósito en el terminal portuario del Callao

| | | |
|-----------------------------|---|---|
| Servicios Estándar | Canasta de Servicios Estándar en función a la nave | Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel |
| | <ul style="list-style-type: none"> a. Servicio a la Nave por metro eslora – hora (o fracción de hora) b. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> ○ Servicio con Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies vacío ▪ Contenedores de 40 pies vacío ○ Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies vacío ▪ Contenedores de 40 pies vacío c. Servicios de transbordo <ul style="list-style-type: none"> ○ Servicios con Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies lleno ▪ Contenedores de 40 pies lleno ▪ Contenedores de 20 pies vacío ▪ Contenedores de 40 pies vacío | <ul style="list-style-type: none"> d. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> ○ Carga Fraccionada ○ Carga Rodante ○ Carga Sólida a Granel ○ Carga Líquida a Granel |
| Servicios Especiales | Canasta de Servicios Estándar en función a la carga en contenedores | Canasta de Servicios Estándar a pasajeros |
| | <ul style="list-style-type: none"> e. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> ○ Servicio con Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies lleno ▪ Contenedores de 40 pies lleno ○ Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies lleno ▪ Contenedores de 40 pies lleno | <ul style="list-style-type: none"> f. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> ○ Pasajeros |
| | Canasta de Servicios Especiales en función a la nave | Canasta de Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel |
| | <ul style="list-style-type: none"> g. Re-estiba carga rodante vía nave h. Re-estiba carga rodante vía muelle i. Re-estiba carga fraccionada vía nave j. Re-estiba carga fraccionada vía muelle | <ul style="list-style-type: none"> k. Embarque/descarga carga proyecto con grúa móvil l. Embarque/descarga carga proyecto sin grúa móvil m. Carga fraccionada peligrosa directa con equipamiento y personal adicional n. Carga fraccionada peligrosa indirecta con equipamiento y personal adicional o. Uso de barrera de contención p. Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves q. Pre-enfriado de contenedor vacío |

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 002-2021-CD-OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- **Revisión tarifaria de de los servicios al pasajero y servicios a la nave brindados por CORPAC**

El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, se aprobaron niveles de Tarifas Máximas que debía aplicar CORPAC por los servicios aeronáuticos prestados en los aeropuertos bajo su administración, los cuales fueron clasificados en los Grupos I, II, III y IV, de acuerdo con el tráfico de pasajeros registrado en dichos aeropuertos, precisándose que las tarifas propuestas para el Grupo V serían las mismas que aquellas propuestas para el Grupo IV.

El 03 de mayo de 2021, mediante Carta N° GG-311-2021-O/6, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V²⁹.

El 17 de agosto de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC S.A. sobre los siguientes servicios provistos en los aeropuertos y aeródromos de Cuzco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V: (i) Servicios al pasajero: Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA), (ii) Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, (iii) Estacionamiento y Mangas.

El 30 de diciembre de 2021, mediante Memorando N° 00245-2021-GRE-OSITRAN la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, remitió a la Gerencia General el Informe “Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.”, así como la propuesta de resolución del Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta. Dicha propuesta, fue aprobada mediante Resolución N° 002-2022-CD-OSITRAN de fecha 14 de enero de 2022.

La metodología empleada para la formulación de las tarifas propuestas es la de Costo de Servicio. Con dicha metodología se busca garantizar que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los mencionados servicios, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo.

- **Revisión tarifaria de de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo brindados por CORPAC**

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2017-CD-OSITRAN, se aprobaron las Tarifas de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, disponiéndose que podrá llevarse a cabo una revisión ordinaria de estas luego de cuatro (04) años contados desde el inicio de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte. Así, considerando que estas tarifas entraron en vigor el 10 de noviembre de 2017, los cuatro (04) años de vigencia se cumplen el 10 de noviembre de 2021.

El 12 de agosto de 2021, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, indicando que su solicitud se enmarca en el numeral (iii) del artículo 10 del RETA. En particular, señaló que los factores exógenos que justifican la revisión extraordinaria son: (i) la caída en los ingresos por la prestación de los servicios de aeronavegación; y, (ii) la caída de las transferencias efectuadas por la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. como contraprestación por los servicios brindados en el AIJCH debido a la pandemia por COVID 19, así como la mayor celeridad con la cual van a realizarse inversiones como consecuencia de la ampliación del AIJCh.

El 10 de noviembre de 2021, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el inicio de la revisión extraordinaria de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo, prestados por CORPAC. A la fecha, Ositrán se encuentra elaborando su propuesta tarifaria en el marco de lo establecido en el RETA.

- **Desregulación Tarifaria en el Nuevo 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

²⁹ En particular, los aeropuertos de Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí, Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas.

almacenamiento del cuarto día en adelante brindados en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, NTPY-NR). 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 contenedores (llenos y vacíos) y para carga fraccionada en almacén cubierto, mientras 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.

El 08 de enero de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0001-2021-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán declaró fundado en parte el recurso de reconsideración interpuesto por COPAM contra la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2020-CD-OSITRAN; y, en consecuencia, aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio especial “Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores llenos y vacíos”.

Posteriormente, luego de analizar diversa información sobre la existencia de posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio bajo análisis, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2021-CD-OSITRAN del 9 de junio de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la “Propuesta: Desregulación Tarifaria del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos)”, la cual fue prepublicada con la finalidad de recibir comentarios de parte de los interesados

Los principales usuarios del servicio bajo análisis son operadores logísticos que transportan productos por encargo de terceras empresas, quienes requieren movilizar carga en contenedores (contenedores llenos) desde Lima hasta Iquitos, y traerlos de regreso en sentido contrario (como contenedores vacíos), considerando dos rutas o ejes multimodales: vía Yurimaguas y vía Pucallpa.

Si un usuario del NTPY-NR cuyo punto de origen de su carga es Lima deja de emplear dicho terminal portuario y en cambio empieza a usar el Terminal Portuario de Pucallpa – Logística Peruana del Oriente (TPP-LPO) como punto de conexión con Iquitos, podría obtener un menor costo de transporte, reduciéndose de ese modo su costo de provisión del servicio de transporte de contenedores. Es importante indicar que de acuerdo con LPO, la tasa de ocupación del TPP-LPO se encuentra actualmente alrededor de 50%, con lo cual se concluye que dicho terminal tiene capacidad para almacenar nuevos contenedores.

Por tal motivo, resulta razonable esperar que al menos aquellos operadores logísticos para quienes el costo de transporte representa un factor importante o incluso determinante en la elección del puerto, puedan sustituir al NTPY-NR por el TPP-LPO para atender la demanda de transporte de contenedores de sus clientes, siendo por tanto posible sustituir la cadena logística de transporte de contenedores vía Yurimaguas por la otra ruta vía Pucallpa.

Considerando lo antes señalado, el 17 de agosto de 2021, mediante Resolución N° 034-2021-CD-OSITRAN, se aprobó la desregulación tarifaria del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) brindado por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. en el NTPY-NR.



- **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.

El 24 de febrero de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2021-CD-OSITRAN, se determinó la Tarifa Máxima del Servicio Especial denominado Pre-enfriado de Contenedor Vacío, a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Callao a los consignatarios de carga fraccionada que soliciten el servicio como parte del 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, ascendente a USD 30,57 por contenedor.

5.5. Mandatos de acceso

- **Aeropuertos**

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.

Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 057-2021-CD-OSITRAN de fecha 03 de noviembre de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán resolvió ampliar la vigencia del Mandato de Acceso a LAP para el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Arrendamiento de Mostradores Check-In y Arrendamiento de Oficinas Operativas**) y para el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (**Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento**)³⁰ hasta el 31 de julio de 2022.

- **Puertos**

Durante el transcurso del año 2021, el Ositrán no recibió solicitudes para la emisión de Mandatos de Acceso para la prestación de servicios esenciales dentro de los terminales portuarios supervisados por el 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 Activos³¹, el Consejo Directivo del Ositrán debe emitir opinión técnica previa sobre los proyectos de Contratos de Concesión a solicitud de Proinversión³²; así como sobre los proyectos de modificación de dichos contratos a solicitud del MTC³³. 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 Infraestructura³⁴.

A continuación, se presenta el detalle de las opiniones emitidas por el Ositrán durante el año 2021 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.

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-GSF-GAJ) de fecha 03 de septiembre de 2020, el cual contiene el análisis técnico legal 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.

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

³⁰ Los mandatos vigentes fueron dictados mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN, N° 007-2017-CD-OSITRAN y N° 008-2017-CD-OSITRAN.

³¹ 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/>

³² 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.

³³ 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.

³⁴ 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.

la Versión Inicial del Contrato de Concesión pueda ser una generada por el esfuerzo de cooperación permanente.

El 15 de enero de 2021, mediante Informe Conjunto N° 0008-2021-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), a solicitud de Proinversión formulada a través de los Oficios N° 66-2020/PROINVERSIÓN/DEP.02 y N° 1-2021/PROINVERSION/DEP.02, el Ositrán emitió opinión adicional sobre la Versión Inicial del Contrato asociada a la Iniciativa Privada Cofinanciada “Anillo Vial Periférico”. Adicionalmente a las observaciones formuladas en el Informe Conjunto N° 00100-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), se efectuaron observaciones sobre los niveles de servicio de la concesión en el marco de la competencia de Ositrán, relativas al mantenimiento de la infraestructura, medición de niveles de servicio, penalidad por incumplimientos de niveles de servicios, entre otros.

Cabe precisar que la modalidad propuesta por Proinversión para el Anillo Vial Periférico es la de Concesión por Iniciativa Estatal Cofinanciada, cuyo 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).

5.6.2. Opiniones de modificación de contratos

- **Adenda N° 10 al Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur**

Mediante Oficio N° 5353-2020-MTC/19 el MTC solicitó al Ositrán emitir opinión sobre el Proyecto de Adenda N° 10 al Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur.

El 15 de enero de 2021, a través del Informe Conjunto N° 0007-2021-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), el Consejo Directivo emitió la opinión previa sobre el proyecto de Adenda N° 10 al Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur. Al respecto, en la referida opinión previa, se observó -entre otros- aspectos relacionados a la regulación de las obras nuevas y obras complementarias, cláusula anticorrupción, aporte por regulación, y de la seguridad vial de la concesión.

- **Adenda N° 1 al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao**

Mediante el Oficio N° 1238-2021-MTC/19, el MTC solicitó al Ositrán emitir opinión sobre el Proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.

En el referido Proyecto de Adenda, las Partes planteaban las siguientes modificaciones:

- (i) Modificar las Cláusulas 1.23.1, 1.23.45, 1.23.56, 1.23.63, 1.23.65, 1.23.75, 1.23.77, 1.23.101 de la sección I, los incisos (i) y (ii) del literal b) de la Cláusula 3.3 de la Sección III, Cláusulas 6.4, 6.8, 6.10 y 6.11 de la sección IV, Cláusula 10.3, 10.3.1, 10.3.3 y 10.3.3.1 de la sección X, Cláusula 12.6 de la sección XII, Cláusula 13.4 de la sección XIII, Cláusula 15.5, 15.9 y 15.19 de la sección XV.
- (ii) Modificar el Anexo 1 referido a la relación de bienes del Concedente, incorporar el Anexo 3.A sobre los Niveles de Servicio y Productividad, modificar el Anexo 4 respecto de los parámetros técnicos de cumplimiento obligatorio para las obras y equipamiento, modificar el apéndice 1 del Anexo 9 sobre las obras iniciales y obras en función a la demanda, modificar el Anexo 11 sobre el modelo de declaración del

acreedor permitido, modificar el Anexo 12 sobre el modelo de carta de aprobación en favor del acreedor permitido, incorporar el Anexo 16.A sobre la propuesta técnica complementaria y modificar la Tabla N° 5 del Anexo 17 sobre el cuadro de penalidades aplicables al Contrato de Concesión.

- (iii) Incorporar la Cláusula 1.23.75.A, 1.23.89-A, 1.23.101.A en la sección I, Cláusula 4.2-A en la sección IV, Cláusulas 5.19.A, 5.19.B, 5.19.C y 5.19.D de la sección V, el literal t) de la Cláusula 15.1.3 y 15.11.A de la sección XV, y Cláusula 16.9.A en la sección XVI del Contrato de Concesión.

Mediante el Informe Conjunto N° 0048-2021-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) de fecha 07 de abril de 2021, se concluyó que la solicitud de opinión técnica respecto del Proyecto de Adenda cumplía todos los requisitos de admisibilidad previstos en el referido Contrato y en las Leyes y Disposiciones Aplicables, evaluándose cada una de las modificaciones propuestas por las partes. Posteriormente el Consejo Directivo, emitió el Acuerdo N° 2333-731-21-CD-OSITRAN, que aprobó el Informe Conjunto N° 0048-2021-IC-OSITRAN, emitiendo de este modo, la opinión del regulador al proyecto de adenda.

5.6.3. Interpretación de Contratos de Concesión

- **Interpretación del segundo párrafo de la cláusula 7.1 del Contrato de Concesión Hidrovía Amazónica**

El 06 de noviembre de 2020, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0060-2020-CD-OSITRAN, se dispuso el inicio del procedimiento de interpretación del segundo párrafo de la cláusula 7.1. del Contrato de Concesión del proyecto “Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza – Iquitos – Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón”, en tanto que se advirtieron las dos posibles lecturas que se señalan a continuación: (i) Los niveles de servicio (del Sistema de Captura y Registro de Parámetros Hidrometeorológicos) son exigibles desde la suscripción del Acta de Aceptación de las Obras Obligatorias del Tramo correspondiente; y, (ii) Los niveles de servicio (del Sistema de Captura y Registro de Parámetros Hidrometeorológicos) son exigibles a partir del inicio de la Explotación.

En ese sentido, mediante el Informe Conjunto N° 00014-2021-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) se concluyó que la segunda lectura, según la cual los niveles de servicio son exigibles a partir del inicio de la Explotación, resultaba acorde al texto contractual, en virtud de lo establecido en la cláusula 1.2.65 del Contrato de Concesión, el cual establece que los Niveles de Servicio son aquellos indicadores mínimos de calidad de servicio que el Concesionario debe lograr y mantener durante la Explotación de la Hidrovía Amazónica, según se especifica en el Anexo 3. Asimismo, se indicó que, el Contrato de Concesión impone la obligación a cargo del Concedente de que la metodología para la medición de los Niveles de Servicio se encuentre disponible en un plazo de seis (06) meses anteriores al inicio de la Explotación, por lo que se observa que la existencia de dicha metodología se encuentra enfocada al inicio de la Explotación. Por otro lado, se resaltó que la metodología para la medición de los Niveles de Servicio es una herramienta indispensable durante el desarrollo de las actividades de supervisión vinculadas a la verificación del cumplimiento de los Niveles de Servicio, toda vez que se requiere la definición de variables y procedimientos que deberán ser observados por el Concesionario para el cumplimiento de las obligaciones que le han sido asignadas en el Contrato de Concesión.

El referido Informe Conjunto fue aprobado en la Sesión Ordinaria del Consejo Directivo N° 726-2021-CD-OSITRAN. Finalmente, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0004-2021-CD-OSITRAN de fecha 03 de febrero de 2021, el Consejo Directivo resolvió interpretar el segundo párrafo de la cláusula 7.1 del Contrato de Concesión “Hidrovía Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza – Iquitos – Santa Rosa; Río Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el Río Marañón; Río Ucayali, tramo Pucallpa - Confluencia con el Río Marañón”, en el siguiente sentido:

“Los niveles de servicio (del Sistema de Captura y Registro de Parámetros Hidrometeorológicos) son exigibles a partir del inicio de la Explotación.”

- **Interpretación del noveno párrafo de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao**

Mediante la Resolución Consejo Directivo N° 0048-2021-CD-OSITRAN, se dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del noveno párrafo de la cláusula 6.4 y el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, dado que se consideró que las mencionadas disposiciones contractuales podrían llevar, a dos lecturas posibles, a saber:

- (i) Posibilidad del Concesionario de decidir el orden de las obras al interior de cada etapa sujetándose a los gatillos de demanda.
- (ii) Posibilidad de iniciar las Obras de las Etapas 3, 4 y 5, antes de cumplirse los gatillos de demanda (adelanto de obras).

Sobre el particular, en el Informe Conjunto N° 00160-2021-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) se señaló que conforme a la cláusula 16.3 del Contrato de Concesión en caso de divergencia en la interpretación del Contrato de Concesión a fin de resolver dicha situación, luego del Contrato (con sus Anexos y modificatorias), se debe considerar las Circulares y posteriormente las Bases.

En el presente caso, se siguió el método de interpretación histórico, para lo cual se revisaron los documentos del proceso de promoción del Proyecto de Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, encontrándose que:

- (i) En la Circular N° 06, emitida el 27 de septiembre de 2010, se podía observar la respuesta del Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura Portuaria a la Consulta N° 107 donde se indicaba que: “La Sociedad Concesionaria puede adelantar las Obras de las etapas, siempre y cuando ésta no afecte la operatividad del Terminal Portuario del Callao ni ocasione congestión en el Terminal Norte Multipropósito, debiendo considerar las restricciones establecidas en la respuesta a la consulta N° 115. El detalle de cada etapa deberá estar establecido en el expediente técnico correspondiente”; y,
- (ii) En el documento “COMENTARIOS Y SUGERENCIAS RECIBIDAS DE LOS POSTORES AL SEGUNDO PROYECTO DE CONTRATO DE CONCESIÓN PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO EN EL TP CALLAO” se mencionaba lo siguiente en respuesta a lo indicado por uno de los postores (APM): “*Se recoge parcialmente: Las Obras indicadas en las Etapas 3 a la 6 antes mencionadas, se podrán desarrollar en el orden que la SOCIEDAD CONCESIONARIA estime conveniente, siempre y cuando no afecte la operatividad del Terminal Portuario del Callao ni el cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad exigidos*”. En ese sentido, a través del Informe Conjunto N° 00160-2021-IC-OSITRAN (GSF-GAJ), las Gerencias recomendaron la interpretación respecto del párrafo noveno de la cláusula 6.4 y el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, acorde a la Lectura 2: “Posibilidad de iniciar las Obras de las Etapas 3, 4 y 5, antes de cumplirse los gatillos de demanda (adelanto de obras).

El referido Informe Conjunto fue aprobado en la Sesión Ordinaria del Consejo Directivo N° 754-2021-CD-OSITRAN. Finalmente, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0062-2021-CD-OSITRAN de fecha 20 de diciembre de 2021, el Consejo Directivo resolvió interpretar el noveno párrafo de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 1 del Anexo de diciembre del 9 del Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, en el siguiente sentido:

“Para cada una de las Etapas 3, 4 y 5, existen los siguientes gatillos de demanda que se miden en periodos de doce (12) meses contados a partir del inicio de

Explotación de la Concesión:

| Etapa | Gatillo de demanda |
|---------|---------------------|
| Etapa 3 | 1 millón de TEU |
| Etapa 4 | 1,3 millones de TEU |
| Etapa 5 | 1,5 millones de TEU |

El Concesionario está obligado a iniciar las Obras de cada Etapa a más tardar a los 6 meses de alcanzado el respectivo gatillo, sin perjuicio del hecho de que el referido inicio de Obras no será exigible en tanto no haya culminado la Construcción de la Etapa anterior. Asimismo, el Concesionario está facultado a decidir el orden en el que va a desarrollar las Obras al interior de cada Etapa.

Adicionalmente, el Concesionario tiene la facultad de “adelanto de Obras” entendida como la facultad de iniciar la ejecución de todas o algunas de las Obras de cualquier Etapa antes de alcanzado su respectivo gatillo, sujeto a la condición de que se cuente con el pronunciamiento técnico de la Autoridad Portuaria Nacional en el cual se precisen dichas Obras y que el adelanto de la ejecución de tales Obras no afecta la operatividad del Terminal Portuario del Callao ni el cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad exigidos.”

- **Interpretación del numeral 3 del Anexo 5 “Régimen Tarifario” del Contrato de Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2021-CD-OSITRAN de fecha 03 de marzo de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de interpretación del numeral 3 del Anexo 5 “Régimen Tarifario” del Contrato de Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry.

Sobre el particular, mediante el Informe Conjunto N° 0057-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) se señaló que a partir de una interpretación sistemática, lógica, funcional e histórica del proceso de promoción de la Iniciativa Privada Autofinanciada del Proyecto “Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry”, y de acuerdo con el Principio de buena fe, la lógica y finalidad de las disposiciones contractuales, los descuentos tarifarios se dejan de otorgar, una vez cumplido el plazo mínimo y la verificación de las inversiones relacionadas a cada producto específico.

En esa línea, se indicó que el numeral 3 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, debe ser interpretado en el sentido que la culminación de los descuentos se da por producto específico (soya, fertilizantes, concentrado de mineral, maíz y trigo, entre otros) cuando transcurre el plazo respectivo, según corresponda, y, adicionalmente, el Concesionario puede prestar los servicios de tracción y almacenaje para dicho producto como parte del Servicio Estándar.

Finalmente, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0018-2021-CD-OSITRAN de fecha 22 de abril de 2021, el Consejo Directivo resolvió interpretar el numeral 3 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, en el siguiente sentido:

“La vigencia de los descuentos para cada producto específico de la carga a granel (soya, fertilizantes, concentrado de mineral, maíz y trigo, entre otros) culminará si, adicionalmente a la verificación del plazo respectivo, el Concesionario puede prestar los servicios de tracción y almacenaje dentro del recinto portuario para dicho producto como parte del Servicio Estándar.”

- **Interpretación de oficio del literal b) del numeral 10.4.1 de la Cláusula Décima del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.**

Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0028-2021-CD-OSITRAN de fecha 09 de junio de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 10.4.1 de la Cláusula Décima del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

Al respecto, por medio del Informe Conjunto N° 00087-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ-GSF), se indicó que de acuerdo con el análisis efectuado, a partir de una interpretación sistemática, funcional y lógica del Contrato de Concesión, corresponde interpretar el literal b) del numeral 10.4.1 de la Cláusula Décima del Contrato de Concesión de la siguiente forma:

De acuerdo al mecanismo de pago del cofinanciamiento previsto en el Contrato de Concesión, los ingresos netos de la Concesión a ser reconocidos mediante el mecanismo de PAO o CRPAO, podrán garantizar los contratos de financiamiento; no obstante, considerando el cronograma de pago de los PAO o CRPAO, dichos contratos podrían superar el Plazo de la Concesión.

Asimismo, se señaló que dicha interpretación se encuentra en línea con la conclusión de la interpretación planteada tanto por el MTC como por el Concesionario.

Finalmente, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0030-2021-CD-OSITRAN de fecha 08 de julio de 2021, el Consejo Directivo resolvió interpretar el literal b) del numeral 10.4.1 de la Cláusula Décima del Contrato de Concesión en los términos antes expuestos.

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 usuarios³⁵. 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 2021 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.

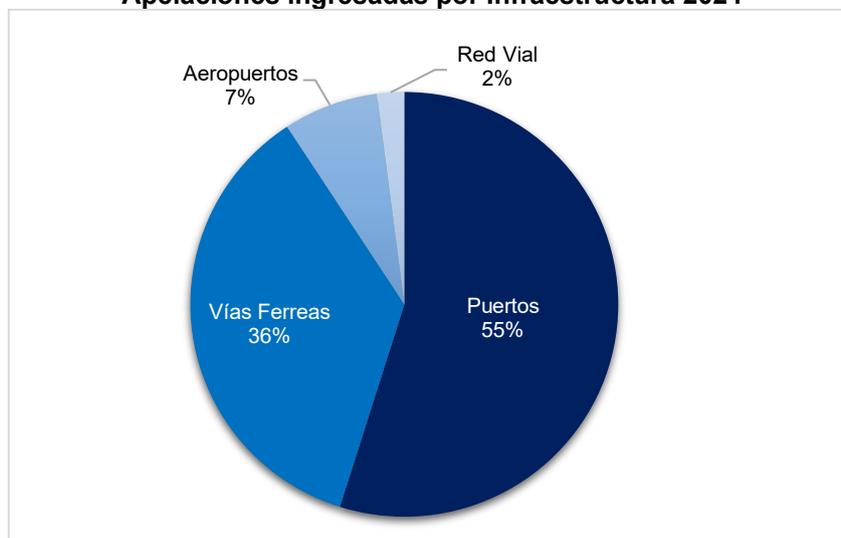
³⁵ Cabe señalar que, conforme a lo establecido en el REGO, Usuario es la persona natural o jurídica que utiliza la infraestructura en calidad de:

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.

- **Apelaciones ingresadas durante el 2021 por entidad prestadora**

Durante el año 2021, ingresaron un total de 195 recursos de apelación presentados ante el TSC, correspondientes a los reclamos declarados infundados por las entidades prestadoras en primera instancia. De este total, 107 apelaciones correspondieron a servicios vinculados a infraestructuras portuarias (55%), 70 a infraestructuras ferroviarias – Línea 1 (36%), 14 a infraestructuras aeroportuarias (7%), y 4 a infraestructuras viales (2%).

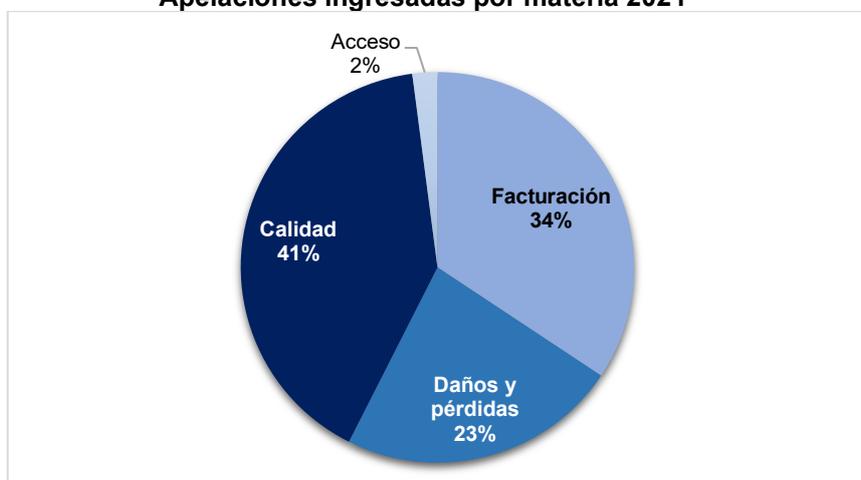
Gráfico N° 12
Apelaciones ingresadas por Infraestructura 2021



Fuente: Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

De las 195 apelaciones ingresadas, 79 se encuentran relacionadas a la calidad y oportuna prestación de los servicios (41%), 67 correspondieron a facturación y cobro de servicios (34%), 45 a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (23%) y 4 a acceso a la infraestructura (2%).

Gráfico N° 13
Apelaciones ingresadas por materia 2021



Fuente: Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos 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 75

apelaciones durante el año 2021, seguida de Tren Urbano de Lima S.A. que cuenta con 70 apelaciones ingresadas según el siguiente detalle:

Cuadro N° 15
Apelaciones ingresadas por Entidad Prestadora y Materia en el año 2021

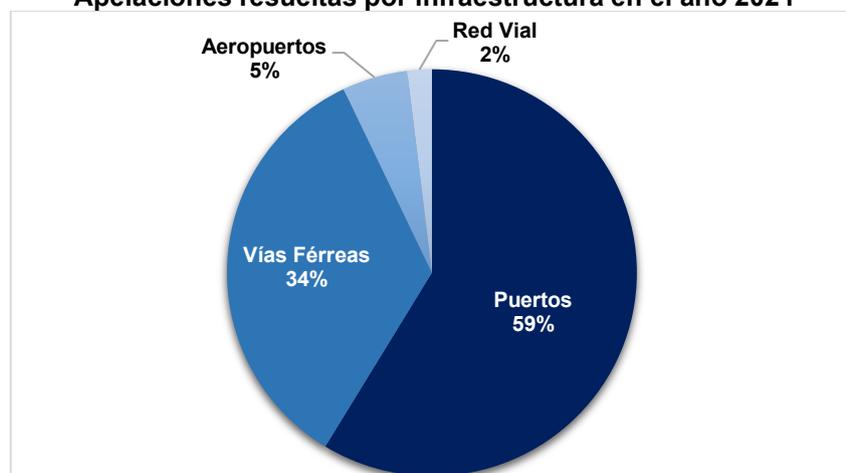
| Infra-estructura | Entidad Prestadora | Materia de Reclamos ingresados 2021 | | | | | Total |
|------------------|--|-------------------------------------|------------------|-----------|----------|-----------------|------------|
| | | Facturación | Daños y pérdidas | Calidad | Acceso | Aplicación REMA | |
| Puertos | APM Terminals Callao | 44 | 31 | 0 | 0 | 0 | 75 |
| | DP World Callao S.R.L. | 14 | 11 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| | Concesionaria Puerto Amazonas S.A. | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Salaverry Terminal Internacional S.A. | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Terminal Portuario Paracas S.A. | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A. | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | Total | 64 | 43 | 0 | 0 | 0 | 107 |
| Aeropuertos | Aeropuertos del Perú S.A. | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| | Lima Airport Partners S.R.L. | 0 | 2 | 5 | 2 | 0 | 9 |
| | Aeropuertos Andinos del Perú S.A | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | Corpac S.A. | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| | Total | 1 | 2 | 7 | 4 | 0 | 14 |
| Red Vial | Concesionaria Vial del Perú S.A. | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Concesionaria IIRSA Norte S.A. | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | Concesionaria Vial del Sol S.A. | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Survial S.A. | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | Total | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 4 |
| Vías Férreas | Tren Urbano de Lima S.A. | 0 | 0 | 70 | 0 | 0 | 70 |
| Total | | 67 | 45 | 79 | 4 | 0 | 195 |

Fuente: Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- Apelaciones resueltas durante el 2021 por entidad prestadora**

El año 2021, el TSC resolvió un total de 155 apelaciones presentadas por los usuarios. En ese sentido, de acuerdo con el tipo de infraestructura, se resolvieron 91 expedientes sobre infraestructuras portuaria (59% de las apelaciones resueltas), 53 expedientes sobre infraestructura ferroviaria o de la Línea 1 del Metro de Lima (34% de las apelaciones resueltas), 8 expedientes respecto de infraestructura aeroportuaria y 3 relacionados a infraestructura vial, según el siguiente gráfico:

Gráfico N° 14
Apelaciones resueltas por infraestructura en el año 2021



Fuente: Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Respeto a las apelaciones resueltas por entidad prestadora, se resolvieron principalmente apelaciones ingresadas contra APM Terminals Callao (82) y Tren Urbano de Lima S.A. (53), entre otros concesionarios:

Cuadro N° 16
Apelaciones resueltas por Entidad Prestadora en el año 2021

| Infraestructura | Entidad Prestadora | N° de Expedientes |
|---------------------|--|-------------------|
| Puertos | APM Terminals Callao | 82 |
| | DP World Callao S.R.L | 7 |
| | Salaverry Terminal Internacional S.A | 1 |
| | Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A. | 1 |
| | Total | 91 |
| Aeropuertos | Aeropuertos Andinos del Perú S.A. | 2 |
| | Aeropuertos del Perú S.A. | 2 |
| | Corpac S.A. | 1 |
| | Lima Airport Partners S.R.L. | 3 |
| | Total | 8 |
| Red Vial | Concesionaria Vial del Sol S.A. | 2 |
| | Concesionaria Vial Del Perú S.A. | 1 |
| | Total | 3 |
| Vías Férreas | Tren Urbano de Lima S.A. | 53 |
| | Total | 53 |
| TOTAL | | 155 |

Fuente: Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- **Sentido de las apelaciones resueltas por el Tribunal de Solución de Controversias durante el 2021**

De otro lado, del total de ciento cincuenta y cinco (155) apelaciones resueltas durante el año 2021, cincuenta y seis (56) apelaciones se resolvieron favorablemente a los usuarios, representando un 36,1% de apelaciones resueltas y cincuenta (50) fueron declaradas infundadas, representando un 32,3%, según el siguiente detalle:

Cuadro N° 17
Apelaciones resueltas del 2020

| Sentido Apelaciones | N° Expedientes | Part. % |
|---------------------|----------------|-------------|
| Fundadas | 56 | 36,1% |
| Infundadas | 50 | 32,3% |
| Improcedentes | 35 | 22,6% |
| Desistimiento | 13 | 8,4% |
| Nulidad | 1 | 0,6% |
| Total | 155 | 100% |

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

Cabe resaltar que durante el año 2021, la Secretaría Técnica y el Tribunal se han visto afectados en sus labores por la falta de quorum del Colegiado, conforme se detalla a continuación:

Primer periodo de falta de quorum del TSC

El 26 de noviembre de 2020, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) informó a la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) y al OSITRAN sobre la renuncia formulada por el señor Francisco Javier Coronado Saleh al cargo de vocal del TSC que venía ejerciendo en su representación, por lo que al quedar el TSC con únicamente dos vocales en el cargo, quedó sin quorum suficiente para cumplir sus funciones.

Mediante oficios N° 239-2020-TSC-OSITRAN del 1 de diciembre de 2020 y 002-2021-PD-OSITRAN del 7 de enero de 2021, se solicitó a la PCM, la designación de un nuevo vocal, lo cual ocurrió mediante Resolución Suprema N° 013-2021-PCM publicada el 10 de febrero de 2021, por la cual se designó al señor Humberto Zúñiga Schroder como nuevo miembro del TSC en representación del INDECOPI.

En tal sentido, el TSC no sesionó ni resolvió reclamos de los usuarios los meses de diciembre de 2020 y enero de 2021, meses durante los cuales creció la cantidad de expedientes pendientes de resolver, volviendo el TSC a sesionar y funcionar en el mes de febrero de 2021.

Segundo periodo de falta de quorum del TSC

El 20 de septiembre de 2021 culminó el periodo de designación de la señora Ana María Granda Becerra luego de 10 años en representación MTC, por lo que luego de dicha fecha, el TSC quedó nuevamente con únicamente dos vocales en funciones, no contando con el quorum mínimo para sesionar y cumplir sus funciones a partir de dicho momento.

Posteriormente, el 25 de octubre de 2021, la señora Roxana Barrantes Cáceres presentó ante el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), su carta de renuncia al cargo de Vocal del TSC en su representación, al haber sido designada miembro del directorio del Banco Central de Reserva del Perú el 8 de octubre de 2021, habiendo sido aceptada dicha renuncia mediante Resolución Suprema N° 159-2021-PCM publicada el 16 de noviembre de 2021. En tal sentido, el TSC quedó con un único vocal en funciones, el señor Humberto Zúñiga, requiriéndose el nombramiento de cuando menos dos (2) vocales para volver a contar con el quorum mínimo para sesionar y cumplir sus funciones.

Así, en el caso del vocal en representación del MTC, se remitieron oportuna y reiteradamente a la PCM, los Oficios N° 0123-2021-PD-OSITRAN del 5 de abril, 0165-2021-PD-OSITRAN del 30 de junio, 0197-2021-PD-OSITRAN del 08 de agosto y 0321-2021-PD-OSITRAN del 21 de diciembre de 2021; y, al propio MTC, los Oficios N° 0258-2021-PD-OSITRAN del 21 de setiembre y 0279-2021-PD-OSITRAN del 27 de octubre de 2021, solicitando la designación de un nuevo vocal; sin que a la fecha haya sido realizada la referida designación.

Igualmente, en el caso del vocal en representación del MEF, se remitieron a la PCM los Oficios 0294-2021-PD-OSITRAN del 16 de noviembre y 0321-2021-PD-OSITRAN del 21 de diciembre de 2021, solicitando la designación de un nuevo vocal; sin que a la fecha tampoco haya sido realizada dicha designación.

Finalmente, debe agregarse que mediante Resolución Ministerial N° 231-2021-PCM, publicada en El Peruano el 2 de octubre de 2021, se conformó la Comisión de Selección encargada de la conducción del Concurso Público de selección de postulantes al cargo de miembro del TSC a proponer por la PCM en representación de la sociedad civil; encontrándose conformada dicha Comisión por dos (2) representantes de la PCM, uno (1) del MEF y uno (1) del MTC.

Sin embargo, mediante decisión comunicada en la página web de la PCM el pasado 1 de diciembre de 2021, la Comisión de Selección informó de la suspensión del referido Concurso Público hasta que el MTC designe a un nuevo representante ante dicha Comisión. En tal sentido, el TSC no pudo sesionar los meses de octubre, noviembre y diciembre del año 2021 (inclusive enero de 2022), ni resolver durante dicho periodo los reclamos de los usuarios.

Consecuentemente, habiendo ingresado durante el año 2021 un total de 195 expedientes, únicamente se pudieron resolver 155 expedientes, en lugar de los 220 que se proyectaron resolver en el Plan de reducción de carga del mes de marzo presentado a Gerencia General luego de recompuesto el quorum del TSC en febrero de 2021 (Informe N° 008-2021-STO-OSITRAN), habiendo aumentado la cantidad de expedientes en trámite a 161 al 31 de diciembre de 2021.

- **Informes relacionados a procesos contenciosos administrativos**

Durante el año 2021 se elaboraron y presentaron ante Procuraduría Pública, dieciséis (16) 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° 18
Informes para Procuraduría Pública de OSITRAN

| Mes | Informe | Expediente |
|-----------|---------------------------------|--|
| Febrero | Informe N° 004-2021-STO-OSITRAN | Exp. 121-2018-TSC-OSITRAN |
| | Informe N° 006-2021-STO-OSITRAN | Exp. 59, 170, 171 y 172-2017-TSC-OSITRAN |
| | Informe N° 007-2021-STO-OSITRAN | Exp. 171 y 172-2019-TSC-OSITRAN |
| Abril | Informe N° 012-2021-STO-OSITRAN | Exp. 032-2019-TSC-OSITRAN |
| | Informe N° 014-2021-STO-OSITRAN | Exp. 148-2019-TSC-OSITRAN |
| | Informe N° 015-2021-STO-OSITRAN | Exp. 145-2019-TSC-OSITRAN |
| Julio | Informe N° 025-2021-STO-OSITRAN | Exp. 037 y 067-2019-TSC-OSITRAN |
| Agosto | Informe N° 026-2021-STO-OSITRAN | Exp. 029-2021-TSC-OSITRAN |
| | Informe N° 027-2021-STO-OSITRAN | Exp. 231-2018-TSC-OSITRAN |
| | Informe N° 028-2021-STO-OSITRAN | Exp. 159 y 162-2019-TSC-OSITRAN |
| Setiembre | Informe N° 032-2021-STO-OSITRAN | Exp. 106-2017-TSC-OSITRAN |
| Octubre | Informe N° 037-2021-STO-OSITRAN | Exp. 131-2019-TSC-OSITRAN |
| | Informe N° 034-2021-STO-OSITRAN | Exp. 192-2018-TSC-OSITRAN |
| Noviembre | Informe N° 038-2021-STO-OSITRAN | Exp. 155-2019-TSC-OSITRAN |
| Diciembre | Informe N° 043-2021-STO-OSITRAN | Exp. 118-2020-TSC-OSITRAN |
| | Informe N° 044-2021-STO-OSITRAN | Exp. 076-2020-TSC-OSITRAN |

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

5.8. Función normativa³⁶

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.

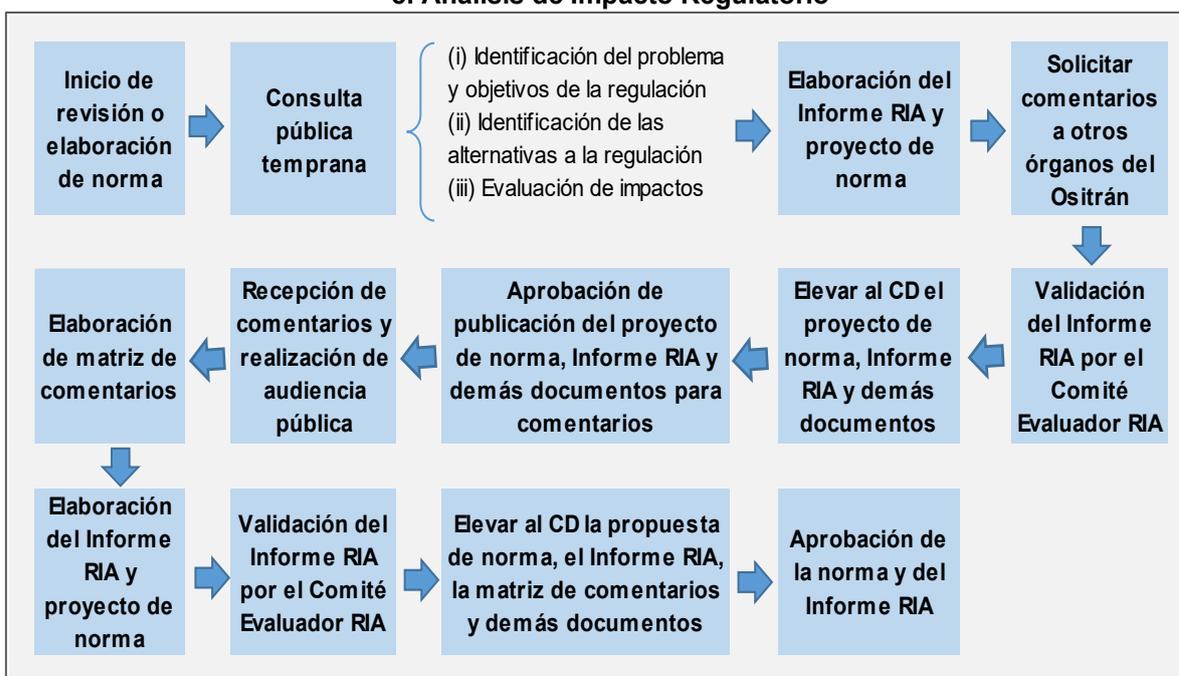
En efecto, con la aprobación del Manual para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio en el Ositrán (Manual RIA) en diciembre de 2017, se modificó el procedimiento interno de revisión y emisión de normas, con el fin de incorporar los principios del RIA. Así, en mayo de 2018, el Ositrán aprobó el procedimiento PC-15-SGC “*Elaboración y revisión de normas en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio*”, el cual ha tenido actualizaciones durante el 2020 (Versión 2 y 3). Sin embargo, para que el procedimiento se encuentre alineado con las directrices de la PCM para la implementación de gestión de procesos en las entidades de la administración pública³⁷, en agosto de 2021 dicho procedimiento fue integrado al Manual de Gestión de Procesos y Procedimientos Manual de Gestión de Procesos y Procedimientos E5 – Gestión Normativa (MGPP E5), el cual fue aprobado mediante Memorando Circular N° 129-2021-GG-OSITRAN. Con la aprobación del MGPP E5 si bien se dejó sin efecto el PC-15-SGC “*Elaboración y revisión de normas en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio*”, se mantuvieron las principales actividades previstas en dicho procedimiento.

³⁶ 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.

³⁷ Resolución de Secretaría de Gestión Pública N° 006-2018-PCM/SGP, que aprueba prueba la Norma Técnica N° 001-2018-SGP, Norma Técnica para la implementación de la gestión por procesos en las entidades de la administración pública. La referida Norma Técnica fue recogida en el Ositrán por Resolución de Gerencia General N° 175-2019-GG-OSITRAN que aprobó la DIR-GPP-01 Directiva para la formulación y aprobación de instrumentos para la gestión interna del Ositrán – V01 y por la Resolución de Gerencia General N° 101-2020-GG-OSITRAN que aprobó la DIR-GPP-02 Directiva para la formulación y aprobación de instrumentos para la gestión de procesos en el Ositrán – V02.

Así, uno de los anexos del MGPP E5 lo constituye el procedimiento “Elaboración y actualización de reglamentos y otras normas de carácter regulatorio”. Este procedimiento contiene cada una de las actividades para elaborar o revisar normas de carácter regulatorias del Ositrán, pudiendo aplicarse el Análisis de Impacto Regulatorio o no³⁸. Ahora bien, de aplicarse el análisis de impacto regulatorio, el mismo 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.

Ilustración N° 1
Principales etapas del procedimiento de emisión de normas del Ositrán aplicando el Análisis de Impacto Regulatorio



Fuente: *Elaboración y actualización de reglamentos y otras normas de carácter regulatorio - E5.02*
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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

Finalmente, 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

³⁸ Al respecto, debe tenerse en cuenta que el Análisis de Impacto Regulatorio se aplica a aquellas normas que de carácter general a ser emitidas por Ositrán, cuyo ámbito de aplicación sean las Entidades Prestadoras y/o usuarios, y que impliquen la creación de cargas, requisitos y/o procedimientos obligatorios a dichos administrados. No todas las normas que crea o modifica el Ositrán tienen ese carácter.

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.

5.8.1. Normas modificadas durante 2021

(i) 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 las Entidades Prestadoras y los 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 GRE en la aplicación de las disposiciones del RETA, así como la información recabada en el marco de las consultas previas efectuadas, se identificaron los principales problemas en la aplicación del reglamento: (i) dificultad por parte de los usuarios y administrados en la aplicación de algunas disposiciones, debido a la falta de claridad de las mismas; (ii) incertidumbre por parte de las Entidades Prestadoras respecto a determinados aspectos vinculados a los procedimientos tarifarios, determinación de tarifas y determinadas obligaciones, debido a ausencia de disposiciones; (iii) existencia de disposiciones que no aportan eficiencia del trámite de los procedimientos tarifarios; y, (iv) existencia de cargas y costos excesivos para las Entidades Prestadoras relativos a la publicación del tarifario.

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

El 21 de enero de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN³⁹, se aprobó el nuevo Reglamento General de Tarifas del Ositrán. La modificación se encuentra sustentada en el primer Informe de Análisis de Impacto Regulatorio efectuado por este regulador, con el apoyo técnico de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). El nuevo RETA se adecúa a las normas de simplificación administrativa y elimina la obligación de que las entidades prestadoras deban publicar en diarios de amplia circulación las modificaciones que realicen en sus tarifarios, lo cual genera un importante ahorro en costos monetarios (de alrededor de S/ 290 mil anuales). A continuación, se destacan las modificaciones y mejoras efectuadas más importantes:

³⁹ <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1581023/reso-003-2021-cd.pdf>

- **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.
 - **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 intermedios⁴⁰.
- (ii) **Actualización del Cuadro N° 2 “Tipología de las empresas supervisadas por OSITRAN” del Anexo I del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS)**

El Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN establece los incentivos no punitivos que promuevan, fomenten o refuercen el cumplimiento voluntario de las obligaciones legales y

⁴⁰ 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.

contractuales de las Entidades Prestadoras, de manera continua y constante; establecer incentivos punitivos con el objeto de disuadir que las Entidades Prestadoras incurran en infracciones por incumplimiento de obligaciones; así como desalentar la comisión de infracciones futuras; lo cual incluye la imposición de medidas correctivas orientadas a la subsanación de la conducta infractora.

En el Anexo I de dicho Reglamento se estipulan las sanciones que pueden recibir las Entidades Prestadoras al incurrir en infracción administrativa. En caso se establezcan multas, las mismas son fijadas teniendo en cuenta la tipología correspondiente a la empresa infractora, de acuerdo al Cuadro N° 2 “Tipología de las empresas supervisadas por OSITRAN”, tipología que puede ser actualizada atendiendo a cambios importantes en las características de las mismas o de la infraestructura bajo el ámbito de supervisión del Ositrán.

En efecto, en el 2021 se consideró oportuno la actualización de dicha tipología considerando que de manera posterior a la aprobación del reglamento se otorgó en concesión el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry⁴¹ y que han transcurrido más de 3 años desde la aprobación del RIIS y más de 5 años desde el periodo de referencia considerado para la clasificación de las empresas en el reglamento vigente⁴², periodo en el cual se han producido cambios en los indicadores económicos y desempeño de las entidades prestadoras⁴³.

En ese sentido, mediante Resolución de Gerencia General N° 123-2021-GG-OSITRAN de fecha 8 de noviembre de 2021 se aprobó la actualización del Cuadro N° 2 “Tipología de las empresas supervisadas por OSITRAN” del Anexo I del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones⁴⁴.

(iii) Actualización de la “Directiva para el Procedimiento Aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC”

El 09 de setiembre de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN, se actualizó la “Directiva para el Procedimiento Aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”. Dicha directiva contiene modificaciones de carácter técnico y operativo, con la finalidad de considerar, entre otros aspectos, que el Concesionario podrá elegir la modalidad contractual para la ejecución de las Mejoras, particularmente del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, así como unos ajustes a la nueva estructura del Plan de Diseño y de Trabajo - Presupuesto y Programa de Inversiones (PDT – PPI), elaborado sobre la base de las áreas funcionales existentes en el referido aeropuerto.

⁴¹ El Contrato de Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry se suscribió el 01 de octubre de 2018; mientras que el RIIS se publicó el 11 de abril de 2018.

⁴² En efecto, el periodo considerado para la clasificación de las empresas establecida en el cuadro 2 del Anexo I del RIIS fue el comprendido entre 2011 y 2015.

⁴³ Así, por ejemplo, entre 2015 y 2020, la inversión ejecutada por las entidades prestadoras se incrementó 58% (al pasar de USD 5823 millones a USD 9208 millones), con lo cual el nivel de avance se incrementó de 40,3% a 55,9%. Por otro lado, debe tenerse en consideración que, durante 2020, las medidas aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional, 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.

⁴⁴ Conforme a la Única Disposición Complementaria Final del RIIS, la Gerencia General podrá actualizar los valores referentes del Anexo I, según los siguientes términos:

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA.- Modificación del Anexo I y II

El Tribunal en Asuntos Administrativos podrá actualizar los valores referentes del Anexo I así como el contenido del Anexo II del presente Reglamento, cuando corresponda, por medio de resoluciones del Tribunal. En tanto se lleve a cabo la implementación del mencionado Tribunal, la Gerencia General tendrá a su cargo dicha función.

[El subrayado es nuestro]

5.8.2. Procedimientos de modificación de reglamentos en trámite al cierre de 2021

- **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 de este (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 de Información Confidencial del Ositrán, el cual 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, mediante el Informe N° 172-2021-GAJ de fecha 17 de diciembre de 2021, la Gerencia de Asesoría Jurídica elevó el Proyecto de Reglamento de Información Confidencial del Ositrán a efectos que el Consejo Directivo autorice su publicación para recibir los comentarios y sugerencias de los interesados.

De esta manera, se han identificado una serie de aspectos que se proponen como modificación, algunos constituyen cambios sustanciales de la norma vigente, que implican la variación del tratamiento establecido o introducen disposiciones para aspectos no previstos actualmente. En esa medida, se ha considerado pertinente plantear una modificación total del instrumento normativo y simplificar su denominación, por lo que a continuación se destacan los principales cambios que se recogen en el Proyecto de Reglamento de Información Confidencial:

- Se establece explícitamente que la calificación de la información confidencial por parte del Ositrán, puede darse a solicitud de parte o de oficio, siendo en este último caso facultativa.
- Se introducen elementos de análisis específicamente aplicables para la calificación de la información confidencial bajo los supuestos del secreto comercial, industrial o tecnológico.
- Se detallan los órganos encargados de calificar la información, los cuales resuelven las solicitudes de confidencialidad que formulen los administrados o, de ser el caso, realizan la calificación de oficio. La competencia del Consejo Directivo se ejerce respecto de la información generada o recibida en el marco de los procedimientos de fijación o revisión de tarifas o de desregulación tarifaria.
- Se incorporan disposiciones referidas al ingreso y requisitos de las solicitudes de confidencialidad en el contexto de la recepción de documentos de manera no presencial, a través de la Mesa de Partes Virtual u otros mecanismos alternativos autorizados.
- Se reduce la etapa de evaluación de requisitos, la cual queda a cargo de la Mesa de Partes del Ositrán y debe llevarse a cabo al momento de la recepción documental.
- Se extiende el plazo para la evaluación de las solicitudes de confidencialidad, lo cual obedece a que este periodo resulta insuficiente para dar atención oportuna a las solicitudes formuladas por los administrados.
- Se establecen disposiciones para dos procedimientos no regulados en el Reglamento Vigente, uno aplicable a los casos en que el Ositrán ejerza su facultad para calificar de oficio la información como confidencial y el otro para levantar su carácter confidencial previamente declarado.

Cabe mencionar que, el 7 de enero de 2022, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0001-2022-CD-OSITRAN, se publicó el Proyecto de Reglamento de Información Confidencial del Ositrán y su Exposición de Motivos, con el fin de recibir los comentarios de las partes interesadas⁴⁵. Así, a la fecha de presentación del Reporte Anual de Desempeño del año 2021 se recibieron comentarios de los interesados, los cuales vienen siendo materia de evaluación, a fin continuar con el procedimiento de aprobación del Reglamento de Información Confidencial del Ositrán.

- **Reglamento General de Supervisión**

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 (RGS), la cual fue autorizada con Memorando N° 303-2020-GG-OSITRAN de fecha 23 de setiembre de 2020.

De acuerdo con el Plan y Cronograma de Trabajo, se han desarrollado las siguientes actividades:

- *Consulta pública temprana del RGS:* Se llevó a cabo a fin del mes de octubre de 2020, con la participación de los usuarios (supervisores del Ositrán) y entidades prestadoras que forman parte del ámbito de aplicación subjetiva del RGS, quienes consultados a través de cuestionarios remitieron sus 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
- *Evaluación y elaboración del proyecto con modificaciones del RGS:* Esta actividad es la más importante y ha resultado ser la más productiva, toda vez que en su desarrollo se identificó y luego evaluó la necesidad de incorporar al proceso de revisión del RGS la revisión del Reglamento para el Pago de la Retribución al Estado de OSITRAN (RRE).

Es así que, mediante Memorando N° 238-2021-GG-OSITRAN, en junio de 2021 la Gerencia General del Ositrán autorizó la revisión normativa del RRE y dispuso su integración al proceso de revisión del RGS, toda vez que se habría identificado indicios de una doble regulación cuyo análisis y solución resultaría necesario analizar, evaluar y revisar en conjunto con el RGS, dado que ambas normas regulan las pautas a seguir para la ejecución de actividades de supervisión.

Cabe indicar que las actividades de elaboración del proyecto de modificaciones al RGS integrado con las del RRE y del Informe RIA correspondiente a ambas normas, continúan en desarrollo conforme al cronograma de trabajo.

- **Reglamento de Marco de Acceso**

El Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) 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

⁴⁵ <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/proyecto-de-reglamento-de-informacion-confidencial-del-ositr-resolucion-no-0001-2022-cd-ositr-2029489-1/>

transporte de carga y de pasajeros; y que requieren utilizar, de manera indispensable, Facilidades Esenciales controladas por una Entidad Prestadora.

El 29 de enero de 2021, mediante Memorando N° 00329-2021-GSF-OSITRAN, se remitió al Comité Evaluador RIA el Informe RIA y el proyecto de modificación del REMA, denominado Reglamento General de Acceso, considerando las observaciones y comentarios realizados por el Comité Evaluador RIA para su revisión, conforme lo dispuesto en el procedimiento PC-15-SGC “Elaboración y revisión de normas en el marco del análisis de impacto regulatorio – Versión 3”. Entre los principales aspectos de la propuesta de modificación tenemos los siguientes:

- Eliminación de los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras
- Uniformizar requisitos por infraestructura
- Actualizar listado de Servicios Esenciales y Facilidades Esenciales
- Modificación en los procedimientos de acceso, plazos y requisitos
- Desregulación de la infraestructura portuaria

• **Reglamento de Contratación de Empresas Supervisoras**

El Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras, aprobado mediante Decreto Supremo N° 035-2001-PCM tiene más de veinte (20) años de vigencia, el cual contiene diferentes disposiciones que en la actualidad ya se encuentran derogadas y no resultan aplicables o convenientes para los procesos de contratación de Empresas Supervisoras que lleva a cabo Ositrán tales como:

- Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 010-2001-PCM (derogado).
- Reglamento General de Supervisión del Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 007-99-CD/OSITRAN (derogado).
- Decretos Supremos N° 012-2001-PCM y 013-2001-PCM Texto Único Ordenado de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado y el Reglamento de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones del Estado (derogado).
- Texto Único ordenado de la Ley N° 26850, Ley de Contrataciones N° 26850, Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2001-PCM (derogado).

En ese sentido, las Gerencias de Administración, Asesoría Jurídica y Supervisión y Fiscalización se encuentran a cargo de la propuesta de modificatoria al Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras, habiéndose contratado una consultoría para tal efecto.

Cabe indicar que el objetivo de la propuesta de modificación es actualizar las disposiciones legales en concordancia con la normativa vigente y corregir las deficiencias detectadas, siendo las principales modificaciones planteadas las siguientes:

- Establecer principios que rijan la contratación de las empresas supervisoras y que vayan acorde con la normativa y principios que regulan la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público – Privadas.
- Eliminar disposiciones innecesarias en los aspectos específicos de los procedimientos de contratación, tales como el contenido de los sobres que componen las propuestas, por cuanto ello le da rigidez a la normativa en aspectos que deberían ser desarrollados por las Disposiciones Complementarias que emita Ositrán y que, por su propia naturaleza, pueden ser actualizadas con mayor facilidad, a través de una norma interna de este Regulador.
- Ajustar las referencias normativas vinculadas a dispositivos legales derogados, pues genera incertidumbre jurídica en los operadores del Régimen Especial de Contratación de Empresas Supervisoras por parte del Ositrán.
- Reducción de los requisitos para los postores en los procedimientos de selección, pues la norma actual no permite generar incentivos y, en algunos casos, hasta

que exista una mayor concurrencia de postores en los procedimientos de selección, repercuta en la contratación oportuna, en la eficiencia de la contratación de Empresas Supervisoras, así como en los montos por los cuales se adjudican los contratos a las empresas supervisoras.

- Actualizar las definiciones y documentos que actualmente se encuentran obsoletos y que no se ajustan a las estrategias de supervisión desarrolladas y ejercidas por Ositrán. El desfase de los conceptos empleados por el reglamento genera que muchas de sus disposiciones devengan en inaplicables.
- Adecuar la normativa con el principio de enfoque por resultados establecidos por el Decreto Legislativo N° 1362 (23.07.2018), “Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público – Privadas y Proyectos en Activos”, y su reglamento, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 240-2018-EF (30.10.2018).
- Actualizar lo concerniente a los impedimentos de las empresas supervisoras y los conflictos de interés que se puedan presentar.

- **Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del Ositrán**

En el marco del desarrollo de las actividades de la Gerencia de Atención al Usuario, en su calidad de Secretaría Técnica de los Consejos de Usuarios del Ositrán, durante el año 2021 se inició la revisión integral del Reglamento de Funcionamiento de los Consejos de Usuarios, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2016-CD-OSITRAN, con la finalidad de evaluar los aspectos que requieren ser mejorados.

Al respecto, el proyecto de modificación del mencionado Reglamento tiene como finalidad recoger las experiencias advertidas por la Secretaría Técnica durante el desarrollo de las actividades vinculadas con los Consejos de Usuarios.

En ese sentido, la Gerencia de Atención al Usuario ha previsto continuar en el presente año con el procedimiento de modificación del Reglamento de Funcionamiento de los Consejos de Usuarios, a fin de contar con la aprobación respectiva respecto de la publicación del proyecto y recibir los comentarios por parte de la ciudadanía en general, a fin de remitir una propuesta final del mismo al Consejo Directivo de este Organismo Regulador.

- **Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público**

Con la finalidad de mejorar el establecimiento de los derechos y deberes de los usuarios y las entidades prestadoras de las infraestructuras de transporte de uso público, los cuales se encuentran recogidos, de modo general, en la Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN que aprobó el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, la Gerencia de Atención al Usuario, en el año 2021, dio inicio a la revisión de la problemática de los usuarios de las distintas infraestructuras supervisadas con la finalidad de proponer la actualización del mencionado Reglamento.

En ese contexto, la Gerencia de Atención al Usuario tiene previsto en 2022, el sustento necesario para el inicio del procedimiento para la modificación del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, conforme a lo establecido en el Manual de Análisis de Impacto Regulatorio del Ositrán.

- **Manual de Selección de Empresa Auditora de Tráfico Vehicular**

Generalmente, los contratos de concesión de infraestructura vial establecen que la contratación de las empresas auditoras de tráfico por parte de los concesionarios está supeditada a la opinión favorable del Ositrán, siendo el regulador quien establece los criterios de selección de la empresa auditora a través de procesos transparentes y estandarizados según lo regulado por el Manual de Selección de Empresa Auditora de Tráfico Vehicular, aprobado el 21 de marzo de 2013 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 009-2013-CD-OSITRAN.



El 09 de diciembre de 2021, mediante Informe N° 0090-2021-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió a la Gerencia General la propuesta de modificación del Manual de Selección de Empresa Auditora de Tráfico Vehicular, a efectos de ser elevada a Consejo Directivo. El 15 de diciembre de 2021 se puso en consideración de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán dicha propuesta de modificación, los cuales solicitaron se realicen algunas precisiones.

En atención a lo anterior, se elaboró el Informe N° 0092-2021-GSF-OSITRAN, el cual incorpora las observaciones y recomendaciones de los miembros del Consejo Directivo. Siendo ello así, se plantean las principales modificaciones:

- **Incorporación de una convocatoria abierta.** Además de la invitación a cuatro personas jurídicas, con el objetivo de estimular la participación de la mayor cantidad de postores, la convocatoria a proceso sería público a través de la página web de los concesionarios, a fin de que otras empresas auditoras nacionales y/o internacionales puedan presentar sus propuestas en los procesos de selección de alguna de las carreteras concesionadas a nivel nacional. Su publicación en la página web estaría vigente a partir de la fecha de invitación a los postores y se mantendrá en un plazo no menor de 07 días hábiles.
- **Remisión documentación sustentatoria en caso alguna empresa se presente por medio de la convocatoria vía página web.** La documentación consiste en adjuntar los correos electrónicos de la(s) empresa(s) interesada(s) y la respuesta por parte de la empresa concesionaria. En caso lleguen a participar, estas deberán ser parte del Informe de evaluación que se remite al Ositrán.
- **Facultad del regulador en verificar en campo la auditoría de flujo vehicular.** Se incorpora la obligación de comunicar al Ositrán con la debida anticipación la fecha y hora que la empresa auditora realizará el servicio a fin de corroborar dichas actividades en las unidades de peaje (in situ).
- **Incorporación de declaración jurada sobre anticorrupción y anticolusión.** En las propuestas que remiten los postores al proceso de selección, deberá incorporarse una declaración jurada con componentes tanto en anticorrupción en general, así como declaraciones de no incurrir en conductas colusivas con otros postores del proceso de selección, así como con la empresa concesionaria responsable del proceso. La declaración jurada incluye también una declaración respecto a que, si bien el proceso es conducido por el concesionario, el objeto del contrato que suscribe tiene un fin público en el marco del respectivo contrato de concesión, por lo que su deber fiduciario no recae frente al concesionario contratante, sino frente al Estado Peruano. La mencionada declaración jurada se incorporará como anexo al manual de selección.
- **Incorporación de invitaciones virtuales a personas jurídicas y tipo de documentación que acredite que dichas personas jurídicas se relacionen con el servicio.** Ante la imposibilidad de la empresa concesionaria en remitir de forma física la carta de invitación, se considera la invitación de forma virtual; adicionalmente se estipula el tipo de documentación que acrediten la experiencia de la empresa auditora.
- **Aclaración en caso el Ositrán no emita conformidad del informe de evaluación dentro del plazo establecido en el Manual de Selección.** En el escenario que las empresas concesionarias presenten sus procesos de selección de empresa auditora de tráfico vehicular en fechas cercanas y/o el supervisor se encuentre con sobrecarga laboral, se posibilita extender el plazo a efectos de la verificación del proceso de selección días posteriores.
- **Presentaciones de los resultados de auditoría de forma anual.** En las concesiones autofinanciadas, los resultados de auditoría se presentan anualmente, mientras que, en las concesiones cofinanciadas sus resultados son



trimestrales y anuales. Por tal motivo, resulta conveniente homogenizar las presentaciones para todas las concesiones de la red vial, lo cual sería de forma anual.

- **Forma de presentación virtual.** Si bien es cierto, debido a la pandemia causada por el COVID-19, los documentos vienen siendo remitidos a través de la Mesa de Partes Virtual, se considera que dichos canales perdurarán en el tiempo por lo que sería una alternativa ante algún motivo que pueda tener la empresa concesionaria y/o el auditor de tráfico en la presentación de sus informes de relevamiento de campo y auditoría de flujo vehicular.
- **Incorporación de acciones que podría tomar el Ositrán ante posibles vicios ocultos.** Se incorpora el numeral “2.5 MISCELÁNEAS”, donde señala las denuncias que podrá realizar el regulador ante las autoridades competentes y ser pasible de las sanciones administrativas, civiles y penales que pudiesen ser aplicables, incluyendo, pero no limitándose a, denuncias ante el INDECOPI por transgresiones a la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

El 16 de diciembre de 2021, mediante Acuerdo N° 2403-754-21-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán, aprobó el Informe N° 0092-2021-GSF-OSITRAN.

5.9. Detalle de las opiniones emitidas con relación a proyectos normativos.

Considerando que el ámbito de competencias del Ositrán es la regulación y supervisión de los contratos de concesión en infraestructura de transporte de uso público, este Organismo Regulador emite pronunciamientos sobre las diversas iniciativas normativas que tienen incidencia en el sector o en las competencias del regulador. Así, durante el 2021, se emitieron las siguientes opiniones sobre los proyectos normativos:

(i) **Proyecto de Modificación del artículo 138.6 del Decreto Supremo N° 240-2018-EF, Aprueban Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos**

El plazo de diez (10) días hábiles para que el Organismo Regulador emita opinión respecto a la modificación de los Contratos de Concesión resulta insuficiente, debido a la complejidad de las materias que se abordan y, que, ameritan un análisis técnico exhaustivo por parte del regulador, lo que, necesariamente implica, que el Consejo Directivo deba analizar el tema en más de una sesión.

Es necesario que el artículo 138.6 del Decreto Supremo N° 240-2018-EF, Aprueban Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos, sea modificado y se estipule un máximo de veinte (20) días hábiles como plazo brindado a los Organismos Reguladores para emitir opinión sobre las modificaciones a los Contratos de Concesión.

(ii) **Proyecto de Ley N° 572-2021-CR “Ley que propone incorporar la Sexta y Séptima Disposiciones Complementarias a la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo referidas a regular el nombramiento y designación de funcionarios públicos como mecanismo de transparencia, evitando la llamada puerta giratoria.”**

Con relación a la propuesta de incorporación de una Sexta Disposición Complementaria en la Ley N° 29158, se precisa que ya se cuenta con un marco normativo que contempla el cumplimiento de requisitos para acceder a cargos de altos funcionarios públicos, tales como ser miembro de Consejos Directivos y Tribunales de solución de controversias; por lo que, en aras de la simplificación

legislativa y a fin de evitar duplicidades, contradicciones, o, incluso una situación de sobrerregulación legislativa, se recomienda no adoptar la modificación propuesta.

Respecto a la propuesta de incorporación de una Séptima Disposición Complementaria en la Ley N° 29158, se considera que:

- Actualmente ya se establece la obligatoriedad de acceso por concurso público a cargos públicos, a excepción de los cargos de confianza; y,
- Se ha establecido un procedimiento para el establecimiento de un Comisión de Selección para la elección de miembros de los consejos directivos y tribunales de solución de controversias de los Organismos Reguladores. Así, respecto a lo último, se recomendó no modificar el mencionado procedimiento en los términos propuestos por el Proyecto de Ley en la medida en que no permite asegurar un juicio idóneo y especializado en la elección de los miembros en cuestión.

(iii) Proyecto de Ley N° 021/2021-CR “Ley que democratiza y fortalece a los organismos reguladores de la inversión privada en los servicios públicos mediante la modificación de los artículos 1°, 6°, 7°, 8°, y 9° de la Ley N° 27332”.

Conforme al Proyecto de Ley, se propone modificar el artículo 1 de la Ley N° 27332, con el propósito de incorporar a la Superintendencia Nacional de Salud (SUSALUD) como parte de los organismos reguladores de la inversión privada en los servicios públicos. Conforme manifestó el Ositrán, para incorporar a SUSALUD como parte de los organismos reguladores, se debe tomar en consideración las características del mercado cuyo funcionamiento cautela dicha entidad, a efectos de determinar si tiene características de monopolio natural (es menos costoso que opere una sola firma, altos niveles de inversión en activos, consumo masivo) y si las funciones de dicha entidad son compatibles con las funciones asignadas a los organismos reguladores en el marco de la Ley N° 27332.

El proyecto de Ley propone la modificación del Artículo 6, 7, 9 y 9-A a fin de que los Consejos Directivos y los Tribunales de Solución de Controversias (TSC) de los organismos reguladores cuenten con dos miembros adicionales, los cuales serían elegidos por las asociaciones de consumidores y usuarios, y por las organizaciones no gubernamentales dedicadas a actividades de estudio, promoción, fiscalización o similar, del servicio público objeto de regulación; planteando también que dichos miembros adicionales solamente puedan ser removidos de sus cargos por acuerdo expreso de las instituciones que los eligieron. Con relación a dicha propuesta se señaló que debía tomarse en cuenta, entre otros, los documentos elaborados por la OCDE relacionados a las recomendaciones sobre la independencia de los miembros del consejo directivo y los requisitos para su designación y posterior salida, los cuales resultan aplicables también a los miembros de los TSC.

Respecto a la modificación del artículo 8 relativo al porcentaje de acciones o participaciones de empresas vinculadas a la competencia de los organismos reguladores, se sugiere evaluar la prohibición total de ser titular de acciones o participaciones de empresas relacionadas con la competencia de los organismos reguladores, esto es, no señalar porcentaje alguno, ello con la finalidad de evitar cualquier posible situación de conflicto de interés.

Asimismo, sobre la eliminación de las excepciones para los casos en los que: i) los viceministros y directores generales de los ministerios o funcionarios de rango equivalente, se hayan desempeñado en subsectores que no guardan afinidad con el organismo regulador; y, ii) las personas que prestaron servicios a las entidades reguladas que no son de competencia de los organismos reguladores, propuesto en la modificación del artículo 8, se indica que, a pesar que tal propuesta no ha sido justificada en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, y al tratarse de un sector

distinto a la competencia del organismo regulador respectivo, no podría considerarse una situación que genere alguna incompatibilidad o conflicto de interés.

(iv) Proyecto de Ley N° 079/2021-CR “Ley de apoyo al sostenimiento y funcionamiento de las asociaciones de defensa de los consumidores y usuarios”.

Respecto a la propuesta de modificación de los artículos 112 y 113 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, considerando que la figura del “reconocimiento” o del “allanamiento” planteado por la propuesta normativa no distingue entre las particularidades de los procedimientos tramitados ante el Ositrán y más bien se aprecia que resultaría aplicable únicamente a los procedimientos tramitados ante el INDECOPI, el texto no brinda mayores aportes al sector regulado por el Ositrán, de manera que se recomienda eliminar la referencia a “los servicios públicos regulados” o en su defecto, se haga una mención somera a que las figuras en cuestión se registrarán o adecuarán a las normas sectoriales correspondientes.

Con relación a la modificación del artículo 131.5 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, no resulta consecuente que en el mencionado artículo se incorpore a “los organismos reguladores” si el contexto del Título VI del Código de Protección y Defensa del Consumidor únicamente hace alusión al INDECOPI y sus Asociaciones de Consumidores, siendo que no es suficiente la sola mención de incorporar una función al regulador sino que se debe evaluar si esta es viable y se adecúa a los procedimientos de cada sector, toda vez que, la finalidad o incentivo de las asociaciones de consumidores o usuarios en la propuesta normativa radica en la posibilidad de acceder a un porcentaje de las multas que resulten de los procedimientos que hubieran sido iniciados por estas; sin embargo, a la fecha las multas derivadas de los procedimientos sancionadores tramitados ante el Ositrán tienen un fin distinto que no prevé a las asociaciones.

En cuanto a la modificación del artículo 156 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, debe tenerse en consideración que la supervisión que se plantea asignar al Ositrán excede las competencias y funciones misionales asignadas a los organismos reguladores en la Ley N° 27332 y sus leyes de creación. Asimismo, vulnera la misión del regulador que, en el caso del Ositrán, es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios.

Para incorporar a la OEFA como parte de los organismos reguladores de la inversión privada en los servicios públicos, se debe tomar en consideración las características del mercado cuyo funcionamiento cautela dicha entidad, a efectos de determinar si tiene características de monopolio natural y si las funciones de dicha entidad son compatibles con las funciones asignadas a los organismos reguladores en el marco de la Ley N° 27332.

En lo concerniente a la propuesta de modificación del artículo 6 de la Ley N° 27332, debe tomarse en cuenta, entre otros, los documentos elaborados por la OCDE relacionados a las recomendaciones sobre la independencia de los miembros del consejo directivo y los requisitos para su designación y posterior salida.

Con relación a la modificación del artículo 9-A a efectos de establecer que el cargo de miembro en los Consejos de Usuarios es retribuido mediante el pago de dietas, con un máximo de 4 sesiones por mes, es preciso señalar que, la dinámica y sistema actual del funcionamiento de los Consejos de Usuarios no ha presentado escenarios de desinterés o falta de presencia de la sociedad civil para la instalación de cada Consejo, sino por el contrario el escenario actual (ad honorem) viene funcionando sin cuestionamiento alguno; asimismo, la labor de los Consejos de Usuarios es ejercida en calidad de órgano consultivo y no como órgano que toma decisiones de gobierno

en los que se ejerce la “función pública”; por ello, no resulta razonable el reconocimiento de una contraprestación monetaria por su desempeño.

En lo referido a la propuesta de modificación del artículo 10 de la Ley N° 27332 relativo a establecer que los organismos reguladores recaudarán un aporte por regulación, supervisión y fiscalización, señalando que el mismo no tiene carácter tributario, debemos anotar que, conforme a los pronunciamientos emitidos por el Tribunal Constitucional y Tribunal Fiscal, el Aporte por Regulación tiene naturaleza tributaria por más que su norma de creación no lo haya señalado de manera expresa, por lo que la mencionada propuesta de modificación no se condice con lo establecido en vía jurisprudencial por los referidos Tribunales.

(v) Proyecto de Ley N° 789/2021-CR, el cual propone una “Ley que reconoce el derecho de los consumidores a percibir hasta el 50% de multas que impongan el Indecopi y Organismos reguladores a los proveedores por infracciones al Código de Consumidor y normas complementarias”.

La asignación de un porcentaje de las multas impuestas a las entidades prestadoras tendría una naturaleza indemnizatoria, la cual debe ser materia de análisis y determinación en la vía jurisdiccional correspondiente.

La incorporación de las Asociaciones de Consumidores como destinatarias de un porcentaje de las multas tiene como sustento que estas actúan en representación de sus asociados y en defensa de los intereses colectivos o difusos de los consumidores en función a la importancia que tienen, pues se trata de un interés supraindividual; sin embargo, el proyecto normativo omite exponer el motivo por el cual el interés de un solo consumidor o usuario debe ser privilegiado o priorizado ante aquel que representa el interés de una colectividad de consumidores o usuarios.

En la Exposición de Motivos de la propuesta normativa no se ha señalado el análisis sobre el impacto generado ante la limitación y/o reducción de los recursos de las instituciones involucradas (INDECOPI y Organismos Reguladores) como consecuencia de la asignación de los recursos que hayan sido asignados a un usuario o consumidor.

En tal sentido, el proyecto de Ley N° 789/2021-CR no resultaría viable ni pertinente en la medida que desnaturaliza la estructura establecida para los procedimientos administrativos sancionadores- en cuanto al desarrollo de los mismo, así como, en la determinación de las mismas multas-, no prevé reglas claras para su aplicación e impacta directamente en los recursos de las instituciones involucradas.

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*"⁴⁶. 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, el primer proyecto de 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 de fecha 21 de enero de 2021. Asimismo, se viene aplicando el RIA como parte de otros procedimientos de revisión de reglamentos, como el 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, por segundo año consecutivo, entre setiembre y octubre de 2021, 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

⁴⁶ <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/047-CD.pdf>

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.

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 continuaron realizándose de manera virtual durante 2021. Así, del 13 y 15 de abril se desarrolló la 16° Reunión de la NER, evento virtual en el cual participaron delegaciones de organismos reguladores de los países miembros, así como de países de la región. Representantes de la GRE del Ositrán participaron en dicha reunión e informaron sobre el proceso que viene llevando a cabo el ente regulador para poner en práctica las recomendaciones de la OCDE desarrolladas en el documento “Marco para la Evaluación del Desempeño de los Reguladores Económicos”, publicado en febrero de 2020. En tanto, del 17 y 18 de noviembre se desarrolló la 17° Reunión de la NER, evento en el cual participaron representantes de la GRE e informaron que se presentaron los primeros resultados del PAFER que se viene realizando a la SUNASS.

6.3. Prácticas de transparencia y rendición de cuentas

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

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

Considerando ello, el Ositrán ha venido implementando en los últimos años una serie de prácticas orientadas a incrementar la transparencia, así como establecer mecanismos de rendición de cuentas. Así, en cumplimiento de compromisos adoptados, durante el 2021 se tuvieron los siguientes avances:

- (i) Durante el 2021, por cuarta 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 institución⁴⁷.
- (ii) El 26 de octubre de 2021, 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 2020. Cabe

⁴⁷ El documento se encuentra disponible en:
<https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2021/10/reporte-desempeno-ositrان-2020.pdf>

mencionar que, debido a la coyuntura nacional, la audiencia se llevó a cabo por segunda vez de manera virtual⁴⁸.

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 se detallan los principales resultados del acceso a la información pública durante 2021.

Información sobre las solicitudes de acceso a la información pública recibidas y atendidas durante 2021

Durante el año 2021, se recibieron un total de 328 solicitudes de Acceso a Información Pública (SAIP), de las cuales se atendieron 327 en dicho año, quedando solo 1 en trámite al cerrar el año.

Con relación al tipo de información solicitada mediante los pedidos de acceso a la información pública, se tiene que la mayor parte (90%) 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 10% restante se relaciona con información referida a la participación ciudadana, información sobre el personal e información sobre el planeamiento y organización de la entidad.

Cabe mencionar que, durante el 2021, el Ositrán implementó diversas acciones y buenas prácticas con relación al acceso a la información pública, portal Institucional⁴⁹ y portal de transparencia estándar. En particular, las siguientes:

Atenciones SAIP

- Designación de un coordinador SAIP (titular y alterno) en cada unidad orgánica del Ositrán.
- Capacitar a los coordinadores SAIP cada vez que existe cambios en la designación en relación con la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública y sobre la plataforma eSigna.
- Digitalización de la información para fácil ubicación y/o envío al/a la solicitante.
- Implementación del Servicio Digital para la atención y seguimiento de SAIP (Módulo SAIP) presentadas ante la Entidad.

Portal de Transparencia Estándar

- Implementación de los "Lineamientos para la Implementación y Actualización del Portal de Transparencia Estándar en las entidades de la Administración Pública", aprobados mediante Resolución Directoral N° 11-2021-JUS/DGTAIPD, publicada el 6 de abril de 2021.
- Capacitación a funcionarios y servidores en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Afiliaciones a la Mesa de Partes Virtual y Casilla Electrónica en el 2021

Desde abril 2021, el Ositrán cuenta con la Mesa de Partes Virtual y Casilla Electrónica, facilitando una gestión moderna y de calidad en beneficio de todas las entidades públicas y privadas con las que se tiene interrelación, de modo que puedan presentar sus documentos con firma digital a través de la Mesa de Partes Virtual – MPV y recibir documentos digitales a través de la Casilla Electrónica. Para el 2021 se han registrado 90 afiliaciones a esos sistemas por parte de personas naturales, 54 provenientes de personas jurídicas y 4 concesionarias.

⁴⁸ <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2021/11/presentacion-rendicion-cuentas-2020-ositran.pdf>

⁴⁹ Cabe precisar que la información que se publica en el Portal Institucional es competencia de la Oficina de Comunicación Corporativa – OCC.

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 antisoborno⁵⁰. Para el logro del mantenimiento de las certificaciones de los Sistemas de Gestión de la Calidad y Antisoborno, durante 2021 se efectuaron las siguientes actividades:

- a) Talleres de sensibilización en el I Trimestre de 2021 sobre la metodología de la Matriz de Gestión Integral de Riesgos y Oportunidades, contando con una participación del 80% de los servidores civiles del Ositrán.
- b) Reuniones de trabajo continuo con los dueños de los procesos en el alcance de los dos sistemas de gestión, a fin de (i) actualizar la Matriz de Riesgos, (ii) evaluar la eficacia de las medidas de control propuestas para mitigar los riesgos, obteniéndose una eficacia del 91%.
- c) Desarrollo y aprobación de 14 Manuales de Gestión por Procesos (MGPP) de un total de 17, contando con un avance del 82%.
- d) Se aprobó el Manual de Gestión Integral de Riesgos, instrumento que contiene la metodología estándar para la gestión integral de los riesgos de los diversos Sistemas de Gestión implementados por el Ositrán y el Modelo de Integridad, y que contribuirá a implementar en la entidad una cultura preventiva a través de la implementación progresiva del Sistema de Gestión Integral de Riesgos en el Ositrán, en el marco del proceso de Modernización de la Gestión Pública.

Asimismo, desde mayo de 2020, este organismo regulador cuenta con una Política de Integridad⁵¹, mediante la cual se 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-OSITRAN⁵², 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. Posteriormente, el 02 de junio de 2021, mediante Resolución N° 021-2021-PD-OSITRAN⁵³, se aprueba la modificación de la Resolución N° 015-2020-PD-OSITRAN, a fin de incorporar acciones de comunicación de integridad y ética 2021, con el objetivo de dar a conocer a los colaboradores las medidas que regulan el comportamiento ético, a fin de reforzar la importancia de interiorizar estas medidas.

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.

⁵⁰ Ver Resolución N° 066-2019-GG-OSITRAN. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/06/066GG2019.pdf>
⁵¹ <https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2020/05/013-2020-pd.pdf>
⁵² <https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2020/07/015-2020-pd.pdf>
⁵³ <https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2021/10/reso-021-2021-pd.pdf>

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.

Al respecto, este Organismo Regulador cuenta con tres (3) Oficinas Desconcentradas ubicadas en las infraestructuras aeroportuarias de las ciudades de Arequipa, Cusco e Iquitos, así como dos (2) Centros de Orientación en Lima y Callao, que han permitido la ampliación de los canales de atención al usuario por parte de este Organismo, así como el desarrollo de mayores acciones de protección al usuario.

Cuadro N° 19
Ubicación de las Oficinas Desconcentradas y los Centros de Orientación al Usuario del Ositrán

| Sedes | Ubicación |
|--|--|
| Oficina Desconcentrada de Arequipa (OD Arequipa) | Aeropuerto Internacional Alférez Alfredo Rodríguez Ballón – primer piso |
| Oficina Desconcentrada de Cusco (OD Cusco) | Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete de Cusco – segundo piso |
| Oficina Desconcentrada de Loreto (OD Loreto) | Aeropuerto Internacional Coronel FAP Francisco Secada Vignetta - primer piso |
| Centro de Orientación del Ositrán en la Línea 1 del Metro de Lima y Callao (CO Línea 1) | Estación La Cultura, stand 14 de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao |
| Centro de Orientación del Ositrán en el Terminal Norte Multipropósito del Callao (CO TNMC) | Edificio Público del Terminal Norte Multipropósito del Callao – segundo piso |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario

En el año 2021, se continuó con la progresiva reapertura de las Oficinas Desconcentradas y los Centros de Orientación, en el marco de: (i) el cierre temporal a consecuencia de las medidas de aislamiento social obligatorio dispuestas en el año 2020 por el Estado Peruano como consecuencia de la declaratoria de Estado de Emergencia Nacional por la presencia del COVID-19; (ii) la reubicación de las Oficinas Desconcentradas hacia las infraestructuras portuarias; y, (iii) el cumplimiento de las disposiciones sobre las medidas de sanidad y seguridad para evitar la propagación del COVID-19.

Como se puede advertir en la Ilustración N° 2, en el año 2021 se efectuó la reapertura de la Oficina Desconcentrada del Ositrán en Cusco y del Centro de Orientación ubicado en el Terminal Norte Multipropósito del Callao. De igual manera, en el mes de enero del presente año, se efectuó la apertura de la Oficina Desconcentrada del Ositrán en Arequipa en las instalaciones del Aeropuerto de dicha ciudad, encontrándose a la fecha disponibles los canales de atención presenciales en las referidas sedes.

Ilustración N° 2: Reapertura de las Sedes de Orientación al Usuario 2020-2022



Fuente: Gerencia de Atención al Usuario

Orientaciones

Durante el año 2021, se efectuaron a nivel nacional y a través de los diversos canales de orientación establecidos por el Ositrán, un total de siete mil ochocientos sesenta (7860) orientaciones, lo cual representó un incremento de 6% con relación al año anterior (7417 orientaciones). Como se puede observar en el siguiente cuadro, en el primer, tercer y cuarto trimestre del año 2021, se registra el mayor número de orientaciones.

Cuadro N° 20
Orientaciones efectuadas en el año 2021, por mes y trimestre

| Meses / Trimestres | Orientaciones efectuadas |
|--------------------------------------|--------------------------|
| Enero | 665 |
| Febrero | 678 |
| Marzo | 650 |
| Sub total – primer trimestre | 1993 |
| Abril | 597 |
| Mayo | 638 |
| Junio | 584 |
| Sub total – segundo trimestre | 1819 |
| Julio | 649 |
| Agosto | 628 |
| Setiembre | 700 |
| Sub total – tercer trimestre | 1977 |
| Octubre | 640 |
| Noviembre | 737 |
| Diciembre | 694 |
| Sub total – cuarto trimestre | 2071 |
| Total | 7860 |

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

Asimismo, en el siguiente cuadro es posible advertir que el Centro de Orientación ubicado en la Línea 1 del Metro de Lima y Callao atendió en el año 2021 el mayor número de consultas formuladas por los usuarios, lo que representó el 35,2% del total de las orientaciones efectuadas por parte de la Gerencia de Atención al Usuario.

Cuadro N° 21
Orientaciones efectuadas en el año 2021, por sedes

| Sedes | Cantidad de orientaciones efectuadas | Porcentaje del total |
|---|--------------------------------------|----------------------|
| Sedes ubicadas en la ciudad de Lima | | |
| Sede Central | 426 | 5,4% |
| Centro de Orientación del Ositrán en la Línea 1 del Metro de Lima y Callao | 2764 | 35,2% |
| Centro de Orientación del Ositrán en el Terminal Multipropósito Muelle Norte del Callao | 628 | 8,0% |
| Sub Total | 3818 | 48,6% |
| Sedes ubicadas fuera de la ciudad de Lima | | |
| Oficina Desconcentrada de Arequipa | 1807 | 23,0% |
| Oficina Desconcentrada de Cusco | 1267 | 16,1% |
| Oficina Desconcentrada de Loreto | 968 | 12,3% |
| Sub total | 4042 | 51,4% |
| Total | 7860 | 100,0% |

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

En el año 2021, el canal de orientación más utilizado por los usuarios fue el canal telefónico⁵⁴ (52,0%), seguido del canal presencial (30,1%), el correo electrónico (17,2%)⁵⁵, por escrito (0,4%), y por cita virtual (0,3%)⁵⁶, conforme se aprecia a continuación:

Cuadro N° 22
Orientaciones efectuadas en el año 2021, por canal de orientación

| Canal de orientación | Cantidad de orientaciones efectuadas | Porcentaje del Total |
|------------------------------|--------------------------------------|----------------------|
| Cita virtual ^{1/} | 20 | 0,3% |
| Escrito | 33 | 0,4% |
| Presencial | 2364 | 30,1% |
| Telefónico | 4088 | 52,0% |
| Virtual (correo electrónico) | 1355 | 17,2% |
| Total | 7860 | 100,0% |

1/ Canal de orientación implementado en el año 2021

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

Durante el año 2021, la ITUP con el mayor número de orientaciones fue la “Línea 1 del Metro de Lima y Callao” con el 8,2% (644) del total de orientaciones atendidas, mientras que el segundo lugar lo ocupó la infraestructura portuaria con 3,1% (246), seguida de la red vial (2,1%), la infraestructura aeroportuaria (1,4%), la Hidrovía Amazónica (con 0,2%) y la infraestructura ferroviaria⁵⁷ (0,2%), de acuerdo con el siguiente detalle:

⁵⁴ Atención de consultas a través de las siguientes líneas: (a) Línea gratuita: 0800 11 004; (b) CO Línea 1: 957 315 411 y 992 993 952; (c) CO TNMC: 957 316 785; (d) OD Arequipa: 943 748 668; (e) OD Cusco: 963 745 983 y (f) OD Loreto: 945 035 273.

⁵⁵ Atención de consultas a través de los siguientes correos electrónicos: (a) usuarios@ositrان.gob.pe; (b) arequipa@ositrان.gob.pe; (c) cusco@ositrان.gob.pe y (d) loreto@ositrان.gob.pe.

⁵⁶ Atención de consultas según citas disponibles a través del siguiente link: <https://bit.ly/OrientaciónVirtual>

⁵⁷ Consultas relacionadas al Ferrocarril del Sur y Sur Oriente y Ferrocarril del Centro.

Cuadro N° 23
Orientaciones efectuadas en el año 2021, por ITUP

| ITUP | Cantidad de orientaciones efectuadas | Porcentaje del total |
|------------------------------|--------------------------------------|----------------------|
| Línea 1 del Metro de Lima | 644 | 8,2% |
| ITUP Portuaria | 246 | 3,1% |
| ITUP de Red Vial | 163 | 2,1% |
| ITUP Aeroportuaria | 108 | 1,4% |
| Hidrovia Amazónica | 17 | 0,2% |
| ITUP Férrea | 12 | 0,2% |
| Información sobre el Ositrán | 6670 | 84,9% |
| Total | 7860 | 100,0% |

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

Actividades de acercamiento al usuario

Durante el año 2021, la Gerencia de Atención al Usuario ha realizado actividades de acercamiento a los usuarios principalmente mediante la modalidad virtual, a través del envío de información mediante correos electrónicos (mailing), conteniendo flyers digitales con información de interés para los usuarios y mensajes de texto (SMS). La información brindada se relaciona en su mayoría con los servicios provistos en las infraestructuras bajo competencia del Ositrán, así como respecto a los canales de orientación al usuario por parte de este Organismo Regulador.

A través de las actividades de acercamiento efectuadas mediante la modalidad virtual, se brindó información a ciento ochenta y siete mil cuatrocientos ochenta y cuatro (187 484) ciudadanos, lo cual representó un importante incremento de 209,7% de los usuarios atendidos en el año anterior (60 541). Destacan las Oficinas Desconcentradas de Arequipa y Cusco, al haber contactado a setenta y ocho mil ciento treinta y uno (78 131) y cuarenta y cuatro mil quinientos cincuenta y cuatro (44 554) ciudadanos, respectivamente.

Cuadro N° 24
Cantidad de participantes en las actividades de acercamiento a los usuarios efectuadas durante 2021

| Sedes | Mailing | SMS | Feria virtual | Feria | Total |
|--------------|----------------|---------------|---------------|-----------|----------------|
| Sede Central | 8988 | 2092 | 0 | 0 | 11 080 |
| CO Línea 1 | 8686 | 5735 | 96 | 0 | 14 517 |
| CO TNMC | 12 256 | 2725 | 0 | 0 | 14 981 |
| OD Arequipa | 46 365 | 31 766 | 0 | 0 | 78 131 |
| OD Cusco | 20 703 | 23 834 | 0 | 17 | 44 554 |
| OD Loreto | 14 377 | 9844 | 0 | 0 | 24 221 |
| Total | 111 375 | 75 996 | 96 | 17 | 187 484 |

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

Por otro lado, los días 16, 17, 18 y 19 de noviembre del año 2021, se llevaron a cabo acciones de sensibilización en las estaciones Gamarra, Los Jardines, Angamos y Arriola de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, a través de la puesta en escena (teatralización) de información sobre el adecuado uso del servicio brindado, el correcto comportamiento de los usuarios en este servicio, así como el rol del Ositrán en esta infraestructura.

Ilustración N° 3

Actividad de sensibilización en la Línea 1 del Metro de Lima y Callao efectuada en el 2021



Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

• 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.

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.

De esta manera, durante el año 2021, la Gerencia de Atención al Usuario efectuó la convocatoria de cuatro (4) Audiencias Públicas en el marco de los siguientes procedimientos tarifarios a cargo del Ositrán, las cuales se desarrollaron a través de la modalidad virtual:

- Audiencia Pública "Propuesta de Fijación Tarifaria del servicio especial Pre-enfriado de Contenedor Vacío, a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao", efectuada el día 13.01.2021.

- Audiencia Pública: “Propuesta: Revisión de Oficio del Factor de Productividad en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, 2021-2026”, efectuada el 13.04.2021
- Audiencia Pública “Propuesta: Desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma”, efectuada el 06.05.2021.
- Audiencia Pública “Propuesta: Desregulación Tarifaria del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) brindado por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma”, efectuada el 07.07.2021.

8.2. Ositrán al servicio de los usuarios

• Capacitaciones realizadas

Durante el año 2021, la Gerencia de Atención al Usuario realizó doscientos sesenta y cuatro (264) actividades de educación principalmente mediante la modalidad virtual⁵⁸, a través de las cuales capacitó a un total de cuatro mil seiscientos noventa y seis (4,696) usuarios, conforme se observa en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 25
Charlas de capacitación efectuadas durante el año 2021

| Número de charlas | Número de usuarios capacitados |
|-------------------|--------------------------------|
| 264 | 4696 |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SIDEKO

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, los procedimientos de reclamo y denuncia que pueden iniciar los usuarios, así como las funciones del Organismo Regulador. Asimismo, en el siguiente cuadro se muestra la información relativa a la cantidad de actividades de educación efectuadas, así como la cantidad de usuarios capacitados por región:

Cuadro N° 26
Actividades de educación efectuadas en el año 2021, por región

| Región | Sedes | Cantidad de actividades | Usuarios capacitados |
|---------------|---|-------------------------|----------------------|
| Lima y Callao | Sede Central (Lima) | 40 | 600 |
| | Centro de Orientación al Usuario del Ositrán ubicado en la Línea 1 del Metro de Lima y Callao (CO Línea 1) | 36 | 499 |
| | Centro de Orientación al Usuario del Ositrán ubicado en el Terminal Norte Multipropósito del Callao (CO TNMC) | 33 | 286 |
| Arequipa | Oficina Desconcentrada de Arequipa | 49 | 1264 |
| Cusco | Oficina Desconcentrada de Cusco | 48 | 664 |
| Loreto | Oficina Desconcentrada de Loreto | 58 | 1383 |
| Total | | 264 | 4696 |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SIDEKO

Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

⁵⁸ La modalidad virtual se estableció en el año 2020, en respuesta a las medidas de aislamiento social que estableció el Gobierno en el marco del Estado de Emergencia Sanitaria ante la presencia del COVID-19.

Como se puede observar, la Oficina Desconcentrada de Loreto organizó y desarrolló el mayor número de actividades de educación durante el año 2021, habiendo efectuado un total de cincuenta y ocho actividades (58); asimismo, dicha Oficina contó con el mayor número de usuarios capacitados, al haber convocado a mil trescientos ochenta y tres (1383) participantes, en el marco de la realización de las charlas efectuadas por dicha Oficina.

Cabe precisar que, a partir del cuarto trimestre del año 2021 se reanudó gradualmente el desarrollo de las actividades de capacitación bajo la modalidad presencial. No obstante, estas continúan efectuándose principalmente a través de la modalidad virtual.

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

En el año 2021, la Gerencia de Atención al Usuario dirigió la ejecución de cinco (5) encuestas, cuatro (4) de las cuales tuvieron por finalidad conocer las necesidades, expectativas, conocimiento dirigidas a los usuarios finales e intermedios de las ITUP bajo competencia del Ositrán, y una (1) encuesta tuvo como finalidad evaluar el nivel de satisfacción de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, conforme se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 27
Encuestas dirigidas a los usuarios finales e intermedios de las ITUP, ejecutadas durante el año 2021

| Encuesta | Población objetivo | |
|---|---|--|
| | Usuarios intermedios | Usuarios finales |
| Encuesta de necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao | --- | Pasajeros de las 26 estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao. |
| Encuesta de necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios ITUP de Red Vial | Conductores de vehículos que laboran para empresas que brindan el servicio de transporte de mercancías o personas y que hacen uso de la Red Vial bajo competencia del Ositrán en Arequipa, Cusco, Lima y Piura. | Conductores de vehículos que utilizan para su propio traslado o viaje las ITUP de Red Vial bajo competencia del Ositrán, materia del estudio, ubicadas en Arequipa, Cusco, Lima y Piura. |
| Encuesta de necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios ITUP Aeroportuaria | Aerolíneas que utilizan los terminales aéreos de Arequipa, Cusco, Lima, Iquitos, Piura y Talara, para realizar sus operaciones comerciales (regionales y no regionales) y no comerciales. | Pasajeros que utilizan los terminales aéreos de Arequipa, Cusco, Lima, Iquitos, Piura y Talara, para realizar sus viajes a nivel nacional e internacional. |
| Encuesta de necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios ITUP Portuaria | Personas naturales o jurídicas que utilizan la infraestructura portuaria para brindar servicios vinculados, tales como las empresas de transporte terrestre de carga y mercancías, agentes marítimos, agentes de aduanas y depósitos extraportuarios. | Personas naturales o jurídicas que utilizan de manera final los servicios brindados por la Entidad Prestadora o un usuario intermedio, tales como los dueños o consignatarios de las cargas de comercio nacional o internacional, trasladadas a través de los Terminales Portuarios. |
| Encuesta de satisfacción de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao | --- | Pasajeros de las 26 estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao. |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario

Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario

Sobre la base de los resultados obtenidos, durante el año 2021 se elaboraron dos (2) estudios:

(i) Estudio de Posicionamiento del Ositrán

Se analizó el porcentaje de conocimiento que los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público (ITUP) bajo competencia del Ositrán tienen respecto al Organismo Regulador. Del análisis efectuado se pudo advertir que los usuarios aeroportuarios tienen el mayor conocimiento del Ositrán; mientras que los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao tienen el menor conocimiento.

(ii) Estudio de Necesidades y Expectativas de los Usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao

Durante el año 2021, se elaboró el estudio correspondiente a las “Necesidades y Expectativas de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao”, habiéndose evaluado una muestra de 1870 usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.

El referido estudio ha permitido: (i) conocer las necesidades y expectativas de los usuarios en relación con el servicio brindado por la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, (ii) calcular el indicador de necesidades de mejora de los usuarios, y (iii) advertir los temas con menor porcentaje de conocimiento por parte de los usuarios en relación con sus derechos y deberes en el uso de la infraestructura.

Con relación a las “Necesidades” de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, en el siguiente cuadro se presentan las cinco (5) necesidades más destacadas:

Cuadro N° 28
Necesidades de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao
(Porcentaje)

| Percepción de los usuarios | Porcentaje promedio |
|---|---------------------|
| Tiempo de espera para abordar un tren en hora pico | 76,0% |
| Limpieza de los servicios higiénicos | 40,7% |
| Tiempo de espera para abordar un tren en hora valle | 22,5% |
| Medios para brindar información respecto a la prestación del servicio (horarios, interrupciones, retrasos, accidentes, entre otros) | 21,6% |
| Inoperatividad de los equipos para la venta y recarga de tarjetas (TVM) | 17,7% |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N°0322-2021-GAU-OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

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 diez (10) preguntas del cuestionario, donde 0 = no tiene necesidad, y 1 = tiene necesidad, siendo los resultados generales los siguientes:

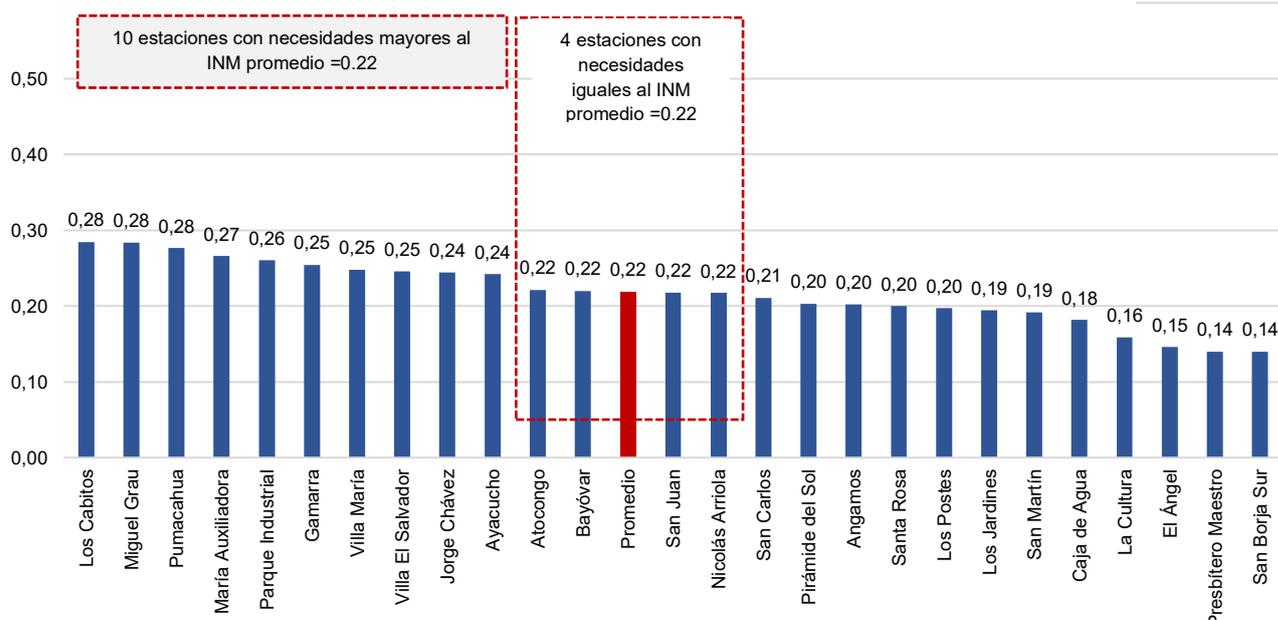
Cuadro N° 29
Índice de Necesidades de Mejora (INM) 2021

| ITUP | INM |
|------------------------------------|------|
| Línea 1 del Metro de Lima y Callao | 0,22 |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 0322-2021-GAU-OSITRAN

En el siguiente gráfico, se presenta el INM de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao por estación, pudiendo advertirse que en diez (10) estaciones se supera el valor promedio. Este indicador sugiere la priorización de acciones en materia de protección a usuarios en las estaciones con mayor INM.

Gráfico N° 15
Índice de Necesidades de Mejora (INM) 2021, por estación



Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 0322-2021-GAU-OSITRAN

Respecto a las "Expectativas", estas han involucrado aspectos que deben ser evaluados por el MTC, toda vez que:

- El 81,5% de los usuarios espera que "habiliten nuevos canales para la venta y recarga de las tarjetas" de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.
- El 78,2% de los usuarios espera que se "amplíe el horario del servicio" de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.

En el siguiente cuadro se presentan los cinco (5) temas que han presentado el mayor porcentaje de desconocimiento por parte de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, los cuales serán difundidos a través de las actividades de educación y acercamiento al usuario por parte de la Gerencia de Atención al Usuario:

Cuadro N° 30
Nivel de desconocimiento de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao (Porcentaje)

| Temática | No conoce (Porcentaje promedio) |
|---|---------------------------------|
| El trámite para la asociación de la tarjeta de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao a su DNI | 85,6% |
| Los canales mediante los cuales el Ositrán difunde información de utilidad sobre la Línea 1 del Metro de Lima y Callao | 66,0% |
| La existencia de canales no presenciales (virtuales y telefónico) para presentar reclamos y recursos ante la Línea 1 del Metro de Lima y Callao | 64,8% |
| El horario y las medidas permitidas para el traslado de bultos u objetos dentro de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao | 59,3% |
| La existencia de un tópico que puede emplearse ante alguna urgencia médica al interior de las estaciones y trenes | 53,2% |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 0322-2021-GAU-OSITRAN.

- **Gestión de casos de usuarios con las Entidades Prestadoras, a través de la interposición de buenos oficios por parte del Ositrán**

Durante el año 2021, la Gerencia de Atención al Usuario continuó analizando las disconformidades o incidencias de los usuarios suscitadas durante la prestación de los servicios a cargo de las Entidades Prestadoras, a través de los diversos canales de orientación implementados para tales efectos.

Es así que en cumplimiento de su deber de cautelar los derechos de los usuarios, ha realizado la gestión de diversos casos de usuarios en los que se advierta una afectación al ejercicio de los derechos e intereses de los usuarios, en mérito a la particularidad, necesidad y urgencia de cada caso expuesto; ello con la finalidad de obtener una atención y solución célere a los inconvenientes presentados por dichos usuarios, sin que tengan que iniciar un procedimiento de reclamo.

Cabe señalar que las acciones concretas realizadas por la Gerencia de Atención al Usuario tienen como finalidad:

- Hacer factible una atención oportuna.
- Viabilizar la generación de oportunidades de acuerdo y solución al conflicto de forma célere y reducir los costos inherentes a la divergencia.
- Evitar la intervención de terceros y la interposición de recursos o mecanismos procedimentales que puedan dilatar la resolución del problema en el plazo más oportuno.

En ese sentido, durante el año 2021, el Ositrán interpuso sus buenos oficios ante las Entidades Prestadoras correspondientes, en doscientos veinte (220) casos, de los cuales la infraestructura portuaria contó con la mayor incidencia, al haberse efectuado ciento ochenta y cinco (185) gestiones en dicha infraestructura durante el referido periodo. Asimismo, resulta importante señalar que el principal canal de atención para dichos fines es el correo electrónico usuarios@ositrان.gov.pe, que representó el 90.9% del total de casos gestionados por la Gerencia de Atención al Usuario.

Cuadro N° 31
Gestiones (interposición de buenos oficios) efectuadas en el año 2021

| Meses / Trimestres | Gestiones efectuadas |
|--------------------------------------|----------------------|
| Enero | 22 |
| Febrero | 16 |
| Marzo | 17 |
| Sub total – primer trimestre | 55 |
| Abril | 12 |
| Mayo | 18 |
| Junio | 21 |
| Sub total – segundo trimestre | 51 |
| Julio | 18 |
| Agosto | 16 |
| Setiembre | 29 |
| Sub total – tercer trimestre | 63 |
| Octubre | 16 |
| Noviembre | 20 |
| Diciembre | 15 |
| Sub total – cuarto trimestre | 51 |
| Total | 220 |

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

- **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 Ositrán ha establecido diversos canales⁵⁹ para la recepción de denuncias.

En el marco de la tramitación de denuncias ante el Ositrán, 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 (7) denuncias, el 42,9% 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° 32
Denuncias recibidas en el año 2021

| ITUP | Denuncias recibidas | Porcentaje |
|--------------------|---------------------|---------------|
| ITUP de Red Vial | 1 | 14,3% |
| ITUP Aeroportuaria | 2 | 28,6% |
| ITUP Ferroviaria | 3 | 42,9% |
| ITUP Portuaria | 1 | 14,3% |
| Total | 7 | 100,0% |

*Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Sistema de Denuncias y Consultas – SÍDECO
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 el año 2021, la Secretaría de Gestión Pública de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) emitió la segunda versión de la "Norma Técnica para la Gestión de la Calidad de Servicios en el Sector Público" (Norma Técnica), que desde el año 2019 viene siendo implementada por el Ositrán en el "Servicio de Protección al Usuario de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao", conformado por cuatro (4) procedimientos:

- Atención de pedidos efectuados en las sesiones por parte de los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional.
- Elaboración de informes y estudios relacionados a la protección de los derechos de los usuarios.
- Orientación y gestión de casos de usuarios.
- Desarrollo de actividades de acercamiento y educación (charlas) en su modalidad virtual.

⁵⁹ 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.ositrán.gob.pe
- Vía telefónica: línea gratuita 0800 11004.
- Vía email al correo: usuarios@ositrán.gob.pe

Cumpliendo con las disposiciones de la Norma Técnica, durante el año 2021 se han efectuado estudios a fin de contar con información actualizada sobre las necesidades y expectativas de los ciudadanos a los cuales se les brinda el "Servicio de Protección al Usuario de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao":

- Miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios.
- Usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.
- Potenciales Usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.

Asimismo, se han efectuado encuestas para medir la satisfacción de los referidos ciudadanos, con la finalidad de mejorar permanentemente la labor que desempeña la Gerencia de Atención al Usuario para brindar el "Servicio de Protección al Usuario de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao".

Cabe mencionar que, la Gerencia de Atención al Usuario actualiza de manera permanente 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, conforme a los avances obtenidos en la implementación de la citada norma.

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° 33
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 |
| TOTAL | 62 |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario

Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario

Durante el año 2021, el Ositrán llevó a cabo un total de cuarenta y cinco (45) sesiones, las cuales fueron desarrolladas bajo la modalidad virtual⁶⁰. El detalle de sesiones desarrolladas durante el periodo referido es el siguiente:

⁶⁰ Sobre la base de la modificación del artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de los Consejos de Usuarios del Ositrán y Anexo Único, aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2020-CD-OSITRAN, que incorporó esta modalidad para el desarrollo de las Sesiones de los Consejos de Usuarios.

Cuadro N° 34**Número de sesiones realizadas durante el año 2021, por Consejo de Usuarios**

| Consejo de usuario | N° de Sesiones |
|--|----------------|
| Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional | 8 |
| Consejo Regional de Usuarios de Arequipa | 5 |
| Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional | 7 |
| Consejo Regional de Usuarios de Loreto - San Martín | 8 |
| Consejo Regional de Usuarios de Cusco | 5 |
| Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional | 5 |
| Consejo Regional de Usuarios de Piura | 3 |
| Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional | 4 |
| Total | 45 |

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Actas de las Sesiones de los Consejos de Usuarios
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán

Asimismo, tomando en cuenta el vencimiento del mandato de los Consejos de Usuarios previstos para el año 2021, el Ositrán llevó a cabo cinco (5) procesos electorales, a efectos que los agentes interesados en la actividad regulatoria de las ITUP bajo el ámbito de su competencia elijan a los nuevos miembros que conformarían los Consejos de Usuarios respectivos, por un periodo de dos (2) años.

Cabe destacar que, el proceso de sufragio se llevó a cabo de manera virtual a través de la Plataforma de Voto Electrónico⁶¹ del Ositrán, eligiéndose a cuarenta (40) nuevos representantes de los Consejos de Usuarios, conforme se detalla a continuación:

Cuadro N° 35**Procesos electorales de los nuevos miembros de Consejos de Usuarios del Ositrán durante el año 2021**

| Procesos Electorales desarrollados en el año 2021 | Miembros elegidos en 2021 |
|---|---------------------------|
| Consejo de Usuarios de la Red vial de alcance nacional, Periodo 2021-2023 | 6 |
| Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, Periodo 2022-2024 | 10 |
| Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, Periodo 2021-2023 | 10 |
| Consejo Regional de Usuarios de Arequipa, Periodo 2021-2023 | 8 |
| Consejo Regional de Usuarios de Piura, Periodo 2022-2024 | 6 |
| Total | 40 |

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

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 regional⁶².

⁶¹ La plataforma fue implementada en el año 2020 por la Jefatura de Tecnologías de Información de la Gerencia de Administración del Ositrán.

⁶² **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.”

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 ha constituido un evento anual que reunía de manera presencial a los miembros de los Consejos de Usuarios de alcance nacional y de alcance regional, con los objetivos de: (i) brindar información diversa y de interés que permita optimizar la calidad regulatoria, y coadyuvar con la participación activa de sus miembros en la definición de los problemas regulatorios y el planteamiento de sugerencias o alternativas a la regulación, (ii) fomentar el intercambio de ideas y la discusión respecto a diversos temas vinculados con la prestación de los servicios en las infraestructuras concesionadas, y, (iii) fortalecer las relaciones interinstitucionales entre los representantes de las diversas organizaciones miembros de los diversos Consejos de Usuarios bajo competencia del Ositrán.

No obstante lo anterior, en el año 2021, debido a la vigencia de las restricciones sanitarias dispuestas por el Poder Ejecutivo en el marco de la Emergencia Sanitaria actual ante la presencia del COVID-19, no fue posible ejecutar el Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios del Ositrán, en la medida que se mantenían las restricciones de los derechos de la libertad de reunión y tránsito en diversas provincias del país.

Es así que, en consideración a que las sesiones virtuales permiten el cumplimiento de los dos (2) primeros objetivos del Encuentro Nacional de los Consejos de Usuarios, se priorizó durante el año 2021, la organización y desarrollo de un mayor número de sesiones, como parte de las acciones Institucionales de fortalecimiento de los Consejos de Usuarios.

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 XVIII CEU**

Entre el 25 de enero y el 26 de febrero de 2021 se desarrolló la XVIII edición del CEU, con la participación de 41 alumnos (14 alumnos de economía, 13 alumnos de ingeniería civil y 14 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 indicar que por primera vez, tanto el examen de admisión y las clases se han desarrollado de manera virtual, debido a las medidas de aislamiento social dispuestas por el Gobierno ante el COVID-19.

Cuadro N° 36
Universidades de procedencia de los alumnos del XVIII CEU

| Universidad | Provincia | Especialidad | | | Total |
|---|-------------|--------------|-----------|------------------|-----------|
| | | Economía | Derecho | Ingeniería civil | |
| Universidad Católica San Pablo | Arequipa | | 1 | | 1 |
| Universidad Católica Santa María | Arequipa | | 1 | | 1 |
| Universidad Nacional de San Agustín | Arequipa | 2 | 1 | 1 | 4 |
| Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga | Ayacucho | 1 | 1 | 1 | 3 |
| Universidad Nacional de Cajamarca | Cajamarca | | | 1 | 1 |
| Universidad Nacional del Callao | Callao | 1 | | | 1 |
| Universidad Andina del Cusco | Cusco | | 1 | | 1 |
| Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco | Cusco | 1 | | | 1 |
| Universidad Privada San Juan Bautista | Ica | | | 1 | 1 |
| Universidad Nacional del Centro del Perú | Junín | 1 | | 1 | 2 |
| Universidad Nacional de Trujillo | La Libertad | 2 | 1 | 1 | 4 |
| Universidad Privada Antenor Orrego | La Libertad | | 1 | | 1 |
| Pontificia Universidad Católica del Perú | Lima | | 1 | | 1 |
| Universidad de Lima | Lima | | 1 | | 1 |
| Universidad del Pacífico | Lima | 1 | | | 1 |
| Universidad Nacional Agraria La Molina | Lima | 1 | | | 1 |
| Universidad Nacional De Barranca | Lima | | | 1 | 1 |
| Universidad Nacional de Ingeniería | Lima | 2 | | 1 | 3 |
| Universidad Nacional Federico Villarreal | Lima | | 1 | | 1 |
| Universidad Nacional Mayor de San Marcos | Lima | | 3 | 1 | 4 |
| Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas | Lima | | | 1 | 1 |
| Universidad Privada César Vallejo | Lima | | | 1 | 1 |
| Universidad Nacional de Piura | Piura | 1 | | 2 | 3 |
| Universidad Nacional del Altiplano | Puno | | 1 | | 1 |
| Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann | Tacna | 1 | | | 1 |
| Total general | | 14 | 14 | 13 | 41 |

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

El CEU congrega a todos aquellos alumnos y recién egresados de las carreras de Economía o Ingeniería Económica, Derecho e Ingeniería Civil o de Transporte de universidades públicas y privadas con alto “rendimiento académico” (tercio superior como mínimo) y que se encuentren en las primeras posiciones luego de rendir un riguroso examen de admisión.

Como parte de las actividades realizadas, y con la finalidad de reforzar el aprendizaje teórico de los alumnos, se realizaron exposiciones virtuales de cinco (5) de las infraestructuras de transporte supervisadas por el Ositrán, conforme puede apreciarse en el Cuadro N° 37. Así, pese a que no fue posible realizar las visitas presenciales como en años anteriores, se pudo contar con exposiciones virtuales que permitieron a los alumnos aprender sobre las particularidades de cada infraestructura.

Cuadro N° 37
Cronograma de exposiciones virtuales del XVIII

| Concesión | Infraestructura | Fecha |
|---|-----------------|---------------|
| Terminal Portuario de Salaverry y Terminal Portuario de Matarani | Puertos | 18 de febrero |
| Tramo Vial Desvío Quilca – Desvío Arequipa (Repartición) – Desvío Matarani – Desvío Moquegua – Desvío Ilo – Tacna – La Concordia. | Carreteras | 19 de febrero |
| Línea 2 del Metro | Vías Férreas | 22 de febrero |
| Aeropuerto Internacional Jorge Chávez | Aeropuertos | 24 de febrero |

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

Asimismo, por primera vez, el CEU incluyó un taller de habilidades blandas para el 25 de febrero. Dicho taller tuvo una duración de una jornada completa, en el cual se realizaron diversas dinámicas para profundizar aspectos de inteligencia emocional y fortalecer los lazos de amistad de los participantes.

Considerando que la emergencia sanitaria del COVID-19 se prolongó durante el 2021 y con el fin de salvaguardar la salud de los postulantes y becarios, el Ositrán mantuvo el proceso de admisión del XIX CEU de manera virtual con miras a que dicho CEU también se desarrolle bajo los mismos parámetros en el 2022.

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.

En 2021, se publicaron treinta y dos (32) Informes de Desempeño de entidades prestadoras en etapa de explotación supervisadas por el Ositrán, En particular, estos Informes de Desempeño corresponden a las cuatro (4) infraestructuras aeroportuarias, nueve (9) infraestructuras portuarias, tres (3) infraestructuras ferroviarias y dieciséis (16) carreteras.

- **Documentos estadísticos**

Durante el tercer trimestre de 2021 se publicó el Anuario Estadístico 2020 en la página web institucional del Ositrán⁶³, 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 2021, se cumplió con elaborar y publicar en el portal web doce (12) boletines mensuales, así como las correspondientes bases de datos en archivo Excel⁶⁴.

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 Ositrán⁶⁵.

⁶³ El documento se encuentra disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/publicaciones/anuario-estadistico/>

⁶⁴ Documentos disponibles en: <https://www.ositran.gob.pe/publicaciones/boletin-estadistico/>

⁶⁵ Documentos disponibles en: <https://www.ositran.gob.pe/reportes-estadisticos/>

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

Durante el 2021, se culminó la elaboración de las siguientes investigaciones, las cuales se encuentran publicadas en el portal institucional:

- Resiliencia de las carreteras concesionadas frente a riesgos de desastres naturales en el Perú⁶⁶: El documento evalúa la gestión de riesgos de desastres naturales en las concesiones viales existentes en términos contractuales y físicos, analizando el caso particular de los efectos del Niño Costero 2017, así como las gestiones efectuadas para la recuperación de la infraestructura vial a febrero de 2021.
- Benchmarking de los peajes aplicados en el Perú y países de la región⁶⁷: El documento presenta una comparación del costo de los peajes de las Vías Concesionadas en nuestro país con las de principales infraestructuras viales de otros países de la región.

⁶⁶ Documento disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2021/11/resiliencia-carreteras-concesionadas-frente-riesgo-desastres-naturales.pdf>

⁶⁷ Documento disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/01/benchmarking-peajes-aplicados-peru-paises-region-dic-2021.pdf>



IX. DESARROLLO ORGANIZACIONAL Y CAPITAL HUMANO

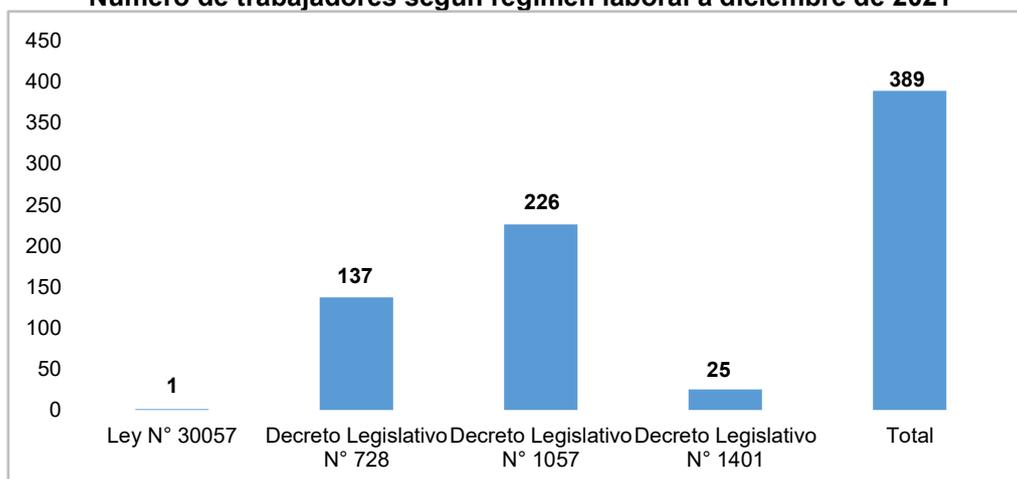
La Jefatura de Gestión de Recursos Humanos (JGRH) es la unidad orgánica responsable de programar, coordinar, dirigir, supervisar y ejecutar las actividades, procesos y procedimientos en el marco del Sistema de Gestión de Recursos Humanos y de personal en el Ositrán⁶⁸. A continuación, se describen los principales logros y actividades implementadas durante el 2021 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 2021 la entidad registró un total de 389 colaboradores, un 20,1% superior al número de colaboradores respecto al año anterior (324). Este incremento se explica fundamentalmente por la coyuntura presentada por el estado de emergencia a consecuencia del COVID-19 y a los Decretos de Urgencia N° 034 y 083-2021, que autorizaron de manera excepcional la contratación de personal bajo el régimen del Decreto Legislativo N° 1057, Decreto Legislativo que regula el régimen especial de contratación administrativa de servicios.

Respecto a la distribución por régimen, el 58,1% del total de colaboradores se encuentran bajo el régimen CAS, mientras que el 35,2% bajo el régimen laboral establecido en el Decreto Legislativo N° 728. En tanto, un 6,4% de los colaboradores se encuentran en prácticas preprofesionales y profesionales.

Gráfico N° 16
Número de trabajadores según régimen laboral a diciembre de 2021



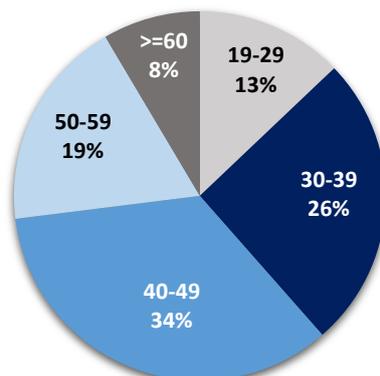
Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- **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 (34%) y entre 30 y 39 años (26%).

⁶⁸ Artículo 28° del Reglamento de Organización y Funciones, aprobado con D.S. N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

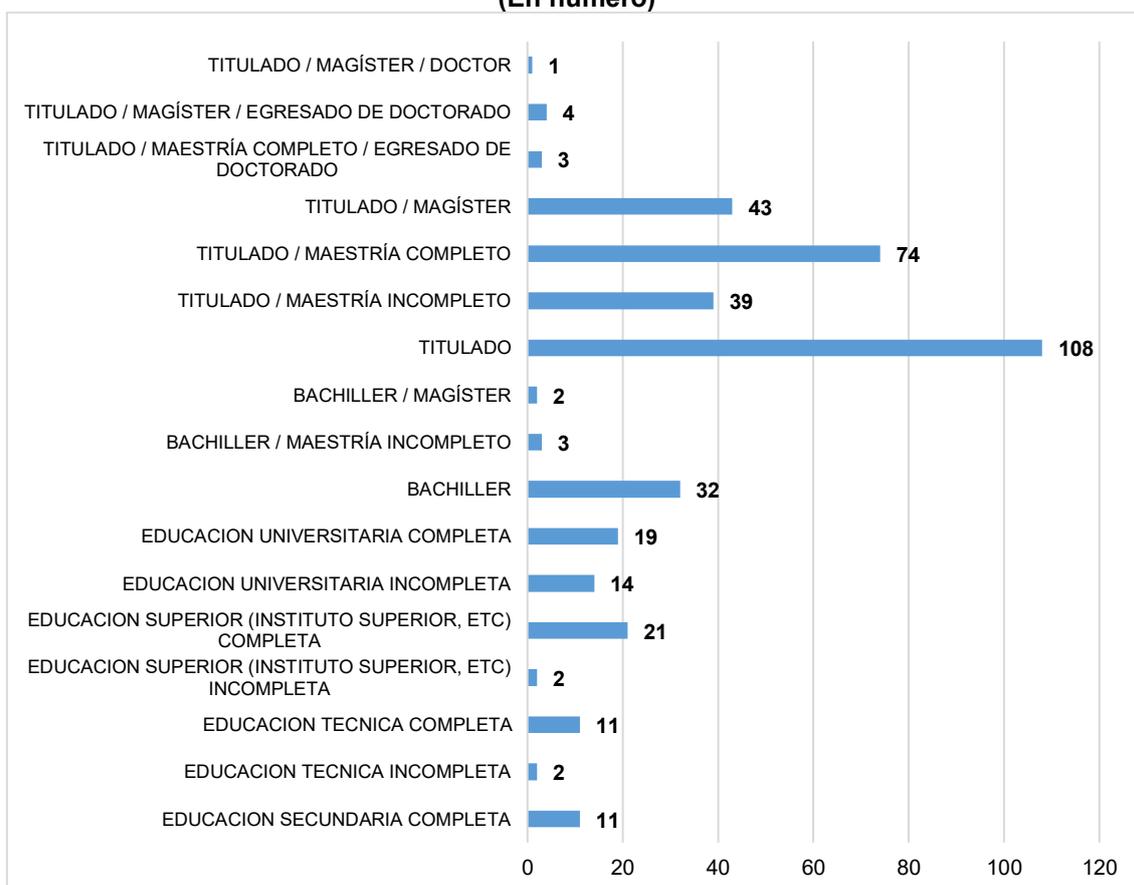
Gráfico N° 17
Rango de edades del personal del Ositrán



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 84,3% posee estudios universitarios completos (328 colaboradores), de los cuales el 82,9% se encuentran titulados (272); 11,3% cuentan con el grado de Bachiller (37) y el 5,8% son egresados (19). A nivel de toda la entidad, el 32,6% del personal (127) cuenta con estudios de postgrado concluidos (ver siguiente gráfico).

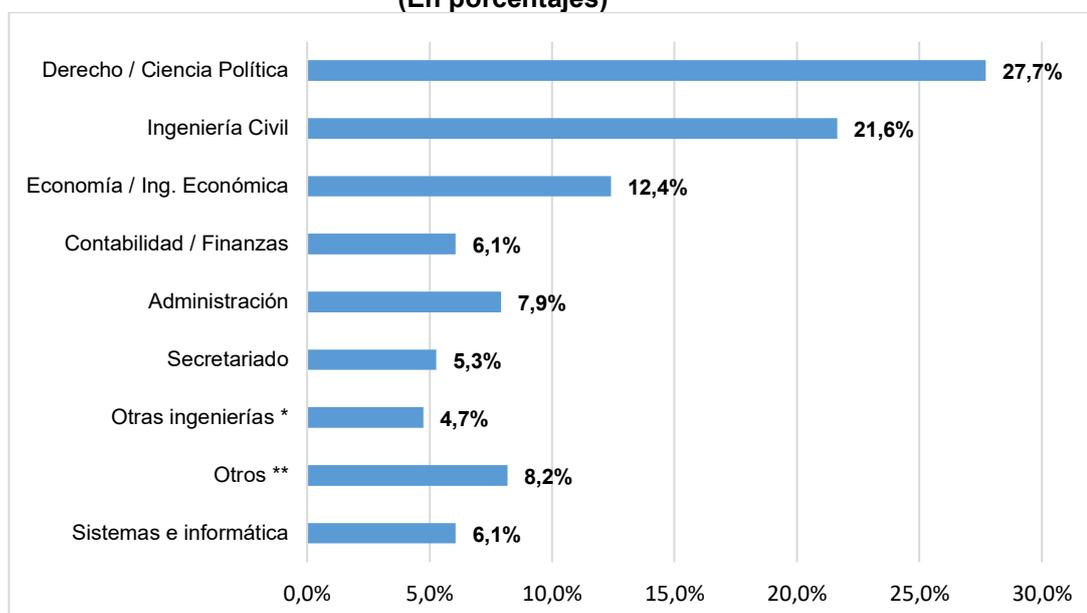
Gráfico N° 18
Nivel educativo del personal del Ositrán
 (En número)



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 27,7% culminaron derecho o ciencias políticas (105), 21,6% son ingenieros civiles (82), 12,4% son economistas o ingenieros económicos (47), 7,9% administradores (30), entre otros.

Gráfico N° 19
Profesiones del personal del Ositrán
(En porcentajes)



* Ambiental, Eléctrica, Electrónica, Recursos Naturales, Forestal, Mecánica, Industrial, Metalúrgica y Zootecnia

** Tales como: Psicología, Comunicaciones, Periodismo, Educación, Trabajo Social, Turismo, entre otros

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

• Índice de rotación de personal a diciembre 2021

Durante el 2021 cesaron un total de 31 colaboradores, lo que representó una reducción de 40,4% con relación al número de colaboradores que cesaron el año anterior (52). Del total de colaboradores que cesó en 2021, el 51,6% (16) corresponde a personal técnico y el 48,4% (15) a personal de apoyo. El 65% del personal que cesó fue por renuncia voluntaria, 19% debido al término de sus convenios de prácticas, el 6% por fallecimiento y otro 6% por cambio de modalidad de prácticas, mientras que el 3% del personal cesó por promoción interna.

Cuadro N° 38
Personal cesado durante 2021

| Motivo de retiro | Personal de alta dirección | Personal técnico | Personal de apoyo | Total | % |
|----------------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------|-------------|
| Renuncia voluntaria | 0 | 13 | 7 | 20 | 65% |
| Promoción interna | 0 | 1 | 0 | 1 | 3% |
| Fallecimiento | 0 | 2 | 0 | 2 | 6% |
| Cambio de modalidad de prácticas | 0 | 0 | 2 | 2 | 6% |
| Término de convenio | 0 | 0 | 6 | 6 | 19% |
| Total | 0 | 16 | 15 | 31 | 100% |
| % | 0% | 51,6% | 48,4% | 100% | |

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

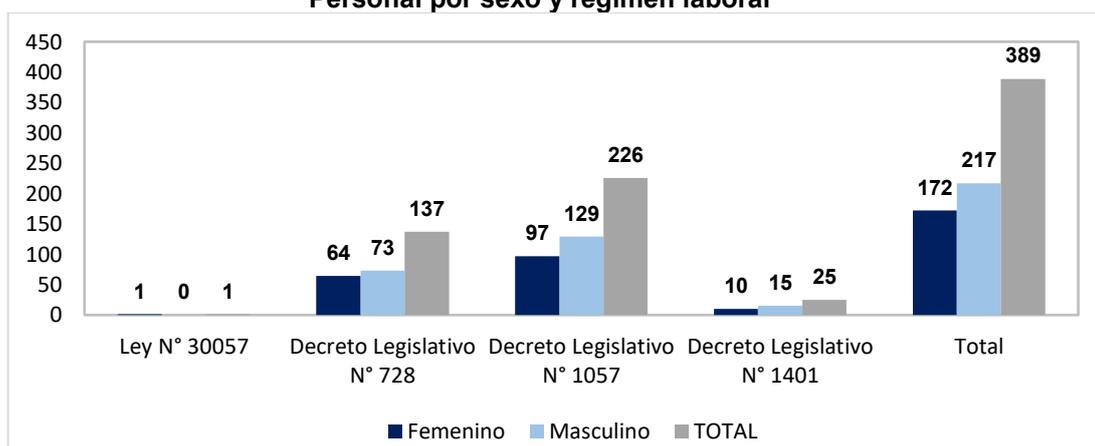
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Considerando el régimen, el 48,4% (15) del personal cesado eran practicantes bajo la modalidad del Decreto Legislativo N° 1401 (modalidades formativas), el 29% (9) era personal bajo la modalidad de Contrato Administrativo de Servicios (CAS) y un 22,6% (7) era personal bajo la modalidad de contrato a plazo indeterminado.

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

A diciembre del año 2021, de los 389 colaboradores en el Ositrán, el 44,2% pertenecen al sexo femenino (172); mientras que el 55,8% restante al sexo masculino (217). 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 44,2% y 44,9%, respectivamente. Finalmente, la participación femenina en las modalidades formativas es del 40%.

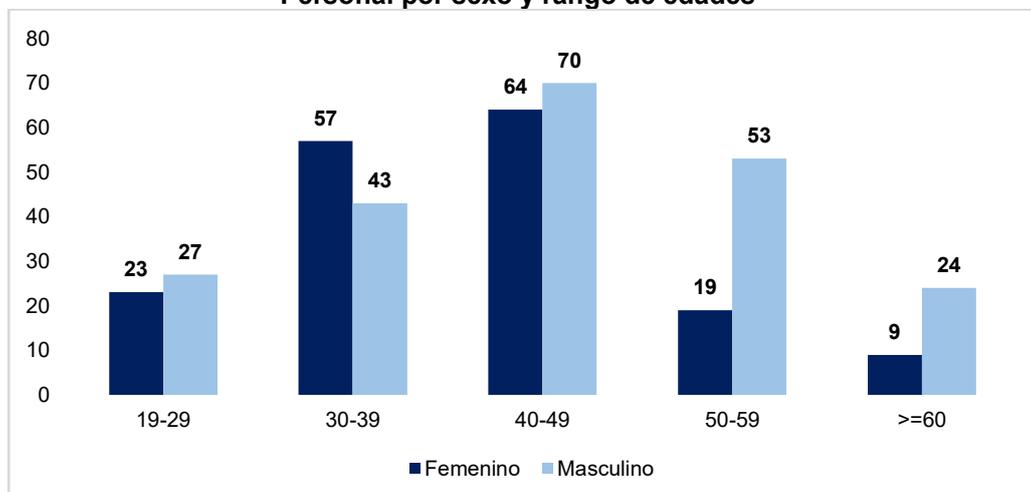
Gráfico N° 20
Personal por sexo y régimen laboral



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° 21
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 y Teletrabajo sea una alternativa viable para todos los servidores. Asimismo, 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, para la aprobación del Plan de Desarrollo de Personas (PDP) 2021, no se habilitó la partida de gastos relacionados a capacitación debido a falta de recursos financieros.

En ese sentido, las acciones de capacitación del PDP fueron dictadas por los servidores que se han identificado como facilitadores o ponentes internos. 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 a los servidores con experiencia docente o que hayan brindado actividades de capacitación, para que puedan ser facilitadores en el marco del PDP 2021. Como resultado de ello, se encontró una variedad de profesionales calificados, dispuestos a asumir el compromiso de facilitadores. De esa manera las capacitaciones del Ositrán durante el año 2021 fue a costo cero al igual que en el 2020.

Como se comentó, el PDP 2021 fue ejecutado en modalidad virtual, siendo Microsoft Teams, la plataforma utilizada para el dictado de las acciones de capacitación y se contó con una plataforma MOOC (Cursos online masivos y abiertos, según sus siglas en inglés) denominada Campus Virtual del Ositrán para alojar toda la información de los cursos y se utilizó para que los alumnos realicen sus evaluaciones.

En ese sentido, mediante Resolución de Gerencia General N° 022-2021-GG-OSITRAN de fecha 15 de marzo de 2021, el Ositrán aprobó el PDP 2021, habiéndose ejecutado 89 acciones de capacitación, de las cuales 35 fueron temas diagnosticados por el Ositrán, con la participación de nuestros servidores como docentes internos y las 54 acciones de capacitación restantes han sido capacitaciones que los servidores han llevado por su propia cuenta. De esta manera, se ha registrado 1081 participaciones de servidores durante el 2021 y todas estas acciones de capacitación se llevaron a cabo en 5036 horas y 50 minutos.

A continuación, se detalla las acciones de capacitación ejecutadas, el total de participaciones como las horas de capacitación según cada trimestre de 2021:

Cuadro N° 39
Acciones de capacitación ejecutadas durante 2021

| Trimestre | Número de acciones de capacitación | Total Participaciones | Total de horas de capacitación |
|-----------|------------------------------------|-----------------------|--------------------------------|
| I | 5 | 5 | 22 horas y 50 minutos |
| II | 15 | 204 | 192 horas |
| III | 25 | 328 | 1676 horas |
| IV | 44 | 544 | 3146 horas |

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

Elaboración: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

- **Acciones implementadas en el marco de las funciones de integridad Institucional**

En el Ositrán desde el año 2019, se viene implementando el modelo de integridad. Así, según lo dispuesto en la Resolución de Presidencia N° 0015-2020-PD-OSITRAN, se aprobaron las Acciones de Integridad y Lucha contra la Corrupción del Ositrán 2020-2021; mientras que por Resolución de Presidencia N° 021-2021-PD-OSITRAN, se modificó la Resolución de Presidencia N° 0015-2020-PD-OSITRAN, se incorporaron Acciones de Comunicación de Integridad y Ética del año 2021.

En tal sentido, y en cumplimiento de las funciones encargadas se realizaron, entre otros, las siguientes acciones:

1. Verificación y supervisión al Portal de Transparencia.
2. Procedimiento de Debida Diligencia en los procesos de selección.
3. Se incluye en el proceso de inducción, charlas sobre integridad, ética y los canales de denuncias por actos de corrupción.
4. Se realizó campañas de sensibilización “Yo Elijo Ositrán”, en la que se tiene como finalidad, que el personal conozca y se le facilite la comprensión y apropiación de los valores institucionales. En particular, se hizo énfasis en el valor de la Integridad y la Imparcialidad a través de mensajes en los correos destinados a comunicación interna.
5. Se cumplió con hacer llegar a la Gerencia General, en coordinación con la Jefatura de Logística y Control Patrimonial, la relación de las personas obligadas a presentar su Declaración Jurada de Intereses.

Finalmente, mediante Informe N° 00433-2021-JGRH-GA-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2021, la Jefatura de Gestión de Recursos Humanos, informó respecto a la implementación de las Acciones de Integridad y Lucha contra la Corrupción, que 17 de las 19 acciones planificadas para el año 2021 se cumplieron al 100%, mientras que 2 acciones se cumplieron al 50%. En tanto, en relación con el Plan de Acción de Comunicaciones 2021, dichas acciones se han desarrollado al 100%.

Ilustración N° 4 Mensajes comunicaciones de Integridad y Ética

- **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 Ositrán.

En ese sentido, se cumplió con las disposiciones o procedimientos obligatorios para la prevención de esta enfermedad, de la siguiente manera:

- 1) El servicio de salud ocupacional (médico y enfermera), continuó con la gestión y seguimiento del Plan de Vigilancia, Prevención y Control de COVID–19 en el Ositrán, bajo los requisitos exigidos por la normativa nacional y sus modificatorias, En diciembre 2021 se derogó la Resolución Ministerial N° 972-2020-MINSA entrando en vigor la Resolución Ministerial N° 1275-2021-MINSA.
- 2) En el 2021 se continuó con la implementación de tópico de Salud Ocupacional, orientado a la vigilancia de casos COVID–19.
- 3) En el 2021, se elaboró la DJ de salud, aplicando a personal nuevo, con el objetivo de detectar personal con comorbilidad, los cuales pertenezcan al grupo de riesgo vulnerable para infección por COVID–19.
- 4) En el 2021, se continuó con la prioridad del trabajo en modalidad remota o teletrabajo.
- 5) Seguimiento al procedimiento para la limpieza y desinfección de los ambientes de trabajo, para ello se supervisó las actividades del servicio de limpieza, cuyo personal viene realizando la limpieza y desinfección de ambientes según protocolos establecidos para la manipulación de material químico.
- 6) Se continuó con la clasificación del grupo de riesgo según comorbilidad y exposición laboral.
- 7) Seguimiento al procedimiento para el lavado y desinfección de manos.
- 8) Se realiza la sensibilización de la prevención del contagio en el centro de trabajo, mediante herramientas informativas como boletines, dípticos, trípticos, capacitaciones, etc. difundidas a todos los trabajadores por intermedio del área de comunicaciones.
- 9) Seguimiento al procedimiento para la toma de medidas preventivas de aplicación colectiva, como es: Supervisión del uso correcto del EPP COVID-19 (mascarillas), así como el distanciamiento social obligatorio, priorizar reuniones de trabajo virtuales, restricción de comisiones de servicio, protocolo sanitario para el uso de vehículos, etc.
- 10) Seguimiento al procedimiento de medidas para la protección personal, se realizó la adquisición de mascarillas las cuales cumplen con las EETT del MINSA.
- 11) Se realiza la entrega en forma periódica de EPP COVID-19 (mascarillas, protector facial y alcohol) al personal que realiza labores de forma presencial, al personal de las oficinas desconcentradas y a los supervisores in situ que trabajan a nivel nacional.
- 12) Seguimiento al procedimiento para la vigilancia de la salud del trabajador en el contexto COVID–19, se realizó el monitoreo diario de casos sospechosos y/o positivos, a los cuales se les brindó la asesoría necesaria y seguimiento de la enfermedad, por parte del equipo de Salud Ocupacional.
- 13) En el año 2021, se continuó con la toma de pruebas rápidas serológicas de descarte, como se detalla a continuación:
- 14) En el mes de setiembre 2021, se realizó la adquisición de 400 pruebas rápidas de antígeno para descarte de COVID–19, las cuales se realizaron mediante la programación de campañas de manera mensual, a todos los trabajadores que acuden de manera presencial a las instalaciones del Ositrán, como se detalla a continuación:
- 15) Se realizó el monitoreo de síntomas diario, mediante llamadas telefónicas a todos los casos sospechosos y/o confirmados de COVID–19.
- 16) Se reportaron los casos sospechosos y/o confirmados de infección por COVID–19, al Ministerio de Salud, mediante el registro en la página SISCOVID.
- 17) Se han desarrollado Actividades preventivas de salud físico, salud emocional, consultorio psicológico y consultorio nutricional, todo esto orientado a propiciar el equilibrio de su vida laboral y personal, mediante la articulación de los principales actores involucrados Organización – Servidor – Familia, el mismo que se ve reflejado en su productividad y en la mejora del clima.

- **Procesos de contratación de personal que se vieron afectados debido a la situación generada por el COVID-19.**

En este segundo año de pandemia, la Entidad estuvo mejor preparada para trabajar remotamente, de modo que ningún proceso de contratación de personal se vio afectado por esta situación. En efecto, todos los procesos se desarrollaron de manera virtual y, también, durante el 2021 se actualizó las directivas internas de selección de personal adaptándolas a este nuevo contexto.

Ahora bien, la promulgación de la Ley N° 31131, que elimina de forma progresiva el régimen de Contratación Administrativa de Servicios (CAS) en el sector público ha impactado en la provisión de personal bajo este régimen laboral. Si bien dicha Ley tiene por objetivo incorporar al régimen laboral del Decreto Legislativo N° 728 a los trabajadores que hacen labores permanentes en diversas entidades del Estado, en la práctica lo que provocó es que ninguna entidad del Estado pudo cubrir sus necesidades de personal bajo este régimen, inclusive se prohibió los reemplazos por ceses.

Para tratar de aminorar el impacto de esta prohibición, el Poder Ejecutivo emitió dos (2) decretos de urgencia que permitió contratar personal temporal por lo menos hasta el 31 de diciembre de 2021, plazo que fue prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2022, mediante Ley 31365, Ley de Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2022. En ese contexto, el Ositrán pudo cubrir por lo menos de manera temporal cincuenta y cinco (55) posiciones.

- **Cultura Organizacional**

El Plan de Fortalecimiento de la Cultura Organizacional 2021, 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 los años 2020, 2021, 2022 nos encontramos en la actividad de Ejecución del Plan de Acción de la Cultura Organizacional, fase 2: Intervención, y fase 3: Evaluación, concerniente al cumplimiento del plan. Para el último semestre del 2022, se está programando realizar la evaluación de efectividad de las actividades efectuadas en este ciclo de Cultura Organizacional desde el 2019 al 2022.

Ahora bien, mediante Resolución de Gerencia General N° 059-2020-GG-OSITRAN, de fecha 28 de mayo de 2021, se aprobó el Plan de Acción de Clima Organizacional del Ositrán periodo 2021, cuyo nivel de cumplimiento al cierre del año de las actividades programadas fue del 88%.

- **Programa de Reconocimiento**

En el último trimestre del 2021, se continuó con la implementación del Programa de Reconocimiento “Ositrán te Valora” con el objetivo de fomentar la cultura organizacional a través de los comportamientos asociados a la vivencia de los valores institucionales en el cumplimiento de las funciones de los servidores del Ositrán.

Es importante mencionar que, en esta ocasión se invitó a las diferentes áreas de la entidad a seleccionar a sus representantes por cada valor, para lo cual, utilizaron la metodología que consideraron pertinente. Además, esta selección se justificó con la presentación de ejemplos concretos donde se reflejó la vivencia de cada valor.

La ceremonia de premiación se llevó a cabo el 30 de diciembre y contó con la participación de la Alta Dirección y de los servidores premiados. De acuerdo con el puntaje obtenido por cada representante de cada área, se otorgaron las siguientes distinciones:

- 1er puesto : Laurel del Ositrán
- 2do puesto : Medalla del Ositrán
- 3er puesto : Diploma del Ositrán

Ilustración N° 5
Programa “Ositrán te valora”



- **Implementación del Teletrabajo en Ositrán**

El teletrabajo, como una forma flexible de organización laboral, ha tenido un avance importante en los últimos años, en países como Colombia, Chile, EEUU, España, Costa Rica y Argentina, debido a las bondades que ofrece tanto para los empleados, como para las organizaciones; sin embargo, en el Perú, antes de la pandemia, eran muy pocas las organizaciones que implementaban dicho sistema. A nivel del sector público, solo Indecopi, Osiptel y Oefa tenían alguna experiencia al respecto.

En el Perú, esta modalidad de trabajo ha sido regulada mediante la Ley N° 30036 publicada el 15 de mayo del 2013 y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 009-2015-TR publicado el 3 de noviembre de 2015. Con esta regulación, se define el teletrabajo como el desempeño de labores sin presencia física del trabajador en el centro laboral, se mantiene el vínculo laboral sin asistir al centro de trabajo y los medios para contactar al teletrabajador, así como para ejercer la supervisión son a través de medios informáticos, de telecomunicaciones y análogos.

En respuesta a los resultados obtenidos en el primer año de la pandemia en términos de cumplimiento del plan operativo y estratégico y como una forma de seguir protegiendo la salud de los trabajadores, la Alta Dirección del Ositrán tomó la decisión de implementar el teletrabajo progresivamente durante todo el ejercicio 2021. De esta manera, Ositrán se convierte en la primera Entidad del Estado en implementar el Teletrabajo más allá de la emergencia sanitaria.

Cuadro N° 40
Implementación del Teletrabajo según unidades orgánicas

| Grupos | N° de trabajadores | Fecha de Inicio | Gerencias |
|--------------|--------------------|-----------------|-------------------------------|
| Primer | 34 | 01/07/2021 | GAJ-GRE-OCC |
| Segundo | 102 | 01/10/2021 | PD-GG-GSF |
| Tercero | 119 | 04/01/2022 | GA-GPP-GAU-PP-OGD- Tribunales |
| Total | 255 | | |

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

Con la incorporación del cuarto grupo conformado por los CAS temporales que se incorporaron a la Entidad en el mes de noviembre de 2021, los trabajadores en la modalidad de Teletrabajo representaron alrededor del 82,8% del total de trabajadores al cierre de 2021. Así, el 12,8% se encuentra en trabajo presencial; mientras que el 4,4% en modalidad mixta. Ningún colaborador se encontró con licencia con goce de haber compensable.

Es importante tener en consideración que la implementación del teletrabajo en el Ositrán, no sólo ha permitido salvaguardar la salud de los colaboradores y alcanzar óptimos niveles de productividad laboral, sino que también ha contribuido una reducción de costos relacionados con alquiler de loca, seguridad y limpieza, lo que ha permitido reasignar esos recursos al cumplimiento de las funciones misionales.

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 2021, 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:

(i) Estado de la implementación de las herramientas de análisis de datos (Business Intelligence) / Plataforma de Declaración Estadística

Durante el año 2021 se efectuaron acciones conducentes a promover el uso y aprovechamiento de la solución de inteligencia de negocios implementada en 2020, la cual permitirá el procesamiento y explotación automatizada de la información estadística gestionada por las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, de Regulación y Estudios Económicos y de Atención al Usuario, a través de paneles de indicadores diseñados para tal fin. En ese sentido se efectuaron mejoras a los paneles implementados a fin de facilitar la consulta y análisis de la data por parte de las áreas usuarias. Asimismo, se concluyó la validación y migración de la información histórica de declaraciones estadísticas de entidades prestadoras correspondiente al año 2019, así como se avanzó con la validación y migración de la correspondiente al año 2020 y el primer trimestre del 2021.

Por otro lado, en el cuarto trimestre del 2021 se inició la prueba piloto del Sistema de Declaración Estadística (SDE) para la infraestructura de Carreteras y se ha previsto su puesta en operación a partir de marzo del presente año. Por otro lado, durante el tercer trimestre del 2021 se dio inicio a la actualización del SDE con los formatos de declaración estadística de las infraestructuras de Ferrovías y Aeropuertos correspondientes al año 2021.

(ii) Estado de la implementación del Sistema de Retribución al Estado

Durante el año 2021, se efectuó una prueba piloto de uso del Sistema de Retribución del Estado implementado en el último trimestre de 2020, sistema que permitirá a las entidades prestadoras, la determinación y presentación electrónica de sus declaraciones de retribución y otros procesos asociados.

Dicho piloto se realizó con la participación de entidades prestadoras y permitió validar el desempeño del sistema con los usuarios objetivo. Con los resultados del mismo, se implementaron mejoras a sus funcionalidades, encontrándose la herramienta lista para su pase a producción.

Es preciso señalar que, la puesta en uso de la herramienta por parte de las Entidades Prestadoras depende de gestión de la aprobación de la modificación del Reglamento correspondiente a cargo de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

(iii) Estado de la implementación de implementación y gestión del Modelo de Datos Abiertos

La implementación del Modelo de Datos Abiertos en el Ositrán concluyó a fines de 2020, fecha en la cual el Ositrán ya contaba con un catálogo de datos abiertos aprobado y había ejecutado la publicación de la totalidad de conjuntos de datos priorizados en el Portal Nacional de Datos Abiertos, dándose pase a la fase de operación del modelo.

Durante 2021, la entidad ha dado continuidad a las actividades periódicas de actualización de los conjuntos de datos abiertos en el Portal Nacional. Asimismo, ha dado inicio a las acciones conducentes a la implementación próxima de un propio portal de datos abiertos de la entidad, que facilite la consulta y aprovechamiento en línea de la data de la entidad por parte de diferentes actores: organizaciones privadas, entidades públicas y ciudadanía en general.

(iv) Estado de la implementación del orientador virtual (Chatbot) para la atención de usuarios de la Línea 1 del Metro.

Durante el primer trimestre de 2021, se culminó la implementación de un Orientador Virtual (Chatbot) para la atención de usuarios de la Línea 1 del Metro, herramienta diseñada sobre una plataforma de mensajería instantánea, a través de la cual los usuarios pueden obtener de manera automática las respuestas a sus principales consultas relacionadas a los servicios de la Línea 1 del Metro, así como a información sobre el Organismo Regulador.

(v) Implementación del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información

Durante 2021, el Ositrán estuvo implementado mecanismos para la preservación de la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información de la entidad y de sus medios de almacenamiento o procesamiento. Así, en febrero de 2022, se obtuvo la certificación ISO 27001:2013 Seguridad de la Información, la cual acredita que el sistema de gestión implementado en la entidad contribuye a la preservación de la seguridad de su información, elevando sus prácticas a estándares de clase mundial.

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

El 06 de diciembre de 2020, mediante Ley N° 31084⁶⁹ se aprobó el presupuesto del sector público para el año fiscal 2021 correspondientes a los pliegos presupuestarios del Gobierno Nacional, asignándose al Ositrán el importe de S/ 75,6 millones, con cargo a la Fuente de Financiamiento Recursos Directamente Recaudados. En línea con ello, el 28 de diciembre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0066-2020-CD-OSITRAN, se aprobó el Presupuesto Institucional de Apertura correspondiente al año fiscal 2021, estableciéndose que el 100% del presupuesto total asignado corresponden a Gastos Corrientes.

Como se aprecia en el siguiente cuadro, el PIA aprobado para el año 2021 fue 12,1% inferior con relación al PIA aprobado en el año 2020, como resultado del efecto que tuvo la pandemia del COVID-19 en la recaudación de ingresos. En particular, se observa una reducción de 11,3% en la genérica 1.5 Otros Ingresos, la cual corresponde principalmente al aporte por regulación; mientras que en la genérica 1.3 Venta de Bienes y Servicios se observa una disminución de 22,4%⁷⁰.

⁶⁹ Ley N° 31084.- Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2021. Disponible en: https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=101878&view=article&catid=182&id=2327&lang=es-ES

⁷⁰ Cabe mencionar que, dentro de este concepto de ingresos, se contempla los ingresos provenientes por “Venta de Bases para Licitación Pública, Concurso Público y otros”; así mismo, se encuentran rubros como “Acceso a la Información Pública” y otro concepto importante, como es el de “Otros Servicios de Transporte”, por este concepto de ingresos se recaudan aquellos fondos por la aplicación de la Adenda 3 del Contrato de Concesión de la Línea 1 del Metro de Lima, donde el Concedente se encuentra obligado a asumir los gastos de la supervisión del servicio de

Cuadro N° 41
Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) 2020 – 2021

| | Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) | | Variación (%) |
|--|---|-------------------|---------------|
| | 2020 | 2021 | |
| INGRESOS | | | |
| INGRESOS CORRIENTES | 86 005 368 | 75 600 919 | -12,1 |
| 1.3 Venta de Bienes y Servicios y Derechos Administrativos | 5 863 000 | 4 547 553 | -22,4 |
| 1.5. Otros Ingresos | 80 142 368 | 71 053 366 | -11,3 |

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cabe mencionar que, el presupuesto de la Entidad puede ser modificado durante el ejercicio presupuestario, dentro de los límites permitidos por la Ley, mediante modificaciones en el nivel institucional o modificaciones en el nivel funcional y programático.

Al respecto, conforme al numeral 1 del artículo 50 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, establece que las incorporaciones 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 se sujetan a límites máximos de incorporación determinados por el MEF. Así, mediante Decreto Supremo N° 431-2020-EF del 31 de diciembre de 2020, se establece los límites máximos de incorporación de mayores ingresos públicos para el Año Fiscal 2021, que se destinen al financiamiento del gasto corriente, estableciéndose para el caso del Ositrán el importe de S/ 7 419 836. Posteriormente, mediante Decreto Supremo N°220-2021-EF aprobó en su Única Disposición Complementaria Modificatoria, la modificación de los límites máximos de incorporación de mayores ingresos públicos, con lo cual se estableció un importe de S/ 15 533 152 para el Ositrán.

Durante el año fiscal 2021, se registraron modificaciones presupuestarias dentro de las partidas genéricas, producto de las incorporaciones de recursos gestionados ante el MEF, con cargo a los Saldos de Balance de ejercicios anteriores y de los mayores fondos públicos originados por los abonos efectuados de las entidades prestadoras. En particular, se incorporaron ingresos por un total de S/ 14 472 331, de los cuales S/ 11 306 181 con cargo a saldos de balance y S/ 3 166 150 con cargo a ingresos diversos.

Así, al final del período 2021, el presupuesto modificado de ingresos registró un comportamiento satisfactorio, al experimentar un crecimiento de 10,7% con relación a lo obtenido en el año anterior. Este resultado estuvo influenciado principalmente por las incorporaciones de recursos provenientes de los Saldos de Balance, cuyo indicador de financiamiento refleja un incremento de 35,6% con relación a lo obtenido en el año 2020, a nivel de Toda Fuente de Financiamiento. No obstante, debe tenerse en consideración que el PIM del año 2021, se mantiene 3,2% (S/ 3 011 019 menos de recursos) por debajo del PIM registrado en el año 2019 previo a la pandemia (S/ 93 millones).

calidad; razón por la cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC a través del ATU, realiza el depósito correspondiente a nuestra Entidad.

Cuadro N° 42
Presupuesto Institucional Modificado (PIM) 2020 – 2021

| | Presupuesto Institucional Modificado (PIM) | | Variación (%) |
|--|--|-------------------|---------------|
| | 2020 | 2021 | |
| INGRESOS | | | |
| INGRESOS CORRIENTES | 73 052 207 | 78 767 069 | 7,8 |
| 1.3 Venta de Bienes y Servicios y Derechos Administrativos | 5 863 000 | 4 547 553 | -22,4 |
| 1.5. Otros Ingresos | 67 189 207 | 74 219 516 | 10,5 |
| FINANCIAMIENTO | 8 339 062 | 11 306 181 | 35,6 |
| 1.8 Endeudamiento | 94 800 | | 0,0 |
| 1.9 Saldos de Balance | 8 244 262 | 11 306 181 | 37,1 |
| TOTAL DE INGRESOS | 81 391 269 | 90 073 250 | 10,7 |

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2021, el 88,3% del PIA previsto estuvo explicado por los aportes por regulación estimados (S/ 66,7 millones). No obstante, gracias a la recuperación del sector, los pagos por aporte por regulación ascendieron a S/ 80,4 millones (es decir, 20,5% mayor a lo previsto), situación que motivó la incorporación de mayores fondos al presupuesto. Otros ingresos del Ositrán lo constituyen la venta de bienes y servicios, lo cual en 2021 representó el 6% del PIA, seguido por los intereses por depósitos (3,9%) y las multas y sanciones (1,8%).

Cuadro N° 43
Presupuesto Institucional Modificado (PIA) y Presupuesto Institucional Modificado (PIM)
2020 – 2021

| DETALLE | PIA | | Var. (%) | PIM | | Var. (%) |
|--|-------------------|-------------------|--------------|-------------------|-------------------|--------------|
| | 2020 | 2021 | | 2020 | 2021 | |
| CATEGORIAS DE INGRESOS | | | | | | |
| INGRESOS CORRIENTES | 86 005 368 | 75 600 919 | -12,1 | 73 052 207 | 78 767 069 | 7,8 |
| 1.3 Venta de Bienes y Servicios | 5 863 000 | 4 547 553 | -22,4 | 5 863 000 | 4 547 553 | -22,4 |
| - Acceso Información Pública | 5 254 | 5 141 | -2,2 | 5 254 | 5 141 | -2,2 |
| - Otros Servicios de Transporte | 5 857 746 | 4 542 412 | -22,5 | 5 857 746 | 4 542 412 | -22,5 |
| 1.5. Otros Ingresos | 80 142 368 | 71 053 366 | -11,3 | 67 189 207 | 74 219 516 | 10,5 |
| - Aportes por regulación | 75 799 129 | 66 740 575 | -12,0 | 62 845 968 | 66 740 575 | 6,2 |
| - Intereses por Depósitos | 2 929 173 | 2 929 173 | 0,0 | 2 929 173 | 2 929 173 | 0,0 |
| - Multas y sanciones | 1 414 066 | 1 383 618 | -2,2 | 1 414 066 | 1 383 618 | -2,2 |
| - Otros ingresos diversos | 0 | 0 | - | 0 | 3 166 150 | - |
| FINANCIAMIENTO | 0 | 0 | - | 8 339 062 | 11 306 181 | 35,6 |
| 1.8. Endeudamiento | 0 | 0 | - | 94 800 | 0 | - |
| - Endeudamiento Interno | 0 | 0 | - | 94 800 | 0 | - |
| 1.9. Saldos de Balance | 0 | 0 | - | 8 244 262 | 11 306 181 | 37,1 |
| - Saldos de Balance | 0 | 0 | - | 8 244 262 | 11 306 181 | 37,1 |
| TOTAL DE INGRESOS | 86 005 368 | 75 600 919 | -12,1 | 81 391 269 | 90 073 250 | 10,7 |

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Incorporaciones de mayores recursos durante 2021

Como ha sido mencionado, durante 2021, se incorporaron mayores ingresos al presupuesto por un monto total de S/ 14 472 331, lo que permitió el incremento del presupuesto inicial de apertura a S/ 90 073 250. De dicho total, los fondos incorporados con cargo a los saldos de balance ascienden a un total de S/ 11 306 181, conforme el siguiente detalle:

- Resolución de Presidencia N° 0006-2021-PD-OSITRAN del 04 de febrero de 2021: Aprueba la incorporación de mayores fondos públicos en el Presupuesto Institucional del Ositrán, por el importe de S/ 3 755 483; a fin de atender las actividades de Supervisión Integral del Servicio de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE) en el marco del Contrato N° 035-2019-OSITRAN “Servicio Integral del Servicio de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao”.
- Resolución de Presidencia N° 0007-2021-PD-OSITRAN del 05 de febrero de 2021: Aprueba la incorporación de mayores fondos públicos en el Presupuesto Institucional del Ositrán, por el importe de S/ 951 629; a fin de atender, dentro de la categoría presupuestal Gastos de Capital, los requerimientos solicitados por la Jefatura de Tecnologías de la Información, ante la necesidad de contar con equipos informáticos para el almacenamiento de la información digital.
- Resolución de Presidencia N° 0009-2021-PD-OSITRAN del 08 de febrero de 2021: Aprueba la incorporación de mayores fondos públicos en el Presupuesto Institucional del Ositrán, por el importe de S/ 3 664 353; a fin de atender las diversas actividades operativas que no cuenten con financiamiento en las diferentes unidades de organización del Ositrán.
- Resolución de Presidencia N° 0013-2021-PD-OSITRAN del 31 de marzo de 2021: Aprueba la incorporación de mayores fondos públicos en el Presupuesto Institucional del Ositrán, por el importe de S/ 2 934 716, a fin de atender las nuevas necesidades de servicios de supervisión de la Línea 1 del Metro de Lima, así como las diversas actividades operativas sin financiamiento, solicitadas por las diferentes unidades orgánicas del Ositrán.

Asimismo, se incorporaron recursos ascendentes a S/ 3 166 150 provenientes de los mayores fondos públicos originados por los mayores aportes efectuados de las entidades prestadoras, entre ellos, la entidad prestadora Autopista del Norte S.A.C., conforme al siguiente detalle:

- Resolución de Presidencia N° 052-2021-PD-OSITRAN del 23 de diciembre de 2021: Aprueba la incorporación de mayores ingresos públicos en el Presupuesto Institucional del Ositrán por la suma de S/ 22 988, a fin de cumplir con el pago en contraprestación del servicio de supervisión recibido en noviembre 2021, en virtud del Contrato N° 003-2021-OSITRAN “Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía de Evitamiento Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial N°4”.
- Resolución de Presidencia N° 048-2021-PD-OSITRAN del 13 de diciembre de 2021: Aprueba la incorporación de mayores ingresos públicos en el Presupuesto Institucional del Ositrán por la suma de S/ 16 500, a fin de poder completar la contratación de los servicios de supervisión.
- Resolución de Presidencia N° 033-2021-PD-OSITRAN del 21 de setiembre de 2021: Aprueba la incorporación de mayores ingresos públicos en el Presupuesto Institucional del Ositrán por la suma de S/ 172 142, con el fin de ejecutar la programación de conformidades a tramitar para pagar contratos en curso relativos a las labores de supervisión y fiscalización.

- Resolución de Presidencia N° 031-2021-PD-OSITRAN del 14 de setiembre de 2021: Aprueba la incorporación de mayores ingresos públicos en el Presupuesto Institucional del Ositrán por la suma de S/ 2 954 520, a fin de ejecutar labores de supervisión y fiscalización de los servicios de infraestructura de transporte de uso público.

10.2. Ejecución presupuestal

El Presupuesto de Gastos del Ositrán financió la ejecución de las actividades previstas en el Plan Operativo Institucional – POI 2021, para el cumplimiento de los objetivos vinculados a las acciones de supervisión, fiscalización, regulación, entre otros, dentro del ámbito de 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 2021, el Ositrán ejecutó un gasto total de S/ 89,1 millones de toda fuente de financiamiento, lo que significó un incremento de 13,6% con relación al gasto ejecutado el año anterior (S/ 78,4 millones), principalmente explicado por los mayores gastos en bienes y servicios (+11,1%) y en otros gastos (+319%). Así, en 2021, se registró una ejecución del 98,9% el presupuesto total, el cual ascendió a S/ 90,1 millones. Es importante notar que dicha situación representa una recuperación importante con relación al nivel de ejecución del año anterior (83,1%), el cual fue más bajo que en años anteriores debido a los eventos ocurridos por efecto de las medidas aplicadas para mitigar la propagación del COVID-19⁷¹. Así, durante 2021, se observa un incremento de 12,2% en la ejecución de Gastos Corrientes; mientras que el incremento de Gastos de Capital fue de 669,1% con relación al año anterior.

Cuadro N° 44
Comparativo de ejecución del gasto 2020 - 2021
(En miles de S/)

| DETALLE | 2020 | | | 2021 | | |
|--|---------------|---------------|-------------|---------------|---------------|-------------|
| | PIM | Ejecución | Avance % | PIM | Ejecución | Avance % |
| EGRESOS | | | | | | |
| GASTOS CORRIENTES | 92 705 | 78 204 | 84,4 | 88 671 | 87 681 | 98,9 |
| 2.1. Personal y Obligaciones Sociales | 28 095 | 25 045 | 89,1 | 25 582 | 25 432 | 99,4 |
| 2.2. Pensiones y Otras Prestaciones | 690 | 688 | 99,8 | 740 | 740 | 100,0 |
| 2.3. Bienes y Servicios | 62 627 | 51 213 | 81,8 | 57 747 | 56 907 | 98,5 |
| 2.4. Donaciones y Transferencias | 195 | 187 | 95,9 | 109 | 109 | 100,0 |
| 2.5. Otros Gastos | 1 099 | 1 071 | 97,5 | 4 493 | 4 493 | 100,0 |
| GASTOS DE CAPITAL | 1 639 | 178 | 10,9 | 1 402 | 1 372 | 97,9 |
| 2.6. Adquisición de Activos No Financieros | 1 639 | 178 | 10,9 | 1 402 | 1 372 | 97,9 |
| TOTALPRESUPUESTO | 94 344 | 78 382 | 83,1 | 90 073 | 89 054 | 98,9 |

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

⁷¹ En efecto, durante 2020 se tuvieron que tomar una serie de medidas de priorización de gasto a fin de poder cumplir con obligaciones de carácter prioritario, debido a la importante reducción de la recaudación de aportes por regulación. 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.

En este punto, es importante tener en consideración que desde el año 2018, el Ositrán se encuentra comprometido con una gestión y priorización adecuada de sus recursos, lo cual se ve reflejado en el hecho de que la ejecución presupuestal se ha mantenido en niveles por encima del resto de organismos reguladores del Perú, tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 45
Ejecución presupuestal de los organismos reguladores del Perú

| Regulador | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------|-------|-------|-------|-------|
| OSITRAN | 97,3% | 98,1% | 83,1% | 98,9% |
| SUNASS | 94,8% | 85,9% | 80,5% | 90,3% |
| OSINERGMIN | 85,7% | 81,2% | 81,0% | 85,1% |
| OSIPTTEL | 90,7% | 91,5% | 82,0% | 81,8% |

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

Cabe notar que, la mayor parte del presupuesto se destina a la partida de bienes y servicios, la cual explicó el 63,9% del gasto total ejecutado en 2021. El 98,9% del gasto ejecutado en bienes y servicios corresponde a la sub-genérica de contratación de servicios (es decir, S/ 56,3 millones), la cual experimentó un crecimiento del gasto en 11,2% con relación al año anterior (S/ 50,6 millones), ubicándose en niveles similares a los registrados en el año previo a la pandemia (S/ 56,5 millones). En cuanto a la composición del gasto de contratación de servicios durante 2021, se tiene que el 96% corresponde a las partidas de 7: Servicios profesionales y técnicos (42,5%); 8: Contrato administrativo de servicios (35,9%); 5: Alquileres de muebles e inmuebles (10,9%) y 9: Locación de servicios relacionadas al rol de la entidad⁷² (6,7%).

Cuadro N° 46
Comparativo de ejecución detallada del gasto de la sub-genérica Contratación de Servicios, 2020 - 2021
(En miles de S/)

| Detalle Sub-genérica Contratación de Servicios | 2020 | | 2021 | | Var. % (21/20) |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | S/ Miles | Part. % | S/ Miles | Part. % | |
| 7: Servicios profesionales y técnicos | 21 784 | 43,0% | 23 897 | 42,5% | 9,7% |
| 8: Contrato administrativo de servicios (CAS) | 19 921 | 39,3% | 20 201 | 35,9% | 1,4% |
| 5: Alquileres de muebles e inmuebles | 6 597 | 13,0% | 6 119 | 10,9% | -7,2% |
| 9: Locación de servicios relacionadas al rol de la entidad | 0 | 0,0% | 3 763 | 6,7% | - |
| 3: Servicios de limpieza, seguridad y vigilancia | 836 | 1,7% | 676 | 1,2% | -19,2% |
| 2: Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión | 641 | 1,3% | 586 | 1,0% | -8,6% |
| 6: Servicios administrativos, financieros y seguros | 487 | 1,0% | 477 | 0,8% | -2,0% |
| 4: Servicios de mantenimiento y reparaciones | 219 | 0,4% | 370 | 0,7% | 68,7% |
| 1: Viajes | 160 | 0,3% | 202 | 0,4% | 26,3% |
| Total | 50 645 | 100,0% | 56 292 | 100,0% | 11,2% |

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Como se aprecia en el cuadro anterior, el mayor gasto en la Sub-genérica de Contratación de Servicios durante 2021, se explica por los mayores montos destinados a la contratación

⁷² Cabe mencionar que, para la formulación del Presupuesto 2021, el MEF creó la nueva sub-genérica hace 2.3.2.9.1.1. Locación de Servicios realizados por Personas Naturales relacionadas al rol de la Entidad. (<https://elperuano.pe/NormasElperuano/2021/02/06/1925854-1/1925854-1.htm>). Esta nueva sub-genérica hace referencia a los servicios vinculados exclusivamente al rol de cada entidad, conforme a lo establecido en los Planes Estratégicos Institucionales y el Reglamento de Funciones (https://www.mef.gob.pe/reactivacioneconomica/gestion_hacendaria_consultas.php).

de servicios profesionales y técnicos (principalmente servicios técnicos y profesionales realizados por personas jurídicas para el cumplimiento de labores de supervisión y fiscalización de las infraestructuras de transporte), así como a los gastos en locaciones de servicios relacionados al rol de la entidad. Cabe notar la reducción de gastos relacionados al alquiler de muebles e inmuebles (reducción en S/ 478 mil) y de servicios de limpieza y seguridad (reducción en S/ 160 mil), lo cual se explica por la implementación progresiva del teletrabajo en la institución desde 2020.

En este punto, es importante tener en consideración que los gastos en alquiler de muebles e inmuebles ascendieron a S/ 6 805 mil durante 2019, lo cual significa un gasto mayor en 11,2% a lo registrado en 2021 (es decir, S/ 686 mil adicional). Tal como se puede apreciar, el monto en alquiler de edificio se redujo en 24,5% (S/ 958 943) entre 2019 y 2021; mientras que el alquiler de los vehículos necesarios para el cumplimiento de las actividades de supervisión en carreteras se incrementó en 17,6% en dicho periodo (es decir, S/ 471 062).



XI. CONCLUSIONES

El Reporte de Desempeño 2021 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 y a la ciudadanía en general, toda aquella información de interés que refleje el desempeño institucional, así como un balance entre el cumplimiento de sus funciones, principales logros obtenidos y retos que enfrenta este regulador. 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, rendición de cuentas y evaluación del desempeño.

Como ha sido explicado, durante el 2021, el sector se ha venido recuperando de las medidas restrictivas a la movilización de personas ante la propagación del COVID-19, lo cual ha permitido la incorporación de mayores recursos financieros al presupuesto institucional, aunque los niveles aun se encuentran ligeramente por debajo de los recursos disponibles en 2019 (año previo a la pandemia). Para enfrentar esta coyuntura, el Ositrán implementó una serie de medidas de priorización del gasto y gestionó ante el MEF la incorporación de mayores recursos provenientes de saldos de balance y de la mayor recaudación del aporte por regulación, 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 2 510 actividades de supervisión. No obstante, la referida programación fue modificada debido a factores exógenos a la Entidad, estableciéndose una meta de 2440 actividades, de las cuales se ejecutó el 99,1% al cierre del año (2418 actividades).

Al 31 de diciembre de 2021, la inversión comprometida en los Contratos de Concesión alcanzó un nivel de USD 16 604,9 millones, de los cuales se ha ejecutado el 60,1% (USD 9 986 millones). Específicamente durante 2021, el Ositrán supervisó la ejecución de un total de USD 778,1 millones, lo que representó un importante incremento de 70,8% con relación a las inversiones ejecutadas el año anterior (USD 455,6 millones). El 43,4% y 43,3% de la inversión ejecutada en 2021, corresponde a las obras realizadas en la red vial concesionada y los avances de obra de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao respectivamente.

En materia de regulación tarifaria, en 2021 se concluyeron dos (2) procedimientos de revisión tarifaria, en el marco de los cuales se aprobaron los factores de productividad aplicable a los Servicios Estándar en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao (-2,66%) y a los servicios regulados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (-6,04%). Asimismo, en el marco de un procedimiento de fijación tarifaria, se aprobó la tarifa máxima del Servicio Especial denominado Pre-enfriado de Contenedor Vacío Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao. También, se aprobó la desregulación tarifaria del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos). Finalmente, se iniciaron los procedimientos de revisión tarifaria de los servicios al pasajero (TUUA) y servicios a la nave (Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas) provistos en los aeropuertos de Cuzco, Nazca y los comprendidos en el Grupo V administrados por CORPAC, así como de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo brindados por CORPAC.

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 Adenda N° 10 al Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera

Panamericana Sur y Adenda N° 1 al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao. Finalmente, este organismo regulador interpretó disposiciones de cuatro (4) Contratos de Concesión, conforme el siguiente detalle: (i) Segundo párrafo de la cláusula 7.1 del Contrato de Concesión Hidrovía Amazónica; (II) Noveno párrafo de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao; (iii) Numeral 3 del Anexo 5 “Régimen Tarifario” del Contrato de Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry; y, (iv) literal b) del numeral 10.4.1 de la Cláusula Décima del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

Por su parte, en 2021, el Tribunal de Solución de Controversias de Ositrán resolvió un total de 155 apelaciones a las resoluciones emitidas por las Entidades Prestadoras en primera instancia, de los cuales el 59% y 34% procedieron de reclamos de los usuarios en la infraestructura portuaria y de la Línea 1 del Metro de Lima, respectivamente. Cabe destacar que, del total de apelaciones resueltas, el 36,1% fueron fundadas, 32,3% infundadas, 22,6% improcedentes y 9% otros (desistimiento y nulidad).

En relación con la función normativa, el 21 de enero de 2021, se aprobó el nuevo Reglamento General de Tarifas del Ositrán, el cual se adecúa a las normas de simplificación administrativa y elimina la obligación de que las entidades prestadoras deban publicar en diarios de amplia circulación las modificaciones que realicen en sus tarifarios, lo cual genera un importante ahorro en costos monetarios (de alrededor de S/ 290 mil anuales). Las modificaciones efectuadas en dicho reglamento se encuentran sustentadas en el informe de Análisis de Impacto Regulatorio (RIA).

Asimismo, al cierre de 2021, se encuentran en trámite los siguientes procedimientos de modificación de reglamentos: (i) Reglamento para la determinación, ingreso, registro y resguardo de la información confidencial; (ii) Reglamento General de Supervisión; (iii) Reglamento de Marco de Acceso; (iv) Reglamento de Contratación de Empresas Supervisoras; (v) Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del Ositrán; (vi) Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público; y, (vii) Manual de Selección de Empresa Auditora de Tráfico Vehicular.

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 2021, 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.

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 2021, el Ositrán ha impulsado diversas acciones orientadas a mitigar el riesgo de que se produzcan actos de corrupción al interior de la organización. Asimismo, se aprobaron nuevas acciones de Integridad y Lucha contra la Corrupción.

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 2021, se efectuaron 7860 orientaciones, lo cual representó un incremento de 6% con relación al año anterior (7417 orientaciones). Destaca la labor del Centro de Orientación de la estación La Cultura de la Línea 1 del Metro de Lima, donde se efectuaron el 35,2% (2764) del total de orientaciones. Asimismo, a través de las acciones de acercamiento a los usuarios, se brindó información sobre sus derechos a 187 484 usuarios, lo cual representó un importante incremento de 209,7% de los usuarios atendidos en el año anterior (60 541), y también se realizaron 264 charlas de capacitación, a través de las cuales se capacitó a un total 4696 usuarios. Finalmente, se llevó a cabo un total de cuarenta y cinco (45) sesiones de Consejos de Usuarios.

Por otra parte, durante 2021, se realizaron cuatro (4) encuestas dirigidas a los usuarios finales e intermedios de las ITUP bajo competencia del Ositrán con la finalidad de conocer

sus necesidades y expectativas, así como una (1) encuesta para evaluar el nivel de satisfacción de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao. También se realizó el Estudio de Posicionamiento del Ositrán.

Con la finalidad de promover la cultura regulatoria, en el 2021, el Ositrán llevó a cabo el XVIII 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 2021, se encontraban laborando en el Ositrán un total de 389 colaboradores, lo que significó un aumento del 20,1% respecto al año anterior (324). Cabe señalar que, durante el 2021 cesaron un total de 31 colaboradores, lo que representó una reducción de 40,4% con relación al número de colaboradores que cesaron el año anterior (52).

Con relación a las características del personal, el 58,1% del total de trabajadores se encuentran bajo el régimen CAS y 35,1% bajo el régimen laboral establecido en el Decreto Legislativo N° 728. Asimismo, se tiene que el 44,2% pertenecen al sexo femenino y el 55,8% al sexo masculino (proporción similar al año anterior), apreciándose que la mayor parte pertenece al rango de edad de entre 40 a 49 años (34%) y entre 30 y 39 años (26%). Asimismo, un 84,3% posee estudios universitarios completos (328 trabajadores) y el 32,6% (127) cuenta con estudios de postgrado concluidos.

En relación a la información financiera, al cierre de 2021 el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) del Ositrán, registró el importe total de S/ 90,07 millones, lo cual si bien representó un crecimiento de 10,7% con relación al presupuesto del año anterior, dicho presupuesto se mantiene 3,2% (S/ 3,01 millones menos de recursos) por debajo del PIM registrado en el año 2019 previo a la pandemia (S/ 93 millones). Cabe destacar que, a lo largo de 2021, se logró la incorporación de mayores recursos al presupuesto, por un monto total de en setiembre de 2020, el MEF aprobó una transferencia de Recursos Ordinarios al Ositrán por el monto de S/ 14,47 millones, a fin de atender principalmente las labores de fiscalización y supervisión.

Durante 2021, el Ositrán ejecutó un gasto total de S/ 89,05 millones de toda fuente de financiamiento, lo que significó un incremento de 13,6% con relación al gasto ejecutado el año anterior (S/ 78,4 millones), gracias a la recuperación del sector que permitió la incorporación de ingresos adicionales al presupuesto inicial. Así, en 2021, se logró una ejecución del 98,9% del presupuesto total, a fin de garantizar el cabal cumplimiento de las labores misionales de este organismos regulador, destacándose la reducción de los gastos asociados al alquiler de inmueble y servicios de limpieza y seguridad, así como el incremento del financiamiento a las actividades de supervisión y fiscalización en beneficio de los usuarios.

ANEXOS

Anexo N° 1 Listado de Entidades Prestadoras

Al 2017

| N° | ENTIDAD PRESTADORA | INFRAESTRUCTURA | INICIO DE LA CONCESIÓN | MODALIDAD | PLAZO |
|---------------------|---|--|------------------------|----------------|---------|
| CARRETERAS | | | | | |
| 1 | NORVIAL S.A. | Red Vial N°5: Ancón - Huacho - Pativilca | 2003 | Autosostenible | 25 años |
| 2 | CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A. | Red Vial N°6: Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica | 2005 | Autosostenible | 30 años |
| 3 | CONCESIONARIA IIRSA NORTE S.A. | Eje Multimodal Amazonas Norte: Paita - Yurimaguas | 2005 | Cofinanciada | 25 años |
| 4 | CONCESIONARIA INTEROCEÁNICA SUR - TRAMO 2 S.A. | IIRSA Sur Tramo 2: Urcos - Inambari | 2005 | Cofinanciada | 25 años |
| 5 | CONCESIONARIA INTEROCEÁNICA SUR - TRAMO 3 S.A. | IIRSA Sur Tramo 3: Inambari - Iñapari | 2005 | Cofinanciada | 25 años |
| 6 | INTERSUR CONCESIONES S.A. | IIRSA Sur Tramo 4: Inambari - Azángaro | 2005 | Cofinanciada | 25 años |
| 7 | CONCESIONARIO CANCHAQUE S.A. | Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque | 2007 | Cofinanciada | 15 años |
| 8 | SURVIAL S.A. | IIRSA Sur Tramo1: San Juan de Marcona - Urcos | 2007 | Cofinanciada | 25 años |
| 9 | CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A. | IIRSA Sur Tramo5: Matarani - Ilo - Azángaro | 2007 | Cofinanciada | 25 años |
| 10 | SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA DEL NORTE S.A.C. | Red Vial N° 4 Tramos Viales Pativilca - Santa - Trujillo y Puerto Salaverry - Empalme R01N | 2009 | Autosostenible | 25 años |
| 11 | CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY - ACOS S.A. | Tramo Vial: Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo - Huaral - Acos | 2009 | Cofinanciada | 15 años |
| 12 | OBRAINSA CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A. | Tramo Vial: Nuevo Mocupe - 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 |
| AEROPUERTOS | | | | | |
| 17 | LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. | Aeropuerto Internacional Jorge Chávez | 2001 | Autosostenible | 40 años |
| 18 | AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. | Primer Grupo de Aeropuertos Regionales | 2006 | Cofinanciada | 25 años |
| 19 | AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A. | Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales | 2011 | Cofinanciada | 25 años |
| PUERTOS | | | | | |
| 20 | TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A. | Terminal Portuario de Matarani | 1999 | Autosostenible | 30 años |
| 21 | DP WORLD CALLAO S.A. | Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur | 2006 | Autosostenible | 30 años |
| 22 | TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A. | Terminal Portuario de Paita | 2009 | Autosostenible | 30 años |
| 23 | TRANSPORTADORA CALLAO S.R.L. | Terminal de Embarque de Concentración de Minerales en el Terminal Portuario del Callao | 2011 | Autosostenible | 20 años |
| 24 | APM TERMINALS CALLAO S.A. | Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao | 2011 | Autosostenible | 30 años |
| 25 | CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A. | Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma | 2011 | Cofinanciada | 30 años |
| 26 | TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A. | Terminal Portuario General San Martín - Pisco | 2014 | Autosostenible | 30 años |
| 27 | SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A. | Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry | 2018 | Autosostenible | 30 años |
| HIDROVÍAS | | | | | |
| 28 | CONCESIONARIA HIDROVÍA AMAZÓNICA S.A. | Ríos Marañón y Amazonas, tramo 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 |
| VÍAS FÉRREAS | | | | | |
| 29 | FERROCARRIL TRANSANDINO S.A. | Ferrocarril del Sur y del Sur Oriente | 1999 | Autosostenible | 35 años |
| 30 | FERROVÍAS CENTRAL ANDINA S.A. | Ferrocarril del Centro | 1999 | Autosostenible | 40 años |
| 31 | GYM FERROVÍAS S.A. | Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador - Av. Grau - San Juan de Lurigancho | 2011 | Cofinanciada | 30 años |
| 32 | SOCIEDAD COCESIONARIA METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A. | Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambeta de la Red Básica del metro de Lima y Callao | 2014 | Cofinanciada | 35 años |
| 1 | CORPAC | Aeropuertos No Concesionados | | | |
| 2 | ENAPU | Puertos No Concesionados | | | |

Fuente: Contratos de Concesión

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Anexo N° 2 Estados Financieros 2021

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA Al 31 de Diciembre del 2021 y 2020 (EN SOLES)

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
Dirección General de Contabilidad Pública
Versión 210602

Fecha : 14/03/2022
Hora : 12:39:24
Página : 1 de 1

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

EF-1

| | | 2021 | 2020 | | | 2021 | 2020 |
|--|---------|-----------------------|----------------------|--------------------------------------|---------|------------------------|------------------------|
| ACTIVO | | | | PASIVO Y PATRIMONIO | | | |
| ACTIVO CORRIENTE | | | | PASIVO CORRIENTE | | | |
| Efectivo y Equivalente de Efectivo | Nota 3 | 137,197,843.14 | 20,268,454.45 | Sobregiros Bancarios | Nota 16 | 0.00 | 0.00 |
| Inversiones Financieras | Nota 4 | 0.00 | | Cuentas por Pagar a Proveedores | Nota 17 | 1,198,305.97 | 226,031.18 |
| Cuentas por Cobrar (Neto) | Nota 5 | 0.00 | 948,649.20 | Impuestos, Contribuciones y Otros | Nota 18 | 220,023.31 | 5,691.14 |
| Otras Cuentas por Cobrar (Neto) | Nota 6 | 12,655,934.42 | 6,830,283.53 | Remuneraciones y Beneficios Sociales | Nota 19 | 4,473,604.69 | 4,930,581.31 |
| Inventarios (Neto) | Nota 7 | 125,533.38 | 107,153.84 | Obligaciones Previsionales | Nota 20 | 0.00 | 0.00 |
| Servicios y Otros Pagados por Anticipado | Nota 8 | 279,779.75 | 207,151.72 | Operaciones de Crédito | Nota 21 | 0.00 | 0.00 |
| Otras Cuentas del Activo | Nota 9 | 629,969.82 | 169,785.53 | Parte Cte. Deudas a Largo Plazo | Nota 22 | 0.00 | 0.00 |
| | | | | Otras Cuentas del Pasivo | Nota 23 | 1,805,523.98 | 1,322,451.91 |
| | | | | Ingresos Diferidos | Nota 24 | 11,967,779.68 | 0.00 |
| TOTAL ACTIVO CORRIENTE | | 150,889,060.51 | 28,531,478.27 | TOTAL PASIVO CORRIENTE | | 19,665,237.63 | 6,484,755.54 |
| ACTIVO NO CORRIENTE | | | | PASIVO NO CORRIENTE | | | |
| 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 | 144,885.60 | 661,417.11 | Cuentas Por Pagar a Proveedores | Nota 26 | 882,648.26 | 1,660,639.49 |
| Inversiones Financieras (Neto) | Nota 12 | 0.00 | | Beneficios Sociales y Oblig. Prev. | Nota 27 | 1,217,555.99 | 1,206,924.60 |
| Propiedades de Inversión | Nota 13 | 0.00 | | Obligaciones Previsionales | Nota 28 | 0.00 | 0.00 |
| Propiedad, Planta y Equipo (Neto) | Nota 14 | 3,765,704.88 | 4,206,066.61 | Provisiones | Nota 29 | 9,575,092.32 | 766,724.25 |
| Otras Cuentas del Activo (Neto) | Nota 15 | 1,828,669.53 | 2,230,742.31 | Otras Cuentas del Pasivo | Nota 30 | 45,404,723.90 | 45,592,173.00 |
| | | | | Ingresos Diferidos | Nota 31 | 103,608,103.19 | 4,570,866.63 |
| TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE | | 5,739,260.01 | 7,098,226.03 | TOTAL PASIVO NO CORRIENTE | | 160,688,123.66 | 53,797,327.97 |
| | | | | TOTAL PASIVO | | 180,353,361.29 | 60,282,083.51 |
| TOTAL ACTIVO | | 156,628,320.52 | 35,629,704.30 | PATRIMONIO | | | |
| Cuentas de Orden | Nota 37 | 271,813,114.45 | 340,336,469.83 | 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 | (48,348,679.21) | (49,276,017.65) |
| | | | | TOTAL PATRIMONIO | | (23,725,040.77) | (24,652,379.21) |
| | | | | TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO | | 156,628,320.52 | 35,629,704.30 |
| | | | | Cuentas de Orden | Nota 37 | 271,813,114.45 | 340,336,469.83 |


CONTADOR GENERAL
 WILDORO GRONERT ALVA
 DNI 01062777
 MAT. N° 19265
 14/03/2022 19:05:14


DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION
 JOSE TITO PEÑALOZA VARGAS
 DNI 09765509
 14/03/2022 19:12:17


TITULAR DE LA ENTIDAD
 ROSA VERONICA
 ZAMBRANO COPELLO
 DNI 06660455
 14/03/2022 19:20:05

ESTADO DE GESTION
Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2021 y 2020
 (EN SOLES)

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

EF-2

| | | 2021 | 2020 |
|---|---------|------------------------|------------------------|
| INGRESOS | | | |
| Ingresos Tributarios Netos | Nota 38 | 0.00 | 0.00 |
| Ingresos No Tributarios | Nota 39 | 2,710,843.33 | 4,461,880.56 |
| Aportes por Regulación | Nota 40 | 83,637,882.18 | 61,614,445.40 |
| Trasposos y Remesas Recibidas | Nota 41 | 0.00 | 12,245,655.85 |
| Donaciones y Transferencias Recibidas | Nota 42 | 0.00 | 0.00 |
| Ingresos Financieros | Nota 43 | 1,349,565.77 | 194,627.57 |
| Otros Ingresos | Nota 44 | 7,515,641.79 | 2,168,487.77 |
| TOTAL INGRESOS | | 95,213,933.07 | 80,685,097.15 |
| COSTOS Y GASTOS | | | |
| Costo de Ventas | Nota 45 | 0.00 | 0.00 |
| Gastos en Bienes y Servicios | Nota 46 | (36,627,068.99) | (31,415,709.48) |
| Gastos de Personal | Nota 47 | (45,391,148.78) | (45,307,979.32) |
| Gastos por Pens.Prest.y Asistencia Social | Nota 48 | (740,106.56) | (687,849.54) |
| Transferencias, Subsidios y Subvenciones Sociales Otorgadas | Nota 49 | 0.00 | 0.00 |
| Donaciones y Transferencias Otorgadas | Nota 50 | (109,151.50) | (186,961.45) |
| Trasposos y Remesas Otorgadas | Nota 51 | (2,254.77) | 0.00 |
| Estimaciones y Provisiones del Ejercicio | Nota 52 | (10,286,011.00) | (1,986,407.23) |
| Gastos Financieros | Nota 53 | (1,020,448.64) | (38,539.15) |
| Otros Gastos | Nota 54 | (215,562.17) | (156,091.72) |
| TOTAL COSTOS Y GASTOS | | (94,391,752.41) | (79,779,537.89) |
| RESULTADO DEL EJERCICIO SUPERAVIT (DEFICIT) | | 822,180.66 | 905,559.26 |

Las Notas forman parte integrante de los Estados Financieros

 **CONTADOR GENERAL**

WILDORO GRONERT ALVA
 DNI 01062777
 MAT. N° 19265
 14/03/2022 19:05:26

 **DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION**

JOSE TITO PEÑALOZA VARGAS
 DNI 09765509
 14/03/2022 19:12:25

 **TITULAR DE LA ENTIDAD**

ROSA VERONICA
 ZAMBRANO COPELLO
 DNI 06660455
 14/03/2022 19:20:23

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO
Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2021 y 2020
 (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 2020 | 24,623,638.44 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | (49,251,068.18) | (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 | 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 |
| SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 | 24,623,638.44 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | (49,276,017.65) | (24,652,379.21) |
| SALDO INICIAL AL 01 DE ENERO DE 2021 | 24,623,638.44 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | (49,276,017.65) | (24,652,379.21) |
| Ajustes de Ejercicios Anteriores | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 105,157.78 | 105,157.78 |
| 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 | 822,180.66 | 822,180.66 |
| 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 |
| SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2021 | 24,623,638.44 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | (48,348,679.21) | (23,725,040.77) |

- Las Notas deben ser explicativas.

 CONTADOR GENERAL

WILDORO GRONERT ALVA
 DNI 01062777
 MAT. N° 19265
 14/03/2022 19:05:37

 DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION

JOSE TITO PEÑALOZA VARGAS
 DNI 09765509
 14/03/2022 19:12:30

 TITULAR DE LA ENTIDAD

ROSA VERONICA
 ZAMBRANO COPELLO
 DNI 06660455
 14/03/2022 19:20:37



ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO
Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2021 y 2020
(EN SOLES)

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

EF-4

| CONCEPTOS | AÑO 2021 | AÑO 2020 |
|--|-----------------------|----------------------|
| A.- ACTIVIDADES DE OPERACION | | |
| Cobranza de Impuestos, Contribuciones y Derechos Administrativos (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| Cobranza de Aportes por regulación | 80,410,350.18 | 62,904,242.40 |
| Cobranza de Venta de Bienes y Servicios y Renta de la Propiedad | 4,855,951.79 | 3,707,858.93 |
| Donaciones y Transferencias Recibidas (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| Trasposos y Remesas Recibidas del Tesoro Público (Nota) | 0.00 | 12,245,655.85 |
| Otros (Nota) | 116,715,857.77 | 2,249,486.29 |
| MENOS | | |
| Pago a Proveedores de Bienes y Servicios (Nota) | (36,133,464.71) | (33,339,177.35) |
| Pago de Remuneraciones y Obligaciones Sociales | (45,275,156.72) | (45,300,402.60) |
| 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 | (740,106.56) | (718,382.54) |
| Transferencias, Subsidios y Subvenciones Sociales Otorgadas | (109,151.50) | 0.00 |
| Donaciones y Transferencias Otorgadas (Nota) | 0.00 | (186,961.45) |
| Trasposos y Remesas Otorgadas al Tesoro Público (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| Otros (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE OPERACION | 119,724,280.25 | 1,562,319.53 |
| B.- ACTIVIDADES DE INVERSION | | |
| Cobranza por Venta de Vehículos, Maquinarias y Otros | 0.00 | 0.00 |
| Cobranza por Venta de Edificios y Activos No Producidos (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| Cobranza por Venta de Otras Cuentas del Activo (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| Otros (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| MENOS | | |
| Pago por Compra de Vehículos, Maquinarias y Otros | (871,315.83) | (566,122.07) |
| 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) | (427,749.60) | (125,192.00) |
| Otros (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE INVERSION | (1,299,065.43) | (691,314.07) |
| C.- ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO | | |
| Colocaciones de Valores y Otros Documentos (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| Endeudamiento Interno y/o Externo (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| Otros (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| MENOS | | |
| Amortización, Intereses, Comisiones y Otros Gastos de la Deuda (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| Otros (Nota) | 0.00 | 0.00 |
| Traslado de Saldos por Fusión, Extinción, Adscripción | 0.00 | 0.00 |
| AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE FINANCIAMIENTO | 0.00 | 0.00 |
| D.- AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO | 118,425,214.82 | 871,005.46 |
| E.- DIFERENCIA DE CAMBIO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFECTIVO | (1,495,826.13) | 0.00 |
| F.- SALDO EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL INICIO DEL EJERCICIO | 20,268,454.45 | 19,397,448.99 |
| G.- SALDO EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL FINALIZAR EL EJERCICIO | 137,197,843.14 | 20,268,454.45 |

Las Notas deben ser explicativas

 **CONTADOR GENERAL**

WILDORO GRONERT ALVA
DNI 01062777
MAT. N° 19265
14/03/2022 19:05:48

 **DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION**

JOSE TITO PEÑALOZA VARGAS
DNI 09765509
14/03/2022 19:12:36

 **TITULAR DE LA ENTIDAD**

ROSA VERONICA
ZAMBRANO COPELLO
DNI 06660455
14/03/2022 19:20:49

Anexo N° 3 Fichas de Contratos de Concesión de la Red Vial – 2021

| Red Vial N° 5 - Tramo Ancón-Huacho-Pativilca | | |
|--|--|---|
| Fecha de suscripción | 15 de enero de 2003 | |
| Concesionario | Red Vial 5 S.A. (antes Norvial S.A.) | |
| Compromiso de inversión | USD 140,7 millones (incluye IGV) | |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 166,8 millones (incluye IGV) | |
| Avance físico al 31.12.2021 | PRIMERA ETAPA | SEGUNDA ETAPA |
| | 100% | 100,00% |
| Estado al 31.12.2021 | Primera Etapa: Concluida Segunda Etapa: Concluida | |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO |
| | Varios | Cumple con la subsanación dentro de los plazos del Contrato |

| IIRSA Norte: Paíta-Yurimaguas | | | |
|--|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Fecha de suscripción | 17 de junio de 2005 | | |
| Concesionario | Concesionaria IIRSA Norte S.A. | | |
| Compromiso de inversión | USD 631,5 millones (incluye IGV) | | |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 577.15 millones (incluye IGV) | | |
| Principales avances 2021 | <p>Durante el año 2021, Concesionaria IIRSA Norte S.A., presenta los siguientes avances:</p> <ul style="list-style-type: none"> Obras obligatorias contenidas en el contrato de concesión: Concluidas. Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 22 Sectores de obras accesorias prioritarias: 96,86%. Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 24 Sectores de obras accesorias prioritarias: 69,75%. Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de obras accesorias por el Fenomeno El Niño Costero 2017: 7.85%. | | |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2021 | OBRAS OBLIGATORIAS / OBRA ADICIONAL | OBRAS ACCESORIAS 22 SECTORES | OBRAS ACCESORIAS 24 SECTORES |
| | 100% | 96.86% | 69.75% |
| Estado al 31 de diciembre del 2021 | 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 mantenimientos periódicos y de señalización (ITMs). Además de la ejecución de obras adicionales y accesorias. | | |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO | |
| | Varios | Cumple | |

| Red Vial N° 6 – Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica | |
|--|---|
| Fecha de suscripción | 20 de septiembre 2005 |
| Concesionario | Concesionaria Vial del Perú S.A. |
| Compromiso de inversión | USD 219,3 millones (sin IGV) Obras del Contrato Principal |
| | S/. 199,1 millones (sin IGV) Obras Nuevas y Otras |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 203,0 millones (sin IGV) Obras del Contrato Principal |
| | S/. 199,1 millones (sin IGV) Obras Nuevas y Otras |
| Principales avances 2021 | Las Obras de la Segunda Etapa al 31 de diciembre de 2021 alcanzó el 99.88%, cuyos trabajos están paralizados por la liberación de interferencias y entrega de terreno, según: |

| | | | |
|------------------------------------|---|----------------------|------------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Obra Paso a Desnivel Puquio Santo (falta retirar interferencias eléctricas en vía secundaria). • Defensa ribereña del puente sobre el Río Chico (falte ejecutar por la no entrega de terrenos) <p>Las Obras de la Tercera Etapa se reiniciaron el 27 de noviembre de 2019, con un avance físico a diciembre de 2021 de 100.0%.</p> | | |
| Avance físico al 31.12.2021 | PRIMERA ETAPA | SEGUNDA ETAPA | TERCERA ETAPA |
| | 100% | 99.88 % | 100.00% |
| Estado al 31.12.2021 | Primera Etapa: Concluida, incluye actividades preparatorias. Segunda Etapa: Paralizada. Tercera Etapa: Concluida | | |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | | NIVEL ALCANZADO |
| | Varios | | Cumple |

| IIRSA Sur, Tramo 2 : Urcos-Inambari | |
|-------------------------------------|--|
| Fecha de suscripción | 04 de agosto de 2005 |
| Concesionario | Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A. |
| Compromiso de inversión | USD 701 millones (incluye IGV) |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 669,81 millones (incluye IGV) |
| Principales avances 2021 | <p>El 25 de agosto de 2017 se inició la ejecución de la obra accesoria en el sector Km. 125+394 al Km. 125+495 Progresiva Hito, aprobada con un presupuesto total de US\$ 11'665,875.91 (con IGV), sin tasa de regulación; con un monto reconocido del PID aprobado hasta el 2019 de US\$ 9'202,321.13 (sin IGV) con un avance del 100% del PID aprobado. Está 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 US\$ 440,549.34 (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 US\$ 350,701.64 (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 2020 se concluyó con la segunda fase del ITM de señalización horizontal.</p> <p>En el 2021 se inició el ITM de Reparaciones por Causa de Derrumbes del periodo de noviembre 2019 a abril 2020 y se iniciaron las ejecuciones del ITM de 10 puentes y 22 puentes y 86 pontones en el Tramo 2 (Km. 0+000 al Km. 246+437.49 Progresiva Hito).</p> <p>En 2021 se ejecutaron trabajos de mantenimiento de emergencia en diversos sectores de la carretera que fueron afectados con pérdida de plataforma por las intensas precipitaciones.</p> |
| Avance físico al 31.12.2021 | OBRA CONTRACTUAL |
| | 100% |
| Estado al 31.12.2021 | Las Obras contractuales fueron culminadas al 100% A la fecha, el Concesionario está ejecutando Obras Accesorias. |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO |
| | Varios |
| | NIVEL ALCANZADO |
| | Cumple |



| IIRSA Sur, Tramo 3: Inambari-Iñapari | | | | | |
|---|---|------------------------------|------------------------|--------|--------|
| Fecha de suscripción | 04 de agosto de 2005 | | | | |
| Concesionario | Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A. | | | | |
| Compromiso de inversión | USD 687,4 millones (incluye IGV) | | | | |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 636,1 millones (incluye IGV) | | | | |
| Principales avances 2021 | <p>Durante el año 2021, en el Tramo 3 de la IIRSA Sur no se ejecutaron obras accesorias, al estar pendiente por el Concedente la aprobación de los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) y Presupuesto de Obra para posterior suscripción del acta de acuerdo para la ejecución de las obras accesorias.</p> <p>Durante el 2021 se ejecutan los ITMs de Pavimentos en los sectores siguientes: Inambari – Unión Progreso con un avance del 10 % Unión Progreso – Puerto Maldonado con un avance del 4% Planchón – Iberia con un avance del 90% Iberia – Iñapari concluido al 100%</p> <p>En el 2021 se ejecutaron los ITMs de señalización horizontal: Planchón – Iberia concluido Inambari – Unión Progreso concluido</p> <p>En el 2021 se ejecutó el ITM de reparaciones por causa de derrumbes del periodo de noviembre 2019 a abril 2020</p> | | | | |
| Avance físico al 31.12.2021 | OBRA CONTRACTUAL | | | | |
| | 100% | | | | |
| Estado al 31.12.2021 | La concesión se encuentra en etapa de operación. | | | | |
| Niveles de Servicio | <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">NIVEL DE CUMPLIMIENTO</th> <th style="width: 50%;">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 4: Azángaro-Inambari | |
|--|---|
| Fecha de suscripción | 04 de agosto de 2005 |
| Concesionario | Intersur Concesiones S.A. |
| Compromiso de inversión | USD 663,6 millones (incluye IGV) |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 822,0 millones (incluye IGV) |
| Principales avances 2021 | <p>A diciembre de 2021, 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 2021 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 2021 fue de US\$ 54'848,813.26 (metrados PID) el cual incluye reajustes por fórmula polinómica, el aporte por regulación e IGV. Presenta un avance de financiero de 91.44% 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 2021 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 2021 fue de US\$ 41'505,006.71 el cual incluye reajustes por fórmula polinómica, el aporte por regulación e IGV. Presenta un avance financiero de 61.42% 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 2021 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 2021 fue de US\$ 28'582,304.71 el cual incluye reajustes por fórmula polinómica, el aporte por regulación e IGV. Presenta un avance financiero de 67.78% 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>El 16 de diciembre de 2021 se culminaron los trabajos de la obra adicional “Acceso a la Localidad de Pacaje – Huanutuyo”, se encuentra ubicado a la altura del Km. 188+060 de la carretera interoceánica sur Tramo 4, presenta una longitud de 4,250 metros de carretera en dos calzadas.</p> | |
| Avance físico al 31.12.2021 | OBRA CONTRACTUAL | |
| | 100% | |
| Estado al 31.12.2021 | <p>La concesión se encuentra en etapa de operación. Se presentan los siguientes avances:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obras de la Etapa de Construcción: 100% • Obra Sectores Críticos Km. 240: 91.44% • Tunel Ollachea: 61.42% • Evitamiento Ollachea: 67.78% • Acceso a Pacaje Huanutuyo: culminado | |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO |
| | Varios | Cumple |

| IIRSA Sur, Tramo 1: Marcona - Urcos | |
|---|--|
| Fecha de suscripción | 23 de octubre de 2007 |
| Concesionario | Carretera Andina del Sur S.A.C. (Antes Survial S.A.) |
| Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV) | USD 145,4 millones (incluye IGV) |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 160,3 millones (incluye IGV) |
| Principales avances 2021 | <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.</p> <p>La concesión se encuentra en etapa de operación.</p> |
| Avance físico al 31.12.2021 | OBRA CONTRACTUAL |
| | 109.02% |
| Estado al 31.12.2021 | Obras contractuales al 99.02%. Obras Adicionales ejecutadas aproximadamente 10.00 %. |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO |
| | (*) |
| | NIVEL ALCANZADO |
| | Cumple |

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



| IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo, Matarani - Azángaro | | |
|---|---|------------------------|
| Fecha de suscripción | 24 de octubre de 2007. | |
| Concesionario | Concesionaria Vial del Sur S.A. | |
| Compromiso de inversión | USD 308,8 millones (incluye IGV) | |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 255,8 millones (incluye IGV) | |
| Principales avances 2021 | Se continua con la ejecución de la obra 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 31.12.2021 = 80.65% (incluye variaciones y mayores metrados) | |
| Avance físico al 31.12.2021 | OBRA CONTRACTUAL | |
| | 98.3% | |
| Estado al 31.12.2021 | 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 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. Asimismo tiene dos (2) Estaciones de Pesaje operativas: Arequipa (fija) y Yura (móvil). | |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO |
| | (*) | Cumple |

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

| Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque | | |
|--|--|------------------------|
| Fecha de suscripción | 9 de enero de 2007 | |
| Concesionario | Carretera Sierra Piura S.A.C. (antes Concesión Canchaque S.A.C.) | |
| Compromiso de inversión | USD 37,9 millones (incluye IGV) | |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 37,6 millones (incluye IGV) | |
| Avance físico al 31.12.2021 | OBRA DE CONSTRUCCIÓN | OBRA ADICIONAL |
| | 100% | 100% |
| Estado al 31.12.2021 | - 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 (fase de Operaciones) desde marzo de 2010.. | |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO |
| | Varios | Cumple |

| Red Vial N° 4 - Pativilca - Puerto Salaverry | |
|---|--|
| Fecha de suscripción | 18 de febrero de 2009 |
| Concesionario | Autopista del Norte S.A.C – AUNOR |
| Compromiso de inversión | USD 286,2 millones (incluye IGV) |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 177,6 millones (incluye IGV) |
| Principales avances 2021 | Puente Fortaleza Con fecha 21 de octubre de 2019, el Concesionario 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. |



| | | |
|--------------------------------------|--|------------------------|
| | <p>En mayo de 2021 se culminó la obra adicional del Puente Fortaleza. 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.</p> <p>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.</p> <p>Puente Virú</p> <p>Con fecha 20 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.</p> <p>En diciembre de 2021 se culminó la obra adicional Puente Virú. 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.</p> <p>El proyecto consiste en la reposición de un puente de tipo losa con viga "I" 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.</p> <p>Evitamiento Chimbote</p> <p>Mediante la adenda N° 2 al Contrato de Concesión, suscrita el 22 de julio de 2016 se encargó al Concesionario la construcción de la Vía de Evitamiento Chimbote.</p> <p>Presenta una longitud total de 39.7 Kilómetros, ubicado referencialmente entre los Kilómetros 415.3 y Kilómetro 453.7 de la Panamericana Norte. El plazo de la obra es de 18 meses. La obra se inició el 28 de febrero de 2021 y a diciembre de 2021 presenta un avance aprobado de 20.38% respecto del presupuesto de obra.</p> | |
| Avance físico al 31.12.2021 | OBRAS DE LA SEGUNDA CALZADA | |
| | 61,85% | |
| Estado Actual de la Concesión | <p>- 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%.</p> <p>- Asimismo, 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.</p> <p>Los óvalos ejecutados y culminados son: Paramonga, Huaraz, Morín, Chavimochic, Huambacho, Tortugas y Samanco.</p> | |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO |
| | Varios | Cumple |

| Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral - Acos | |
|--|--|
| Fecha de suscripción | 20 de febrero de 2009 |
| Concesionario | Consorcio Concesión Chancay- Acos S.A. |
| Compromiso de inversión | USD 41,6 millones (incluye IGV) |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 40 millones (incluye IGV). (*) |



| | | |
|---|---|------------------------|
| Principales avances 2021 | <p>A 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"> - Construcción de 55.52 km, rehabilitación de 8.76 km y la puesta a punto de 11 km de vía. - Construcción de tres puentes y rehabilitación de tres puentes vehiculares. - Construcción del puente Mataka, concluido en setiembre de 2014. - Está en ejecución la obra complementaria construcción de la unidad de peaje y pesaje, alcanzando un avance al 31.12.2017 del 100%. | |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2021 | OBRAS CONTRACTUALES | |
| | 100% | |
| Estado Actual de las Concesiones | <p>- Las Obras de Construcción se encuentran culminadas y se aceptaron el 22 de marzo de 2018, así como la unidad de peaje, que se concluyó en marzo de 2017, por problemas en la liberación de los terrenos para la ejecución de dicha obra.</p> <p>- Para recuperar los niveles de servicio por desgaste normal, se ejecutó un mantenimiento periódico (ITC) por S/. 15,827,894.97 más IGV, que se inició el 28 de febrero de 2018 y culminó el 18 de setiembre de 2018.</p> <p>- El 22 de marzo de 2018, se inició la explotación de la Concesión.</p> <p>- 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 asciende a S/. 4.5 millones de soles, cuya culminación de obra se realizó en el mes de marzo 2021.</p> | |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO |
| | Varios | Cumple (**) |

(*) Incluye las obras adicionales del Acta de acuerdo de noviembre del 2020

(**) 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 31.12.2021 | USD 24,8 millones (incluye IGV) | |
| Principales avances 2021 | <p>A diciembre de 2021 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.</p> <p>La Concesión se encuentra en la etapa de Explotación.</p> | |
| Avance físico al 31.12.2021 | OBRAS CONTRACTUALES | |
| | 100% | |
| Estado Actual de la Concesión | <p>- El total de kilómetros concesionados es 46,797 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: Nuevo Mocupe – Zaña (10,700 Km.) Zaña – Cayaltí (3,450 Km.) y Cayaltí – Oyotún (32,647 Km.)</p> <p>- La ejecución de las obras comprometidas culminó en el año 2012, incluyendo la unidad de peaje San Nicolás, la que fue culminada en el año 2014.</p> <p>- El 24 de julio de 2018 fue suscrita el Acta de Trato Directo en la cual se determina que la fecha de inicio de explotación de la Concesión es el 20 de diciembre de 2017.</p> <p>- El 29 de agosto de 2018, el Concedente y el Concesionario acordaron suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de explotación, así como aquellas obligaciones relacionadas con el inicio del cobro del Peaje San Nicolás, sin pago de PAMO.</p> | |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO |
| | Varios | No se encuentra en Operación |

Autopista del Sol - Trujillo-Sullana

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| Fecha de suscripción | 25 de abril de 2009 |
|-----------------------------|---------------------|



| | | |
|---|---|--|
| Concesionario | Concesionaria Vial del Sol S.A. | |
| Compromiso de inversión | USD 444.8 millones (incluye IGV) | |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 427.6 millones (incluye IGV) | |
| Principales avances 2021 | Ejecución de las obras de reconstrucción del FEN | |
| Avance físico al 31.12.2021 | OBRAS CONTRACTUALES – SEGUNDA CALZADA | |
| | 33,54% | |
| Estado Actual de las Concesiones | <p>Persiste la demora de liberación de áreas de terreno por parte del Concedente, para su entrega al Concesionario, lo que impide la normal ejecución de las obras contractuales.</p> <p>A la fecha, se han aceptado los siguientes tramos (obras obligatorias):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Segunda calzada del Tramo Piura – Sullana (27.9 Km) – Marzo 2013 • Parcialmente el Tramo Continuo: Trujillo – Chicama (TC01: Km. 586+600 – Km 603+900) – Diciembre 2016 • Parcialmente el Evitamiento Trujillo (EV-01: 573+940 – km. 586+60) – Diciembre 2016 • Evitamiento Ovalo Inicio – Chicama (EV-02: Km. 603+900 - Km. 607+000) – Diciembre 2016 • Tramo Continuo Chocope – Paiján (TC-03: Km. 617+960 – Km. 123+199) – Junio 2019 • Tramo Continuo Paiján – Pacasmayo (TC-04: Km. 638+300 – Km. 663+200) – Setiembre 2017 • Tramo Continuo Mocupe – Chiclayo (TC-07: Km. 748+500 – Km. 765+920) – Diciembre – 2017 • Evitamiento Piura (EV-09: Km. 993+700 – 1000+900) – Enero 2018 • Tramo Continuo Guadalupe – Mocupe (TC-06: Km. 729+980 - Km. 740+100) – Agosto 2018 • Evitamiento Chocope (EV-03: Km. 615+200 - Km. 615+960) - Diciembre 2018 • Paso a Desnivel Relleno Sanitario (Km. 760+154) • Paso a Desnivel Chiquitoy (Km. 596+551) - Agosto 2018. • TC04 – EV05 (Km. 667+940 al Km. 668+400) – Octubre 2020 <p>Asimismo, se han aceptado las siguientes Obras Adicionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de la Segunda Calzada de la Vía de Evitamiento de Piura – Carretera Panamericana Norte: <ul style="list-style-type: none"> a) Tramo Km. 988+000 – Km. 1002+000 b) Puente Canal Dren Calzada Izquierda 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 • Paso a Desnivel Casagrande (Km. 616+268 – Diciembre 2018). | |
| | Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO Varios |

| | |
|--------------------------------|---|
| IIRSA Centro - Tramo 2 | |
| Fecha de suscripción | 27 de setiembre de 2010 |
| Concesionario | Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. – DEVIANDES |
| Compromiso de inversión | USD 153,7 millones (incluye IGV) |
| Inversiones | USD 120,3 millones (incluye IGV) |



| | | |
|---|---|--------------------------------|
| al 31.12.2021 | | |
| Principales avances 2021 | <p>El Concesionario ha ejecutado las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> Obras de Puesta a Punto (OPA): Avance del 100%. Obras de No Puesta a Punto (ONPA): Avance de 86,79% (considerando el 51% de los terrenos entregados por el Concedente), las obras no se pueden culminar por la demora en la entrega de terrenos por parte del Concedente al Concesionario. | |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2021 | OBRAS DE NO PUESTA A PUNTO | OBRAS DE PUESTA A PUNTO |
| | 86,79% | 100% |
| Estado Actual de las Concesiones | <ul style="list-style-type: none"> Las OPA culminaron y fueron aceptados en febrero de 2018. 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. <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 | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO |
| | Varios | Cumple |

| Tramo Vial Desvío Quilca - Desvío Arequipa (Repartición) - Desvío Matarani - Desvío Moquegua - Desvío Ilo - Tacna - La Concordia | | |
|---|--|------------------------|
| Fecha de suscripción | 30 de enero de 2013 | |
| Concesionario | Concesionaria Peruana de Vías - COVINCA S.A. | |
| Compromiso de inversión | USD 134,3 millones (incluye IGV) | |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 37,7 millones (incluye IGV) | |
| Principales avances 2021 | <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 2021, 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> | |
| Avance físico al 31.12.2021 | OBRAS CONTRACTUALES | |
| | 28,04% | |
| Estado Actual de las Concesiones | <p>Las principales prestaciones a cargo del concesionario son la ejecución de las obras obligatorias:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. Obras Distintas a Puesta a Punto: <ul style="list-style-type: none"> La construcción de una segunda calzada de 53 km entre el Dv. Huambo (El Alto) - Dv. Arequipa, incluyendo óvalos de inicio y fin. Se construyeron 10 Km. (930+000 al Km. 940+000). La construcción de una segunda calzada de 21 km entre Tacna y La Concordia, incluyendo un óvalo. Tres óvalos adicionales nuevos y dos intercambios viales, doce intersecciones con otras vías, tres puentes y seis puentes peatonales. <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 | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO |
| | Varios | Cumple |



| Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N | |
|--|---|
| Fecha de suscripción | 28 de mayo de 2014 |
| Concesionario | Concesionaria Vial Sierra Norte S.A. |
| Compromiso de inversión | USD 269,2 millones (incluye IGV) |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 222,9 millones (incluye IGV) |
| Principales avances 2021 | <p>Se conserva el 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> |
| Estado Actual de la Concesión | <p>El concesionario realiza el mantenimiento vial rutinario de los Sub Tramos que corresponden a las obras de Mantenimiento Periódico Inicial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ST 06: Desvío Yanacocha – Cajamarca, • ST 08: Km, 1269 – San Marcos, • ST 12: Huamachuco – Callacuyan, • ST 15: Desvío Otuzco – Trujillo, • ST 16: Ciudad de Dios – Desvío Chilete, • ST 17: Desvío Chilete – Cajamarca • ST 18: Desvío Chilete – Empalme PE-3N. <p>En el ámbito de las unidades de peaje de Ciudad de Dios y Menocucho, correspondientes a los Subtramos Ciudad de Dios - Dv. Chilete y Trujillo - Dv. Otuzco, el Concesionario proporciona los servicios de ambulancia y de traslado de vehículos (grúas).</p> |



Anexo N° 4 Fichas de Contratos de Concesión de Vías Férreas – 2021

| Ferrocarril del Centro | | |
|---|--|------------------------|
| Fecha de suscripción | 19 julio de 1999 | |
| Concesionario | Ferroviás Central Andina S.A. | |
| Avance físico al 31 de diciembre de 2019 | NO APLICA Cumplimiento del standard FRA Clase II | |
| Principales avances 2021 | <p>Tramo Callao - <u>La Oroya</u>: Estándares de Seguridad FRA para vías férreas clase 3, ejecutadas por Ferroviás Central Andina S.A. en el marco de la Adenda N° 7, cumplimiento de la obligación en noviembre del 2016.</p> <p>Tramo <u>La Oroya – Huancayo</u>: Estándares de Seguridad FRA para vías férreas clase 2, ejecutadas por Ferroviás Central Andina S.A. en el marco de lo establecido en el contrato de concesión, cumplimiento de la obligación en febrero del 2019.</p> | |
| Inversiones al 31.12.2021 | Las inversiones ejecutadas al 31 de diciembre de 2021, las cuales incluyen las inversiones relacionadas a la adenda N° 7 (alcanzar FRA III tramo Callao – La Oroya) ascienden a USD 56,961,517 (incluye IGV) | |
| Estado al 31.12.2021 | 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). | |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO |
| | <p>El Concesionario debe mantener los Bienes de la Concesión en buen estado de conservación a fin de que sean aptos para la operación, para ello debe cumplir con las Normas de Seguridad Ferroviaria y los Estándares Técnicos</p> <p>➤ Los estándares exigidos para la vía férrea son:</p> <p>Trocha estándar (ancho de la vía férrea 1 435 mm)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II ✓ 49 CFR213 TRACK SAFETY STANDARDS. <p>➤ Los estándares exigidos para el Material Rodante son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 49CFR229 LOCOMOTIVE SAFETY STANDARDS ✓ 49CFR 216 PASSENGER EQUIPMENT SAFETY STANDARDS ✓ 49CFR215 FREIGH CAR SAFETY STANDARDS | 100% |

| Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente | |
|-------------------------------------|---|
| Fecha de suscripción | 21 julio de 1999 |
| Concesionario | Ferrocarril Transandino S.A. |
| Avance físico al 31.12.2021 | NO APLICA Cumplimiento del standard FRA Clase II |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 77,761,362 (incluye IGV) |
| Estado al | En operación. |



| Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente | | |
|-------------------------------------|--|------------------------|
| 31.12.2021 | 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). | |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO |
| | <p>El Concesionario debe mantener los Bienes de la Concesión en buen estado de conservación a fin de que sean aptos para la operación, para ello debe cumplir con las Normas de Seguridad Ferroviaria y los Estándares Técnicos</p> <p>➤ Los estándares exigidos para la vía férrea son:</p> <p>Trocha estándar (ancho de la vía férrea 1 435 mm)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II ✓ 49 CFR213 TRACK SAFETY STANDARS. <p>Trocha angosta (ancho de la vía férrea 914 mm)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Directiva N° 01-2007-MTC/14 "Estándares Mínimos de Seguridad para Vías Férreas de Trocha de 914 mm" <p>➤ Los estándares exigidos para el Material Rodante son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 49CFR229 LOCOMOTIVE SAFETY STANDARDS ✓ 49CFR 216 PASSENGER EQUIPMENT SAFETY STANDARS ✓ 49CFR215 FREIGH CAR SAFETY STANDARS | 100% |

| Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau-San Juan de Lurigancho | | | | |
|---|--|--|----------------------------|--------------------------------|
| Fecha de suscripción | 11 de abril de 2011 | | | |
| Concesionario | Tren Urbano de Lima S.A. | | | |
| Inversión comprometida | <ul style="list-style-type: none"> - OBRAS CONTRACTUALES (100%): USD 202 545,665 (incluye IGV) - OBRAS ADENDA 4 (100%): USD 469,163,761 (incluye IGV) | | | |
| Avance físico al 31.12.2021 | NO APLICA | | | |
| Inversiones al 31.12.2021 | MONTO DE INVERSIONES INICIALES EJECUTADAS | MONTO DE INVERSIONES DE LA ADENDA N° 4 EJECUTADAS | | |
| | USD 202 545 665 (incluye IGV) | USD 469,163,761 (incluye IGV) | | |
| Estado al 31.12.2021 | <p>En operación.</p> <p>El concesionario viene cumpliendo con sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, relacionadas con la prestación del servicio y conservación de los Bienes de la Concesión</p> | | | |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO | NIVEL ALCANZADO | | |
| | <p>Los niveles de servicio que debe cumplir el Concesionario son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Disponibilidad (Ds): % de tiempo de servicio prestado efectivamente respecto al tiempo de servicio programado. | Indicadores | Parámetros exigidos | Niveles alcanzados 2021 |
| | | Ds | 95% (mínimo) | 99,23% |
| | | Rs | 85% (mínimo) | 95,04% |
| L | 25% (máximo de | 10,44% | | |



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

| | | | | |
|--|--|---|-------------------|--------|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Regularidad (Rs): Indica el porcentaje de puntualidad del servicio prestado respecto al programado. - Limpieza (L): Indica el nivel de limpieza en estaciones y trenes. - Fraude (F): Es la acción en contra de la Ley y normas aplicables de viajar en el servicio de transporte urbano sin haber comprado el ticket correspondiente a la categoría de cada usuario. | | elementos sucios) | |
| | | F | 8% (máximo) | 0,085% |

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

| Fecha de suscripción | 28 de marzo de 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|--|-----------------|--|--|--|------------------|--------|------------------------|--------|---------------------------|--------|------------------------|--------|--------------------------|--------|------------------|--------|-----------------------------------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|---------|
| Concesionario | Metro de Lima Línea 2 S.A. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Principales características | Aspectos | Detalle | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Modalidad | Cofinanciada | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Factor de competencia para adjudicación | Menor monto de cofinanciamiento y menor monto de Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Plazo de concesión | 35 años | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Longitud | Línea 2 (27km) y Línea 4 (8 km) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Número de Estaciones | 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Patios Taller | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Avance físico al 31.12.2021 | INVERSIONES EJECUTADAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 41.04% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inversión comprometida | USD 5,346.50 millones (incluye IGV) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inversiones al 31.12. 2021 | USD 2,194 millones (incluye IGV) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Estado al 31.12.2021 | Durante el año 2021, se reconoció inversiones por un monto de US\$ 336'911,876 (incluido el IGV). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | El avance de las obras a diciembre de 2021 son los siguientes: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Etapa 1A</th> </tr> <tr> <th colspan="2"><i>(Obras civiles, Arquitectura y Eq. Electromecánico)</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>E-20 Evitamiento</td> <td style="text-align: right;">99.78%</td> </tr> <tr> <td>E-21 Ovalo Santa Anita</td> <td style="text-align: right;">99.64%</td> </tr> <tr> <td>E-22 Colectora Industrial</td> <td style="text-align: right;">99.60%</td> </tr> <tr> <td>E-23 Hermilio Valdizán</td> <td style="text-align: right;">99.72%</td> </tr> <tr> <td>E-24 Mercado Santa Anita</td> <td style="text-align: right;">99.69%</td> </tr> <tr> <td>Túneles Etapa 1A</td> <td style="text-align: right;">99.49%</td> </tr> <tr> <td>Patio Taller Santa Anita Etapa 1A</td> <td style="text-align: right;">99.64%</td> </tr> <tr> <td>PV-20</td> <td style="text-align: right;">99.67%</td> </tr> <tr> <td>PV-21</td> <td style="text-align: right;">99.85%</td> </tr> <tr> <td>PV-22</td> <td style="text-align: right;">99.69%</td> </tr> <tr> <td>PV-23</td> <td style="text-align: right;">100.00%</td> </tr> </tbody> </table> | | | Etapa 1A | | <i>(Obras civiles, Arquitectura y Eq. Electromecánico)</i> | | E-20 Evitamiento | 99.78% | E-21 Ovalo Santa Anita | 99.64% | E-22 Colectora Industrial | 99.60% | E-23 Hermilio Valdizán | 99.72% | E-24 Mercado Santa Anita | 99.69% | Túneles Etapa 1A | 99.49% | Patio Taller Santa Anita Etapa 1A | 99.64% | PV-20 | 99.67% | PV-21 | 99.85% | PV-22 | 99.69% | PV-23 | 100.00% |
| Etapa 1A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>(Obras civiles, Arquitectura y Eq. Electromecánico)</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| E-20 Evitamiento | 99.78% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| E-21 Ovalo Santa Anita | 99.64% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| E-22 Colectora Industrial | 99.60% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| E-23 Hermilio Valdizán | 99.72% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| E-24 Mercado Santa Anita | 99.69% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Túneles Etapa 1A | 99.49% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Patio Taller Santa Anita Etapa 1A | 99.64% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PV-20 | 99.67% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PV-21 | 99.85% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PV-22 | 99.69% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PV-23 | 100.00% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



Etapa 1B

(Solo Obras civiles por falta de aprobación de EDIs)

| | |
|---------------------------|---------|
| E-17 Nicolás Ayllón | 96.29% |
| E-18 Circunvalación | 100.00% |
| E-19 San Juan de Dios | 94.33% |
| E-25 Vista Alegre | 89.28% |
| E-27 Municipalidad de Ate | 96.38% |
| E-26 Javier Prado | 97.63% |
| E-14 Manco Capac | 83.33% |
| E-15 Cangallo | 77.23% |

(Obras civiles, Arquitectura y Eq. Electromecánico)

| | |
|------------------|--------|
| Túneles Etapa 1B | 50.39% |
| PV-19Bis | 96.94% |
| PV-24 | 97.87% |
| PV-19 | 76.07% |
| PV-25 | 64.72% |
| PV-26 | 64.67% |

Etapa 2L2

(Solo Obras civiles por falta de aprobación de EDIs)

| | |
|------------------------|--------|
| E-01 Puerto del Callao | 56.00% |
| E-02 Buenos aires | 14.41% |
| E-03 Juan Pablo II | 77.36% |
| E-04 Insurgentes | 86.72% |
| PV-01 | 66.47% |
| PV-02 | 67.93% |
| PV-03 | 81.39% |

(Obras civiles, Arquitectura y Eq. Electromecánico)

| | |
|-------------------|--------|
| Túneles Etapa 2L2 | 10.88% |
|-------------------|--------|

Como se puede observar en la información indicada, a diciembre de 2021, la Etapa 1A del Proyecto se encuentra culminado prácticamente culminada, en la actualidad se vienen desarrollando las pruebas respectivas de funcionamiento de los diferentes sistemas.

Sobre el avance en la aprobación de los estudios definitivos de ingeniería (EDI), se cuentan con la aprobación por parte del Concedente de 75 estudios, de un total de 131; 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 37 y de la Etapa 2 el número de EDIs aprobados son 18 de un total de 61. 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 2021, se encuentran pendiente de entrega

| Entrega de las Áreas de la Concesión | | | | | |
|--------------------------------------|---------------------|------------|--------------|-----------------------|----------|
| Etapa | Total identificadas | Entregadas | No recibidas | Pendientes de entrega | Avance % |
| Etapa 1A | 12 | 12 | 0 | 0 | 100% |
| Etapa 1B | 22 | 20 | 2 | 0 | 91% |
| Etapa 2 | 24 | 14 | 7 | 3 | 58% |
| Ramal 4 | 18 | 0 | 5 | 13 | 0% |
| SEAT | 6 | 5 | 0 | 1 | 83% |
| TOTAL | 82 | 51 | 14 | 17 | 62% |

Niveles de Servicio

NIVEL DE CUMPLIMIENTO

No aplica

NIVEL ALCANZADO

No aplica

Anexo N° 5 Fichas de Contratos de Concesión de Puertos – 2021

| Terminal Portuario de Matarani | |
|--|---|
| Fecha de suscripción | 17 de agosto de 1999 |
| Concesionario | TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A. |
| Compromiso de inversión | USD 289,97 millones (incluye IGV) |
| Inversiones valorizadas al 31.12.2021 | USD 289,88 millones (incluye IGV) |
| Principales avances 2021 | Hasta el 2021, el Concesionario TISUR ha invertido US\$ 289.88 millones de dólares americanos (inc. IGV) en la mejora de la infraestructura y equipamiento portuario en el Terminal Portuario de Matarani. No se han ejecutado obras durante el año 2021. |
| Estado al 31.12.2021 | Durante el 2021, se realizó la evaluación de los expedientes de liquidación de obras voluntarias tales como: "Solución técnica para protección del sector Talleres de Ingeniería ante caída de rocas", "Mejora al proceso Blending - Suministro e Instalación de Sistema de Recirculación del Concentrado", "Ampliación del Sistema Contra Incendios del Amarradero F", "Balanza Camionera Zona 10" y "Nueva Recepción de Camiones y su Conexión a la Descarga C-2". Asimismo, el Concesionario informó que se tiene previsto efectuar mejoras voluntarias durante el 2021, siendo una de las más próximas la obra "Lavadero Integral de Camiones - Zona 10", con un presupuesto estimado de USD 741,001.27 incluido el IGV. |
| Niveles de Servicio | El Contrato de Concesión no define Niveles de Servicio. |

| Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur. | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|------------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|---|---------------------------------------|----------------|-------------------------|---|--|----------------|-------------------------|
| Fecha de suscripción | 24 de julio de 2006. | | | | | | | | | | | | |
| Concesionario | DP World Callao S.R.L. | | | | | | | | | | | | |
| Compromiso de inversión | USD 731,26 millones (incluye IGV) | | | | | | | | | | | | |
| Inversiones valorizadas al 31.12.2021 | USD 395,47 millones (incluye IGV) | | | | | | | | | | | | |
| Principales avances 2021 | Con la suscripción de la Adenda 02 al contrato de concesión se viabilizó la ejecución de las Obras correspondientes a la Fase. Es así que, desde el 06 de septiembre de 2021, se viene realizando la ejecución de las siguientes obras: <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #0056b3; color: white;">N °</th> <th style="background-color: #0056b3; color: white;">Obra</th> <th style="background-color: #0056b3; color: white;">Inversión de USD incluye IGV</th> <th style="background-color: #0056b3; color: white;">Situación a diciembre 2021</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td>Inversiones Obligatorias de la Fase 2</td> <td style="text-align: right;">163,062,237.58</td> <td>En proceso de ejecución</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td>La inversión adicional de la construcción de la Fase 2</td> <td style="text-align: right;">187,349,520.00</td> <td>En proceso de ejecución</td> </tr> </tbody> </table> | N ° | Obra | Inversión de USD incluye IGV | Situación a diciembre 2021 | 1 | Inversiones Obligatorias de la Fase 2 | 163,062,237.58 | En proceso de ejecución | 2 | La inversión adicional de la construcción de la Fase 2 | 187,349,520.00 | En proceso de ejecución |
| N ° | Obra | Inversión de USD incluye IGV | Situación a diciembre 2021 | | | | | | | | | | |
| 1 | Inversiones Obligatorias de la Fase 2 | 163,062,237.58 | En proceso de ejecución | | | | | | | | | | |
| 2 | La inversión adicional de la construcción de la Fase 2 | 187,349,520.00 | En proceso de ejecución | | | | | | | | | | |
| Estado al 31.12.2021 | Durante el 2021, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) aprobó los Expedientes Técnicos de inversiones obligatorias y adicionales de la Fase 2 del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Muelle Sur con una inversión aproximada de USD 350.4 millones inc. IGV, que comprende: la ampliación del muelle hasta 1,050 metros y 12 Ha de patio de contenedores entre otros, además de la adquisición de tres (3) grúas de pórtico STS y dieciséis (16) grúas de pórtico RTG. El avance estimado en la ejecución de las Obras Obligatorias e Inversiones Adicionales es de 2.44% y 11.38% respectivamente, a 31 diciembre de 2022. | | | | | | | | | | | | |
| Niveles de Servicio (*) | | | | | | | | | | | | | |



NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO - ZONA SUR

| NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL | Indicador | 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 |
|--|--------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|--|--|
| | Unidad de Medida | Minutos | Minutos | Contenedores por hora | Minutos |
| | Requerimiento Individual | ≤ 30 | ≤ 30 | ≥ 20 | (*) ≤ 45 ≤ 30 |
| Número de Operaciones que no lograron el NSP | Trimestre Dic20/Feb21 | 4 | 5 | 94 | 3,697 |
| | Trimestre Mar/May 2021 | 2 | 5 | 27 | 4,025 |
| | Trimestre Jun/Ago 2021 | 1 | 6 | 1 | 4,189 |
| | Trimestre Set/Nov 2021 | 1 | 4 | 0 | 3,133 |

| NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL | Indicador | 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 |
|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|--|--|
| | Unidad de Medida | Minutos | Minutos | Contenedores por hora | Minutos |
| | Requerimiento Promedio Trimestral | ≤ 20 | ≤ 20 | (*) ≥ 20 ≥ 25 | (*) ≤ 30 ≤ 20 |
| Medición Promedio Trimestral | Trimestre Dic20/Feb21 | 5 | 15 | 24.50 | 18 |
| | Trimestre Mar/May 2021 | 3 | 16 | 27.65 | 18 |
| | Trimestre Jun/Ago 2021 | 2 | 14 | 31.18 | 18 |
| | Trimestre Set/Nov 2021 | 2 | 13 | 36.85 | 17 |

(*) Información preliminar en proceso de supervisión, sujeta a revisión

Terminal Portuario de Paíta

| | |
|--|--|
| Fecha de suscripción | 09 de septiembre de 2009 |
| Concesionario | Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A. |
| Compromiso de inversión | USD 311.64 millones (incluye IGV) |
| Inversiones valorizadas al 31.12.2021 | USD 236,61 millones (incluye IGV) |

Principales avances 2021

En el año 2021, la APN recibió las obras: Adquisición de una (01) Unidad vehicular para el Traslado Interno dentro de las Instalaciones del Terminal Portuario de Paíta (USD 0.076 millones con IGV) y Portal Web para el Requerimiento de Servicios, Control Vehicular de carga y Citas (USD 0.593 millones con IGV). Asimismo, se ha continuado con la supervisión de obra correspondiente a la Ampliación de 60 metros en muelle de contenedores con un presupuesto de más de USD 11.00 millones incluido IGV.

Se encuentra en proceso de recepción las obras: Sistema Móvil de Contención de Derrames del Terminal Portuario de Paíta (USD 0.076 millones con IGV), Adquisición de Un (01) UPS para el edificio Operativo del Terminal Portuario de Paíta (USD 0.041 millones con IGV) y Adquisición de Una (01) Plataforma de Tijeras Eléctrica para el Terminal Portuario de Paíta (USD 0.047 millones con IGV). Asimismo, el 04 de noviembre del 2021 se dio inicio a la ejecución de la Inversión Adicional del Sistema Anticolisión en 2 Grúas STS y 4 Grúas RTG del Terminal Portuario de Paíta (USD 0.437 millones con IGV) y el 01 de diciembre del 2021 se inició la inversión obligatoria correspondiente a la etapa 3 del Reforzamiento del Muelle Espigón Existente (USD 19.402 millones con IGV).

Adicionalmente, la APN ha remitido los Expedientes Técnicos aprobados de otras obras que se ejecutarían durante el año 2022.

| N ° | Nombre del Proyecto | Plazo de ejecución | Monto de Inversión (US\$) inc. IGV |
|-----|--|---------------------|------------------------------------|
| 1 | Adquisición dos (02) Safety Cage | 84 días calendario | 283,200.00 |
| 2 | Adquisición dos (02) Cucharas Graneleras | 94 días calendario | 295,000.00 |
| 3 | Adquisición dos (02) Spreader Bar | 84 días calendario | 120,500.33 |
| 4 | Adquisición un (01) Empty Handier | 154 días calendario | 413,000.00 |
| 5 | Adquisición de una (01) Reach Stacker para el Terminal Portuario de Paíta | 154 días calendario | 590,000.00 |
| 6 | Adquisición dos (02) Electrobombas para embarque de aceite para el Terminal Portuario de Paíta | 56 días calendario | 93,692.00 |

| | | 7 | Adquisición dos (02) Tolvas Graneleras | 154 días calendario | 920,400.00 | | | | | | | | | |
|--|---|--------------------------|---|--------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|---|--|--|---|--|--------|
| | | 8 | Adquisición de Dos (02) Grúas de Patio Eléctricas (E-RTG) | 415 días calendario | 5,900,000.00 | | | | | | | | | |
| Estado al 31.12.2021 | El Concesionario realiza obras de Inversión Adicional – Etapa 4 de manera progresiva, acumulándose por este concepto un importe de más de USD 60 millones IGV al 31 de diciembre de 2021. Asimismo, respecto a la Etapa 3 se viene ejecutando el Reforzamiento del Muelle Espigón Existente (USD 19.40 millones con IGV). | | | | | | | | | | | | | |
| Niveles de Servicio (*) | | | | | | | | | | | | | | |
| TERMINAL PORTUARIO DE PAITA | | | | | | | | | | | | | | |
| NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL | Indicador | Tiempo de Espera de Nave | Tiempo de Recepción de Mercancía | Tiempo de Entrega de Mercancía | NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL | Indicador | Tiempo de Recepción de Mercancía | Tiempo de Entrega de Mercancía | Rendimiento de embarque y descarga de contenedores - Nuevo Muelle de Contenedores | Rendimiento de embarque y descarga de Roll On - Roll Off | Rendimiento de embarque y descarga de Granel Líquido | Rendimiento de embarque y descarga de Granel Sólido | Rendimiento de embarque y descarga de Otras Cargas | |
| | Unidad de Medida | Horas | Minutos | Minutos | | Unidad de Medida | Minutos | Minutos | Contenedor / Hora-Grúa | Toneladas/hora | Toneladas/hora | Toneladas/hora | Toneladas/hora | |
| | Requerimiento Individual | ≤ 4 | ≤ 30 | ≤ 30 | | Requerimiento Promedio Trimestral | ≤ 20 | ≤ 20 | (*) ≥ 20 ≥ 25 | ≥ 110 | ≥ 120 | ≥ 200 | ≥ 80 | |
| Número de Operaciones que no lograron el NSP | Trimestre Ene/Mar 2021 | 0 | 293 | 2963 | Medición Promedio Trimestral | Trimestre Ene/Mar 2021 | 13.47 | 40.15 | 31.88 | 31.68 | - | 157.86 | 471.44 | 92.65 |
| | Trimestre Abr/Jun 2021 | 0 | 51 | 3781 | | Trimestre Abr/Jun 2021 | 10.75 | 49.12 | 30.90 | 31.67 | | 205.88 | 432.14 | 153.46 |
| | Trimestre Jul/Set 2021 | 0 | 315 | 2939 | | Trimestre Jul/Set 2021 | 12.62 | 29.05 | 31.77 | 32.15 | | 203.31 | 371.16 | 65.34 |
| | Trimestre Oct/Dic 2021 | 0 | 148 | 2060 | | Trimestre Oct/Dic 2021 | 13.92 | 19.63 | 32.36 | 31.00 | | 268.19 | 456.62 | 132.22 |

(*) Información preliminar en proceso de supervisión, sujeta a revisión.

| Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao | |
|--|--|
| Fecha de suscripción | 28 de enero del 2011 |
| Concesionario | Transportadora Callao S.A. |
| Compromiso de inversión | USD 113,21 millones (incluye IGV) |
| Inversiones valorizadas al 31.12.2021 | USD 113,21 millones (incluye IGV) |
| Principales avances 2021 | <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 las 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 2020, el concesionario TCSA tiene invertido US\$ 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 2021 no se ejecutaron inversiones.</p> |
| Estado al 31.12.2021 | 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. |
| Niveles de Servicio (*) | |

TERMINAL DE EMBARQUE DE CONCENTRADOS DE MINERALES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO

| NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL | Indicador | Tiempo de Espera de Nave | Tiempo de Inicio de Embarque de Mercancía | NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL | Indicador | Indicadores de Productividad |
|--|--------------------------|--------------------------|---|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| | Unidad de Medida | Horas | Horas | | Unidad de Medida | Toneladas/hora |
| | Requerimiento Individual | ≤ 4 | ≤ 3 | | Requerimiento Promedio Trimestral | ≥ 1,600 |
| Número de Operaciones que no lograron el NSP | Trimestre Dic20 / Feb21 | 0 | 2 | Medición Promedio Trimestral | Trimestre Dic20 / Feb21 | 1,465.64 |
| | Trimestre Mar/May 2021 | 0 | 2 | | Trimestre Mar/May 2021 | 1,385.10 |
| | Trimestre Jun/Ago 2021 | 1 | 2 | | Trimestre Jun/Ago 2021 | 1,716.39 |
| | Trimestre Set/Nov 2021 | 0 | 0 | | Trimestre Set/Nov 2021 | 1,729.39 |

(*) Información preliminar en proceso de supervisión, sujeta a revisión.

Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

| | |
|----------------------------------|---|
| Fecha de suscripción | 11 de mayo de 2011 |
| Concesionario | APM Terminals Callao S.A. |
| Compromiso de inversión | USD 895.6 millones (incluye IGV) |
| Inversiones al 31.12.2021 | USD 424.7 millones (incluye IGV) |
| Principales avances 2021 | <p>El año 2021 se evaluó la culminación de las Inversiones Complementarias "Remodelación de Oficinas Diversas y Talleres", "Mejora en la Interfaz de la Balanza de Contenedores" y la "Implementación de Iluminación en el Muelle 5", que totalizan una inversión de más de USD 2.00 millones incluido el IGV.</p> <p>Por otro lado, el 21 de julio de 2021 se inició la ejecución de la obra "Mejora en la Operatividad de los Silos Existentes", con un presupuesto aproximado de USD 886,210.4 incluido IGV, y presenta un avance del 13% al 31 de diciembre del 2021.</p> |
| Estado al 31.12.2021 | Hasta el 2021, 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 obra referida a la rehabilitación del muelle 7. Asimismo, durante el 2021 se culminaron otras obras complementarias y se encuentra en proceso la ejecución de la obra "Mejora en la Operatividad de los Silos Existentes". |
| Niveles de Servicio (*) | |

| 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 | | | |
|--------------------------------------|--|--------------------------------------|---------------------------------|--|--|--|--------------------------------|------------------------------------|---|--|------------------------------------|---|---|--|
| | Indicador | 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 5D) |
| | Unidad de Medida | 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 |
| | Requerimiento Promedio Trimestral | ≤ 20 | ≤ 20 | ≤ 30 | ≥ 25 | ≥ 10 | ≥ 80 | ≥ 100 | ≥ 400 | ≥ 300 | ≥ 15 | ≥ 1,200 | ≥ 800 | ≥ 25 |
| Medición Promedio Trimestral | Trimestre Ene/Mar 2021 | 10 | 11 | 43 | 26.72 | 15.69 | 106.35 | 156.06 | 459.41 | 327.20 | 4.20 | 835.56 | - | 29.76 |
| | Trimestre Abr/Jun 2021 | 9 | 11 | 52 | 27.41 | 16.08 | 94.31 | 129.41 | 421.17 | 351.21 | - | 778.48 | - | 30.82 |
| | Trimestre Jul/Set 2021 | 10 | 11 | 49 | 28.31 | 17.33 | 92.88 | 144.54 | 434.32 | 370.47 | - | 842.37 | - | 31.30 |
| | Trimestre Oct/Dic 2021 | 9 | 11 | 54 | 25.78 | 15.61 | 103.80 | 154.61 | 451.76 | 360.79 | 4.13 | 665.37 | - | 30.23 |

| NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL | NSP DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EXISTENTE A PARTIR DE LA FECHA DE TOMA DE POSESIÓN | | | | NSP CORRESPONDIENTE A CADA ETAPA |
|--|--|--------------------------------------|---------------------------------|--|---|
| | Indicador | 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 05D) |
| | Unidad de Medida | Minutos | Minutos | Movimientos/hora/grúa | Movimientos/hora/grúa |
| | Requerimiento Individual | ≤ 30 | ≤ 30 | ≥ 18 | ≥ 20 |
| Número de Operaciones que no lograron el NSP | Trimestre Ene/Mar 2021 | 0 | 2 | 1 | 2 |
| | Trimestre Abr/Jun 2021 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Trimestre Jul/Set 2021 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | Trimestre Oct/Dic 2021 | 0 | 0 | 0 | 0 |

(*) Información preliminar en proceso de supervisión, sujeta a revisión.

| Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma | |
|--|--|
| Fecha de suscripción | 31 mayo 2011 |
| Concesionario | Puerto Amazonas S.A. – COPAM. |
| Compromiso de inversión | USD 54,6 millones (incluye IGV) |
| Inversiones valorizadas al 31.12.2021 | USD 36,1 millones (incluye IGV) |
| Principales avances 2021 | En el año 2021, no se han ejecutado inversiones. |

**Estado
al 31.12.2021**

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.

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).

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%.

En el año 2021, no se han ejecutado inversiones.

Niveles de Servicio (*)

| NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL | Indicador | Tiempo de Recepción de Mercancía | Tiempo de Entrega de Mercancía | Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcazas y chatas | | Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas |
|--|----------------------------------|--|--------------------------------------|--|----------------------|---|
| | | | | Carga General | Contenedores | Carga General |
| | Unidad de Medida | Minutos | Minutos | Toneladas / Hora | Contenedor / hora | Toneladas / Hora |
| Requerimiento Promedio Trimestral | ≤ 20 | ≤ 20 | ≥ 80 | ≥ 12 | ≥ 20 | |
| Medición Promedio Trimestral | Trimestre 15Dic 20 / 14Mar 21 | 8.13 | 11.57 | 126.14 | - | 80.60 |
| | Trimestre 15Mar / 14Jun 21 | 8.27 | 12.83 | 283.50 | - | 68.07 |
| | Trimestre 15Jun / 14Sep 21 | 8.90 | 12.88 | 93.12 | - | 51.78 |
| | Trimestre 15Sep / 14Dic 21 | 8.13 | 12.57 | 98.42 | - | 70.85 |

| NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL | Indicador | Tiempo de Recepción de Mercancía | Tiempo de Entrega de Mercancía |
|---|----------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | Unidad de Medida | Minutos |
| | Requerimiento Individual | ≤ 30 | ≤ 30 |
| Número de Operaciones que no lograron el NSP | Trimestre 15Dic 20 / 14Mar 21 | 0 | 0 |
| | Trimestre 15Mar / 14Jun 21 | 0 | 0 |
| | Trimestre 15Jun / 14Sep 21 | 0 | 0 |
| | Trimestre 15Sep / 14Dic 21 | 0 | 0 |

(*) Para el trimestre 15 sep / 14 dic 2021, la información es preliminar y está en proceso de supervisión, por lo cual está sujeta a revisión.

Terminal Portuario General San Martín - Pisco

| Fecha de suscripción | 21 de julio de 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--------------------|-----------------------------------|--------------------|-----------------------------------|------|-----------------------------------|-------------------|-----------|------|---|-------------------|-----------|------|-------------------------|-------------------|-----------|------|--|------------|------------|
| Concesionario | Terminal Portuario Paracas S.A. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Compromiso de inversión | USD 249,1 millones (incluye IGV) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inversiones valorizadas al 31.12.2021 | USD 182.00 millones (incluye IGV) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Principales avances 2021 | <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>El 06 de marzo de 2021 se recibió sin observaciones las obras “Dragado del canal de acoderamiento Muelles N° 1 y N° 2 a -12.0 m” y “Dragado del canal de acoderamiento Muelles N° 3 y N° 4 y Poza de maniobras a -14.0 m” correspondientes a la Etapa 2 y Etapa 3 respectivamente de las Obras Obligatorias, con lo cual, se completó la totalidad de las obras iniciadas en el 2018.</p> <p>Además, se evaluó la culminación de obras de las siguientes inversiones complementarias:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <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>IC42</td> <td>Nueva Balanza de Ingreso al TPGSM</td> <td>25.noviembre.2021</td> <td>58,976.02</td> </tr> <tr> <td>IC43</td> <td>Boyas de señalización del Canal de Ingreso al TPGSM</td> <td>24.noviembre.2021</td> <td>78,520.40</td> </tr> <tr> <td>IC44</td> <td>Cerco Perimétrico Norte</td> <td>26.noviembre.2021</td> <td>50,786.81</td> </tr> <tr> <td>IC46</td> <td>Equipamiento para Compensación de Energía Reactiva</td> <td>En proceso</td> <td>175,230.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>El 16 de enero de 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. Actualmente se encuentra en proceso de Recepción.</p> | N ° | Nombre del Proyecto | Fecha de recepción | Monto de Inversión (USD inc. IGV) | IC42 | Nueva Balanza de Ingreso al TPGSM | 25.noviembre.2021 | 58,976.02 | IC43 | Boyas de señalización del Canal de Ingreso al TPGSM | 24.noviembre.2021 | 78,520.40 | IC44 | Cerco Perimétrico Norte | 26.noviembre.2021 | 50,786.81 | IC46 | Equipamiento para Compensación de Energía Reactiva | En proceso | 175,230.00 |
| N ° | Nombre del Proyecto | Fecha de recepción | Monto de Inversión (USD inc. IGV) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IC42 | Nueva Balanza de Ingreso al TPGSM | 25.noviembre.2021 | 58,976.02 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IC43 | Boyas de señalización del Canal de Ingreso al TPGSM | 24.noviembre.2021 | 78,520.40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IC44 | Cerco Perimétrico Norte | 26.noviembre.2021 | 50,786.81 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IC46 | Equipamiento para Compensación de Energía Reactiva | En proceso | 175,230.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Estado al 31.12.2021 | <p>A la fecha el Concesionario ha ejecutado una inversión de USD 182.00 millones con IGV, siendo las obras de modernización del Terminal Portuario General San Martín – Pisco la que concentra una mayor inversión (estimado en más de USD 150 millones con IGV, iniciadas en marzo de 2018 y culminadas en enero de 2021), además de otras Inversiones Complementarias como el caso de la “Oficina de Operaciones” y “Almacén Carga General CFS”.</p> <p>Asimismo, de acuerdo con lo indicado en el Plan Anual de Inversiones para el año 2022, el Concesionario no ha previsto la realización de otras inversiones.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Niveles de Servicio (*)

| 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 | | |
| Unidad de Medida | Minutos | | | Minutos | | | Minutos | | | Minutos | | | Minutos | | | | | |
| Requerimiento Individual | ≤ 30 | | | ≤ 30 | | | ≤ 30 | | | ≤ 30 | | | ≤ 30 | | | ≤ 20 | | |
| | Medidos | v | χ | Medidos | v | χ | Medidos | v | χ | Medidos | v | χ | Medidos | v | χ | Medidos | v | χ |
| 26° Trimestre Dic 20 / Feb 21 | 40 | 40 | 0 | 40 | 40 | 0 | 14,924 | 9,457 | 5,757 | 1,877 | 1,877 | 0 | 1,814 | 1,814 | 0 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento |
| 27° Trimestre Mar / May 21 | 24 | 24 | 0 | 24 | 24 | 0 | 10,968 | 7,530 | 3,438 | 384 | 384 | 0 | 60 | 60 | 0 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento |
| 28° Trimestre Jun / Ago 21 | 51 | 51 | 0 | 51 | 51 | 0 | 10,378 | 5,312 | 5,066 | 653 | 653 | 0 | 657 | 657 | 0 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento |
| 29° Trimestre Set / Nov 21 | 54 | 48 | 6 | 54 | 54 | 0 | 11,375 | 4,428 | 6,947 | 1,498 | 1,498 | 0 | 1,412 | 1,412 | 0 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento |



(*) Información preliminar en proceso de supervisión, sujeta a revisión.

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 (Grano) | Granel Sólido (Chatarra) | Sólido (Hielo) (Pellets) | Sólido (Fertilizantes) | Sólido (Arábigo) | (Fieno) (Varrillas) | (Tubos de Acero) | (Fertilizantes) | (Palaquilla) | (Harina de Pescado) | (Livianos) | (Medianos) | (Pesados) |
| Unidad de Medida | Minutos | | Minutos | | | Toneladashora | | | | | | | Toneladashora | | | | | Unidadeshora | | |
| Requerimiento Promedio Trimestral | ≤ 20 | ≤ 30 | ≤ 30 | ≤ 30 | ≤ 20 | ≥ 140 | ≥ 800 | ≥ 2000 | ≥ 200 | ≥ 2000 | ≥ 2000 | ≥ 350 | ≥ 150 | ≥ 150 | ≥ 130 | ≥ 250 | ≥ 40 | ≥ 80 | ≥ 30 | ≥ 15 |
| 26º Trimestre Dic 20 / Feb 21 | 12.00 | 12.00 | 14 | 15 | 10 | Sin Movimiento | 1,095.65 | 799.27 | 439.49 | Sin Movimiento | 423.18 | 985.07 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | 202.24 | 398.32 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento |
| 27º Trimestre Mar / May 21 | 14.00 | 13.00 | 15 | 11 | 9 | Sin Movimiento | 1,125.20 | 871.20 | 498.21 | Sin Movimiento | 515.77 | 475.27 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | 178.92 | 564.15 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento |
| 28º Trimestre Jun / Ago 21 | 15.00 | 12.00 | 15 | 14 | 9 | Sin Movimiento | 1,000.32 | 655.05 | 514.64 | Sin Movimiento | 471.02 | 836.23 | 158.76 | Sin Movimiento | 160.88 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | 81.00 | Sin Movimiento | 16.00 |
| 29º Trimestre Set / Nov 21 | 31.00 | 14.00 | 14 | 12 | 7 | Sin Movimiento | 1,176.49 | 790.86 | 484.85 | Sin Movimiento | 494.00 | 769.55 | 165.50 | Sin Movimiento | 209.90 | 271.91 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento |

(*) Información preliminar en proceso de supervisión, sujeta a revisión

Terminal Portuario Multipropósito Salaverry

| | |
|--|---|
| Fecha de suscripción | 1 de octubre de 2018 |
| Concesionario | Salaverry Terminal Internacional S.A. |
| Compromiso de inversión | USD 270,2 millones (incluye IGV) |
| Inversiones valorizadas al 31.12.2021 | USD 91,63 millones (incluye IGV) |
| Principales avances 2021 | <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), a la fecha se culminó y recepción mediante un acta el 07 de marzo del 2019.</p> <p>Desde el 05 de marzo del 2020, se viene ejecutando las obras correspondientes a las Etapas 1 y 2, cuyo expediente técnico fue aprobado por la APN con fecha 06 de febrero de 2020, contando con un plazo de 1254 días calendario para su culminación. Al cierre de diciembre de 2021, el avance de obra estimado fue de 55.67%, a la fecha se han recibido los componentes funcionales de las Etapas 1 y 2, tales como: Reparación del muelle 2, Silos para Maíz y Trigo (30.000T), Almacén de azúcar (70.000 T), Almacén de Soya (20.000 T), Almacén de Fertilizantes (30.000T), Losa de Almacenaje de excedentes de Soya y Fertilizantes, Losa de Almacenaje para Carbón (15.000T), Almacén de Concentrado de Minerales (30.000T) y parte del equipamiento Portuario (4 camiones de tolva, 2 cargadores frontales, 2 Reach Stacker, 3 Terminal Truck, 3 Plataforma de Remolque y 1 Tractor de Oruga), y respecto a las Etapas 3 y 4 se han recibido los siguientes componente funcionales: “Silos para Maíz y Trigo”, “Almacén de Soya” y “Almacén de Fertilizantes”.</p> <p>Asimismo, el 22 de julio de 2020 se dio inicio a las obras correspondientes al Adelanto de las Obras correspondientes a las Etapas 3 y 4, que comprende: Almacenes para soya y fertilizantes, además de Silos para maíz y trigo, las cuales fueron culminadas en julio de 2021.</p> |
| Estado al 31.12.2021 | <p>En noviembre de 2021 el concesionario presentó ante la APN, la solicitud de recepción de la Obra “Edificios Auxiliares y Obras Varias – Sistema Eléctrico” que incluye cinco (5) componentes funcionales.</p> <p>A la fecha se viene evaluando las solicitudes efectuadas por el Concesionario para la ejecución de inversiones discrecionales que incluye: “Construcción de Servicios</p> |

higiénicos para personal de las operaciones portuarias”, “Reforzamiento estructural para el ensanche de las puertas principales de acceso al Almacén de Azúcar” y “Elevación de tensores en los Almacenes de Soya y Fertilizantes”.

Niveles de servicio (*)

| NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL | Indicador | Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave | | | Tiempo para el desatraque de la Nave | | | Tiempo de Recepción de Carga | | | Tiempo de Entrega de la Carga | | | Recepción y entrega continuada | | |
|--------------------------------------|----------------------------|---|----------------|-------------------|--------------------------------------|----------------|-------------------|------------------------------|----------------|-------------------|-------------------------------|----------------|-------------------|--------------------------------|----------------|-------------------|
| | Unidad de Medida | Minutos | | | Minutos | | | Minutos | | | Minutos | | | Minutos | | |
| | Requerimiento Individual | ≤ 45 | | | ≤ 45 | | | ≤ 40 | | | ≤ 40 | | | ≤ 30 | | |
| | | Medidos | Cumplieron (%) | No Cumplieron (*) | Medidos | Cumplieron (%) | No Cumplieron (*) | Medidos | Cumplieron (%) | No Cumplieron (*) | Medidos | Cumplieron (%) | No Cumplieron (*) | Medidos | Cumplieron (%) | No Cumplieron (*) |
| Medición por operación individual | 9º Trimestre Nov/Ene 2021 | 44 | 34 | 10 | 44 | 43 | 1 | 2,643 | 1,761 | 882 | 26,579 | 19,195 | 7,384 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento |
| | 10º Trimestre Feb/Abr 2021 | 51 | 37 | 14 | 51 | 49 | 2 | 6,504 | 5,098 | 1,406 | 25,105 | 16,750 | 8,355 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento |
| | 11º Trimestre May/Jul 2021 | 52 | 42 | 10 | 54 | 53 | 1 | 4,964 | 4,009 | 955 | 21,965 | 15,819 | 6,146 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento |
| | 12º Trimestre Ago/Oct 2021 | 56 | 45 | 11 | 56 | 51 | 5 | 7,273 | 4,091 | 3,182 | 22,206 | 13,875 | 8,331 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento |
| | 13º Trimestre Nov/Ene 2022 | 50 | 45 | 5 | 50 | 47 | 3 | 9,273 | 5,582 | 3,691 | 18,256 | 11,507 | 6,749 | Sin Movimiento | Sin Movimiento | Sin Movimiento |

(*) Información preliminar en proceso de supervisión, sujeta a revisión



Anexo N° 6 Ficha de Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica – 2021

| Hidrovía Amazónica | |
|---|---|
| Fecha de suscripción | 7 de setiembre de 2017 |
| Concesionario | Hidrovía Amazónica S.A. (COHIDRO) |
| Principales avances 2021 | <ul style="list-style-type: none"> Durante el año 2021, 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. Asimismo, se efectuó la reubicación de las Estaciones Limnimétricas de Selva Alegre y Mariscal Castilla, luego que se produjo la erosión del terreno donde se instaló dichas estaciones, como consecuencia de la fuerte crecida del cauce del río. La reubicación tuvo por finalidad salvaguardar dichos equipos y asegurar su correcto funcionamiento. Adicionalmente, continúan 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 de Belem do Para-Brasil. A diciembre de 2021, se ha reportado un avance acumulado 85.7 % a diciembre de 2021. 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. |
| Inversiones referenciales del Proyecto | USD 111,7 millones (incluye IGV) |
| Estado al 31.12.2021 | A diciembre de 2021, no se ha logrado obtener la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d) ni el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI). Debido a esta situación, no se tiene aún fecha probable para el inicio de los trabajos de dragado de apertura, en tanto estos requieren de los estudios antes mencionados debidamente aprobados. Cabe precisar que el Concesionario planteó al Concedente convenir la caducidad de la concesión por mutuo acuerdo, conforme a lo informado mediante Carta N° 0157-2021-GG-COHIDRO del 20 de mayo de 2021. |
| Niveles de Servicio | NIVEL DE CUMPLIMIENTO |
| | NIVEL ALCANZADO |
| | No aplica el presente año |

Anexo N° 7 Fichas de Contratos de Concesión de Aeropuertos – 2021

| Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) | |
|---|--|
| Fecha de suscripción | 14 de febrero de 2001 |
| Concesionario | Lima Airport Partners S.R.L. |
| Inversión comprometida | USD 1,061.5 millones ⁷³ |
| Inversión al 31.12.2021 | USD 350,073 millones (incluye IGV) |
| Principales avances 2021 | 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 |

⁷³ 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 Chávez", suscrita por las Partes el 20/12/2016, como parte del proceso de suscripción de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, el Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, un monto no menor de US\$ 1200 millones incluido el IGV.

| | |
|--|--|
| | <p>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"> • Paquete de trabajo (WP) – Trabajos Previos.- Se continuaron y culminaron la ejecución de los Trabajos Previos (Estudios de Campo, Cercado Perimétrico Provisional, Dewatering, etc.) en los terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. • Paquete de trabajo (WP1) – Limpieza y Preparación del Sitio.- 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 y culminaron dichos trabajos. • Paquete de trabajo 2.1 (WP2.1) – Edificios Lado Aire.- 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, el cual se encuentra en ejecución, 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, Cercos y Redes exteriores. • Paquete de trabajo 2.2 (WP2.2) – Construcción Lado Aire (Segunda Pista).- 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.. Los trabajos se encuentran en ejecución. • Paquete de trabajo 3 (WP3) – Nuevo Terminal. - Se continúa con la formulación de la ingeniería conceptual del nuevo Terminal por parte de la empresa adjudicada del Proyecto, tomando en cuenta un diseño modular y de rápida adaptación a demanda futura; asimismo, se han iniciado los trabajos previos. • Entre otras mejoras, sobre la actual infraestructura aeroportuaria del AIJC, se ejecutaron las Mejoras en Infraestructura 2020, Ampliación de Salas Remotas Ejes C5 - C8 Primer Piso, Mejoras en el Sistema de Extinción de Incendios, Mejoras en el Sistema de Protección Contra Incendios I, Mejoras de Edificaciones 2019, Rehabilitación de Pavimentos existentes, Construcción de Red de Ductos para Comunicaciones zona SE - Tramo IV: SE Nueva Sur – Rescate, Mejoras en Almacén LAP e Implementación de UPS para equipos de control del Sistema HBS. |
| <p>Estado al 31.12.2021</p> | <p>En general, las inversiones en mejoras (obras de ampliación y remodelación de la infraestructura aeroportuaria, equipamiento y servicios), 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 seis paquetes de trabajo (WP), se cuenta a diciembre del 2021 con los siguientes avances de los trabajos: WP - Trabajos Previos y WP1 - Limpieza y Reparación del Sitio culminados, WP2.1 - Construcción de Edificios Lado Aire (avance 78.26%, en ejecución. Incluye Torre de Control), WP2.2 – Construcción Lado Aire (avance 62.00%, en ejecución. incluye Segunda Pista) y el Paquete de Trabajo WP 4 que comprende la Línea de utilización</p> |



| | <p>eléctrica en 60KV y la Sub Estación Provisional 60-20KV, los cuales se encuentran culminados.</p> <p>El Paquete de Trabajo WP3 – Construcción del nuevo Terminal, la obra fue adjudicada en el mes de setiembre, se viene elaborando la ingeniería conceptual y se vienen realizando trabajos preliminares. El plazo contractual para termino de construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal Aéreo es 30 enero de 2025.</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 (Enero 2023) y Nuevo Terminal (Enero 2025).</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|------------|--------------------|-------|-------|-----------|-----------------------|--------------------|-------|--------|--------------------------------|-------|-------|--------|-------------------------------|--|--|--|--|-------|-------|-----------|--|-------|-------|--------|--|-------|-------|-----------|--|-------|-------|--------|--|-------|-------|-----------|--|-------|-------|--------|
| <p>Niveles de Servicio</p> | <p>En el año 2021 se realizaron mediciones de tiempos máximos de espera en los procesos que se llevan a cabo en el AIJC, los resultados son:</p> <table border="1" data-bbox="499 577 1374 1122"> <thead> <tr> <th>PROCESO</th> <th>NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO MIN: SEG Valor Máximo</th> <th>NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO HORA: MIN: SEG</th> <th>CONCLUSIÓN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CHECK IN DOMÉSTICO</td> <td>20:00</td> <td>20:31</td> <td>No Cumple</td> </tr> <tr> <td>CONTROL TUA DOMÉSTICO</td> <td>05:00³</td> <td>01:38</td> <td>Cumple</td> </tr> <tr> <td>CONTROL DE SEGURIDAD DOMÉSTICO</td> <td>10:00</td> <td>05:31</td> <td>Cumple</td> </tr> <tr> <td colspan="4">RECOJO DE EQUIPAJE DOMÉSTICO:</td> </tr> <tr> <td>Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta</td> <td>00:00</td> <td>09:01</td> <td>No Cumple</td> </tr> <tr> <td>Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta</td> <td>15:00</td> <td>07:47</td> <td>Cumple</td> </tr> <tr> <td>Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta</td> <td>00:00</td> <td>07:00</td> <td>No Cumple</td> </tr> <tr> <td>Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta</td> <td>15:00</td> <td>07:55</td> <td>Cumple</td> </tr> <tr> <td>Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta</td> <td>00:00</td> <td>18:09</td> <td>No Cumple</td> </tr> <tr> <td>Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta</td> <td>15:00</td> <td>04:39</td> <td>Cumple</td> </tr> </tbody> </table> | PROCESO | NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO MIN: SEG Valor Máximo | NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO HORA: MIN: SEG | CONCLUSIÓN | CHECK IN DOMÉSTICO | 20:00 | 20:31 | No Cumple | CONTROL TUA DOMÉSTICO | 05:00 ³ | 01:38 | Cumple | CONTROL DE SEGURIDAD DOMÉSTICO | 10:00 | 05:31 | Cumple | RECOJO DE EQUIPAJE DOMÉSTICO: | | | | Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta | 00:00 | 09:01 | No Cumple | Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta | 15:00 | 07:47 | Cumple | Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta | 00:00 | 07:00 | No Cumple | Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta | 15:00 | 07:55 | Cumple | Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta | 00:00 | 18:09 | No Cumple | Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta | 15:00 | 04:39 | Cumple |
| PROCESO | NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO MIN: SEG Valor Máximo | NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO HORA: MIN: SEG | CONCLUSIÓN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CHECK IN DOMÉSTICO | 20:00 | 20:31 | No Cumple | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CONTROL TUA DOMÉSTICO | 05:00 ³ | 01:38 | Cumple | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CONTROL DE SEGURIDAD DOMÉSTICO | 10:00 | 05:31 | Cumple | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RECOJO DE EQUIPAJE DOMÉSTICO: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta | 00:00 | 09:01 | No Cumple | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta | 15:00 | 07:47 | Cumple | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta | 00:00 | 07:00 | No Cumple | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta | 15:00 | 07:55 | Cumple | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta | 00:00 | 18:09 | No Cumple | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta | 15:00 | 04:39 | Cumple | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



| PROCESO | NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO MIN: SEG Valor Máximo | NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO HORA: MIN: SEG | CONCLUSIÓN |
|--|---|---|------------|
| CHECK IN INTERNACIONAL | 20:00 | 34:48 | No Cumple |
| CONTROL TUUA INTERNACIONAL | 05:00 ³ | 01:07 | Cumple |
| CONTROL DE SEGURIDAD INTERNACIONAL | 10:00 | 01:50 | Cumple |
| MIGRACIONES SALIDAS | 10:00 | 18:05 | No Cumple |
| MIGRACIONES LLEGADAS | 10:00 | 31:34 | No Cumple |
| RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL - FUSELAJE ANGOSTO: | | | |
| Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta | 00:00 | 04:53 | No Cumple |
| Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta | 15:00 | 47:12 | No Cumple |
| Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta | 00:00 | 00:00 | No Cumple |
| Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta | 15:00 | 33:16 | No Cumple |
| Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta | 00:00 | 06:00 | No Cumple |
| Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta | 15:00 | 01:14:06 | No Cumple |
| RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL - FUSELAJE ANCHO: | | | |
| Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta | 00:00 | 09:02 | No Cumple |
| Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta | 25:00 | 27:10 | No Cumple |
| Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta | 00:00 | 05:05 | No Cumple |
| Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta | 25:00 | 25:51 | No Cumple |
| Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta | 00:00 | 19:54 | No Cumple |
| Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta | 25:00 | 25:35 | No Cumple |

Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (12 aeropuertos)

| | |
|---------------------------------|---|
| Fecha de suscripción | 11 de diciembre de 2006 |
| Concesionario | Aeropuertos del Perú S.A. |
| Inversión comprometida | USD 635,2 millones (incluye IGV) |
| Inversión acumulada | USD 137,6 millones (incluye IGV) |
| Principales avances 2021 | <p>Adjudicación del Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Piura”</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> |

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.

Al mes de abril 2021, se llevó a cabo la Etapa de Presentación de Propuesta del Proceso de Selección LPI N° 004-19-AdP, para el cual; no hubo propuestas presentadas de ningún postor quedando el mencionado proceso ANULADO. En ese sentido, se comunicó – mediante Circular N°21- la anulación del mencionado proceso a todos los postores inscritos. Asimismo, dicha decisión, fue comunicada a OSITRAN mediante Carta N° 553-2021-GR-AdP de fecha 23.05.2021.

Al mes de mayo 2021, el Concesionario solicitó al OSITRAN la autorización para la contratación del proyecto Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura con el mecanismo de Adjudicación Directa mediante la Carta N° 0599-2021-GR-AdP de fecha 11.05.2021; solicitud que fue evaluada por OSITRAN mediante Oficio N° 04823-2021-GSF-OSITRAN.

En el mes de junio 2021, se informó al OSITRAN mediante la Carta N° 748-2021-GR-AdP de fecha 23.06.2021 el Cronograma del Proceso de Selección de la Adjudicación Directa AD N° 021-2021- AdP correspondiente al proyecto Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura , con el fin de selección al contratista encargado de la ejecución de las obras correspondiente a los Expedientes Técnicos ETE-SPUR-GE0904_Mejoramiento del Sistema de Pistas y ETE-SPUR-CP0916_Mejoramiento del Cerco Perimétrico. En el mes de agosto del 2021, mediante el Circular N° 001 se publicó (en la página web de AdP) y envió -a los interesados inscritos- el Pliego de Absolución de Consultas y los Términos de Referencia Definitivos del Proceso de Selección de la Adjudicación Directa AD N° 021-2021-AdP correspondiente al proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura”. Asimismo, mediante Circular N° 002 se reprogramó la Etapa de Presentación y Apertura de Propuestas N° 01 y N° 02 para el 13.09.2021.

En el mes de setiembre del 2021, mediante el Circular N° 006 se publicó (en la página web de AdP) el Pliego de Absolución a la Segunda Ronda de Consultas y los Términos de Referencia Definitivos Rev. C del Proceso de Selección de la Adjudicación Directa AD N° 021-2021-AdP correspondiente al proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura”.

En el mes de octubre a diciembre del 2021, mediante el Circulares N° 008 al 016 se publicó (en la página web de AdP) la modificación del Cronograma del Proceso de



| | |
|---|---|
| | <p>Selección de la Adjudicación Directa AD N° 021-2021-AdP correspondiente al proyecto "Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura", programando el otorgamiento de la Buena Pro para el mes de enero 2022</p> <p>Adjudicación del Proyecto "Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Chiclayo"</p> <p>Durante el año 2021, 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 diciembre 2021, el avance acumulado es del 23,99%, equivalente a USD 8'779,876.12</p> <p>Adjudicación de Adquisición de vehículos contra incendios para los aeropuertos de Talara, Trujillo, tumbes, Chiclayo, Pisco, Iquitos, Piura, y Tarapoto"</p> <p>El Concesionario otorgó, mediante dos procesos de selección, la buena pro para la adquisición de quince (15) vehículos contra incendios para los aeropuertos de Talara, Trujillo, Tumbes, Chiclayo, Pisco, Iquitos, Piura, y Tarapoto por un total de US\$ 17,714,060, los mismos que serán entregados en nov 2022 y agosto 2023, de acuerdo al cronograma estimado por el Concesionario.</p> |
| <p>Estado al 31 de diciembre de 2021</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"> • Obras del periodo inicial. Ejecutadas al 100%. Inversiones reconocidas, liquidadas y recepcionada por el Concedente. • Proyecto "Cerco Perimétrico del aeropuerto de Cajamarca" (100%). Asimismo, es preciso indicar que esta inversión ha sido reconocida. • El Proyecto Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco. Ejecutada al 100% Inversión reconocida, liquidada y recepcionada por el Concedente. • Proyecto "Mejoramiento e Implementación del Sistema de Climatización del Terminal de Pasajeros y Sistemas de Respaldo de Energía Eléctrica para el Aeropuerto de Tumbes": Ejecutado al 100%. Inversión reconocida y liquidada. • "Mejoramiento e Implementación del Sistema de Climatización del Terminal de Pasajeros y Sistemas de Respaldo de Energía Eléctrica para el Aeropuerto de Piura": Ejecutado al 100%. Inversión reconocida y liquidada. - Proyecto "Cerco Perimétrico del aeropuerto de Cajamarca". Ejecutada al 100%. Inversión reconocida y liquidada. • 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. • 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 2022. <p>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 8 779 876,12 (mayo 2021) del PEO.</p> |
| <p>Niveles de Servicio</p> | <p>Los resultados de las mediciones de niveles de servicio del año 2021 son:</p> |



| ÁREA MÍNIMA POR PASAJEROS EN CHECK-IN | | | | | |
|---------------------------------------|----------------------|-----|--------------------|-------------------|-----------|
| AEROPUERTO | ÁREA CHECK-IN | PHP | NIVEL DE SERVICIO | NIVEL IATA | RESULTADO |
| PIURA | 109.94m ² | 136 | 1.62m ² | 1.2m ² | Cumple |
| TRUJILLO | 96.79m ² | 270 | 0.72m ² | 1.2m ² | No cumple |
| TUMBES | 55.42m ² | 151 | 0.73m ² | 1.1m ² | No cumple |
| IQUITOS | 156.68m ² | 151 | 2.08m ² | 1.2m ² | Cumple |
| TARAPOTO | 121.36m ² | 160 | 1.52m ² | 1.2m ² | Cumple |
| CAJAMARCA | 83.22m ² | 290 | 0.57m ² | 1.2m ² | No cumple |
| CHICLAYO | 94.47m ² | 275 | 0.69m ² | 1.2m ² | No cumple |
| TALARA | 56.34m ² | 143 | 0.79m ² | 1.1m ² | No cumple |
| PUCALLPA | 114.69m ² | 158 | 1.45m ² | 1.2m ² | Cumple |

| TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA CHECK-IN | | | |
|----------------------------------|----------|------------|-----------|
| AEROPUERTO | MEDICIÓN | NIVEL IATA | RESULTADO |
| PIURA | 199seg. | 30min | Cumple |
| TRUJILLO | 130seg. | 30min | Cumple |
| TUMBES | 245seg. | 30min | Cumple |
| IQUITOS | 152seg. | 30min | Cumple |
| TARAPOTO | 163seg. | 30min | Cumple |
| CAJAMARCA | 146seg. | 30min | Cumple |
| CHICLAYO | 126seg. | 30min | Cumple |
| TALARA | 638seg. | 30min | Cumple |
| PUCALLPA | 207seg. | 30min | Cumple |

| ÁREA MÍNIMA POR PASAJEROS MIGRACIONES SALIDAS | | | | | |
|---|---------------------------|-----|--------------------|-------------------|-----------|
| AEROPUERTO | ÁREA TOTAL DE MIGRACIONES | PHP | RESULTADO | NIVEL IATA | RESULTADO |
| TRUJILLO | 5.58m ² | 133 | 0.17m ² | 1.0m ² | No cumple |
| CHICLAYO | 9.18m ³ | 51 | 0.72m ³ | 1.0m ² | No cumple |

| TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA MIGRACIONES SALIDAS | | | |
|---|----------|------------|-----------|
| AEROPUERTO | MEDICIÓN | NIVEL IATA | RESULTADO |
| TRUJILLO | 67seg. | 10min | Cumple |
| CHICLAYO | 73seg. | 10min | Cumple |

| ÁREA MÍNIMA POR PASAJEROS EN SEGURIDAD | | | | | |
|--|---------------------|-----|--------------------|-------------------|-----------|
| AEROPUERTO | ÁREA SEGURIDAD | PHP | NIVEL DE SERVICIO | NIVEL IATA | RESULTADO |
| PIURA | 40.53m ² | 136 | 1.19m ² | 1.0m ² | Cumple |
| TRUJILLO | 11.47m ² | 270 | 0.17m ² | 1.0m ² | No cumple |
| TUMBES | 20.04m ² | 151 | 0.53m ² | 0.8m ² | No cumple |
| IQUITOS | 23.19m ² | 151 | 0.61m ² | 1.0m ² | No cumple |
| TARAPOTO | 19.76m ² | 160 | 0.49m ² | 1.0m ² | No cumple |
| CAJAMARCA | 12.31m ² | 290 | 0.17m ² | 1.0m ² | No cumple |
| CHICLAYO | 14.88m ² | 275 | 0.22m ² | 1.0m ² | No cumple |
| TALARA | 19.61m ² | 143 | 0.55m ² | 0.8m ² | No cumple |
| PUCALLPA | 18.98m ² | 158 | 0.48m ² | 1.0m ² | No cumple |

| TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA RAYOS X | | | |
|---------------------------------|----------|------------|-----------|
| AEROPUERTO | MEDICIÓN | NIVEL IATA | RESULTADO |
| PIURA | 94seg. | 10min | Cumple |
| TRUJILLO | 52seg. | 10min | Cumple |
| TUMBES | 66seg. | 10min | Cumple |
| IQUITOS | 60seg. | 10min | Cumple |
| TARAPOTO | 75seg. | 10min | Cumple |
| CAJAMARCA | 67seg. | 10min | Cumple |
| CHICLAYO | 39seg. | 10min | Cumple |
| TALARA | 65seg. | 10min | Cumple |
| PUCALLPA | 50seg. | 10min | Cumple |



| ÁREA MÍNIMA POR PASAJEROS SENTADO | | | | | |
|-----------------------------------|-----------------------|----------|-------------------|------------|-----------|
| AEROPUERTO | ÁREA TOTAL DE ASIENTO | ASIENTOS | NIVEL DE SERVICIO | NIVEL IATA | RESULTADO |
| PIURA | 261.93m2 | 221 | 1.24m2 | 1.7m2 | No cumple |
| TRUJILLO | 217.05m2 | 153 | 1.42m2 | 1.7m2 | No cumple |
| TUMBES | 156.90m2 | 133 | 1.18m2 | 1.7m2 | No cumple |
| IQUITOS | 335.92m2 | 270 | 1.03m2 | 1.7m2 | No cumple |
| TARAPOTO | 160.62m2 | 144 | 1.12m2 | 1.7m2 | No cumple |
| CAJAMARCA | 122.63m2 | 118 | 1.04m2 | 1.7m2 | No cumple |
| CHICLAYO | 241.98m2 | 222 | 1.09m2 | 1.7m2 | No cumple |
| TALARA | 132.84m2 | 127 | 1.05m2 | 1.7m2 | No cumple |
| PUCALLPA | 207.76m2 | 145 | 1.43m2 | 1.7m2 | No cumple |

| ÁREA MÍNIMA POR PASAJEROS SENTADO | | | | | |
|-----------------------------------|-----------------------|----------|-------------------|------------|-----------|
| AEROPUERTO | ÁREA TOTAL DE ASIENTO | ASIENTOS | NIVEL DE SERVICIO | NIVEL IATA | RESULTADO |
| PIURA | 261.93m2 | 221 | 1.24m2 | 1.7m2 | No cumple |
| TRUJILLO | 217.05m2 | 153 | 1.42m2 | 1.7m2 | No cumple |
| TUMBES | 156.90m2 | 133 | 1.18m2 | 1.7m2 | No cumple |
| IQUITOS | 335.92m2 | 270 | 1.03m2 | 1.7m2 | No cumple |
| TARAPOTO | 160.62m2 | 144 | 1.12m2 | 1.7m2 | No cumple |
| CAJAMARCA | 122.63m2 | 118 | 1.04m2 | 1.7m2 | No cumple |
| CHICLAYO | 241.98m2 | 222 | 1.09m2 | 1.7m2 | No cumple |
| TALARA | 132.84m2 | 127 | 1.05m2 | 1.7m2 | No cumple |
| PUCALLPA | 207.76m2 | 145 | 1.43m2 | 1.7m2 | No cumple |

| TASA MÁXIMA DE OCUPACIÓN | | | | |
|--------------------------|-----------------------|-------------------|------------|-----------|
| AEROPUERTO | ÁREA SALA DE EMBARQUE | TASA DE OCUPACIÓN | NIVEL IATA | RESULTADO |
| PIURA | 503.40m2 | 54% | 65% | Cumple |
| TRUJILLO | 364.85m2 | 110% | 65% | No cumple |
| TUMBES | 239.07m2 | 104% | 80% | No cumple |
| IQUITOS | 746.20m2 | 42% | 65% | Cumple |
| TARAPOTO | 366.81m2 | 72% | 65% | No cumple |
| CAJAMARCA | 272.98m2 | 149% | 65% | No cumple |
| CHICLAYO | 422.34m2 | 104% | 65% | No cumple |
| TALARA | 234.92m2 | 100% | 80% | No cumple |
| PUCALLPA | 367.91m2 | 71% | 65% | No cumple |

| ÁREA MÍNIMA POR PASAJEROS SENTADO | | | | | |
|-----------------------------------|-----------------------|----------|-------------------|------------|-----------|
| AEROPUERTO | ÁREA TOTAL DE ASIENTO | ASIENTOS | NIVEL DE SERVICIO | NIVEL IATA | RESULTADO |
| PIURA | 261.93m2 | 221 | 1.24m2 | 1.7m2 | No cumple |
| TRUJILLO | 217.05m2 | 153 | 1.42m2 | 1.7m2 | No cumple |
| TUMBES | 156.90m2 | 133 | 1.18m2 | 1.7m2 | No cumple |
| IQUITOS | 335.92m2 | 270 | 1.03m2 | 1.7m2 | No cumple |
| TARAPOTO | 160.62m2 | 144 | 1.12m2 | 1.7m2 | No cumple |
| CAJAMARCA | 122.63m2 | 118 | 1.04m2 | 1.7m2 | No cumple |
| CHICLAYO | 241.98m2 | 222 | 1.09m2 | 1.7m2 | No cumple |
| TALARA | 132.84m2 | 127 | 1.05m2 | 1.7m2 | No cumple |
| PUCALLPA | 207.76m2 | 145 | 1.43m2 | 1.7m2 | No cumple |

Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales (5 aeropuertos)

| | |
|---|--|
| Fecha de suscripción | 5 de enero de 2011 |
| Concesionario | Aeropuertos Andinos del Perú S.A. |
| Inversión comprometida | Obras Obligatorias: USD 79'2 millones (incluye IGV) Obras del Periodo Remanente: 120'385,620 millones (incluye IGV) |
| Inversión acumulada a diciembre 2021 | Obras Obligatorias: USD 65'8 millones (incluye IGV) Obras del Periodo Remanente: USD 212,854 (incluye IGV) |
| Principales avances del 2021 | <ul style="list-style-type: none"> Adquisición de 8 nuevos camiones de bomberos para todas las sedes (Dic 2019). La Licitación Pública Internacional LPI N° 001-AAP-2020, referida a la implementación de la Obra Nueva "Adquisición de Vehículos para el Servicio de Extinción de Incendio de los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna" fue adjudicada el 14 de mayo de 2021 al CONSORCIO NAFFCO BERTONATI ARFF; por la suma de US\$ 9,415,3610.60 incluido el IGV. El equipamiento será entregado en diciembre de 2022. |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • El Concesionario en el mes de marzo del 2021 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. • Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Arequipa. El 01.06.2021 se efectuó la adjudicación de la Buena Pro del CPI N° 001-21-AAP para la contratación de la elaboración del EDI, por la suma de US\$ 1,414,895.93 inc. IGV. • Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Juliaca. El 20.12.2021 se efectuó la adjudicación de la Buena Pro del CPI N° 003-21-AAP para la contratación de la elaboración del EDI, por la suma de US\$ 1,399,657.00 inc. IGV • Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Puerto Maldonado. El 03.12.2021 se efectuó la adjudicación de la Buena Pro del CPI N° 002-21-AAP para la contratación de la elaboración del EDI, por la suma de US\$ 1,389,332.00 inc. IGV • Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Tacna. El 21.12.2021 se efectuó la Primera Convocatoria del CPI N° 004-21-AAP para la contratación de la elaboración del EDI. La adjudicación está programada para el 21.03.2022. • Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. El 22.11.2021, el Concesionario presentó al Concedente el EDI. La ejecución de esta obra estará condicionada a que el Concedente culmine el proceso de evaluación y aprobación del EDI. <p>Obra Nueva "Rehabilitación de Pavimentos del Lado Aire del Aeropuerto de Juliaca". El Concesionario presentó el EDI a OSITRAN y el CONCEDENTE el 05.10.2020. A la fecha el Concedente aún se encuentra en etapa de evaluación de dicho documento, previo a su aprobación.</p> |
| <p>Estado al 31 de diciembre del 2021</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. <p>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.</p> |
| <p>Niveles de Servicios</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</p> |



| | |
|--|--|
| | <p>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 19⁷⁴, 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>El Contrato de Concesión señala que Aeropuertos Andinos del Perú debe realizar mediciones de Niveles de Servicio semestralmente, estas han sido realizadas en la totalidad de las mediciones lo cual ha sido evaluado con los siguientes oficios: 2021-I: Oficio N° 07569-2021-GSF-OSITRAN, Oficio N° 07972-2021-GSF-OSITRAN, Oficio N° 09053-2021-GSF-OSITRAN, Oficio N° 10942-2021-GSF-OSITRAN, Oficio N° 12940-2021-GSF-OSITRAN y Oficio N°00669-2022-GSF-OSITRAN del Ositrán.</p> <p>2021-II: las mediciones se han realizado entre los meses de agosto 2021 (Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna) y en el mes de diciembre 2021 (Ayacucho), documentos que será presentado en el mes de enero del 2022.</p> <p>Aeropuertos Andinos del Perú en el semestre 2021-I realizó la medición de niveles de servicio a los 5 aeropuertos de provincia. La medición se llevó a cabo 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>Los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna, presentando incumplimientos solo en el sistema sala de reclamo de equipaje.</p> <p>A continuación, el detalle de los resultados:</p> |
|--|--|

⁷⁴ 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

Exhibit 3.4.5.3 : LoS Guidelines For Aripport Terminal Facilities (2021-I)

| LoS Guidelines | | SPACE GUIDELINES (sqm/PAX) | MAXIMUN WAITING TIME GUIDELINES Economy Class (minutes) | OTHER GUIDELINES & REMARKS (proportion of seated occupants) |
|----------------------------|-------|-------------------------------|--|--|
| 1. Public Departure Hall | | 28.8 | n/a | 34% |
| 2. y 3. Check- In | LATAM | 3.0 | 00:12:45 | n/a |
| | SKY | 2.8 | 00:08:09 | |
| 4. y 5. Security Control | | 5.6 | 00:04:19 | n/a |
| 6. Gate Holdrooms | LATAM | 7.7 | n/a | 185% |
| | SKY | 11.7 | | 410% |
| 7. y 8. Baggage Reclaim | LATAM | 28.0 | 00:03:36 / 00:11:56 | n/a |
| | SKY | 27.0 | 00:03:45 / 00:07:33 | |
| 9. Public Arrival Hall | | 33.4 | n/a | 202% |

Leyenda: Cumple
 No cumple

AEROPUERTO DE AYACUCHO

Exhibit 3.4.5.3 : LoS Guidelines For Aripport Terminal Facilities (2021-I)

| LoS Guidelines | | SPACE GUIDELINES (sqm/PAX) | MAXIMUN WAITING TIME GUIDELINES Economy Class (minutes) | OTHER GUIDELINES & REMARKS (proportion of seated occupants) |
|----------------------------|-------|-------------------------------|--|--|
| 1. Public Departure Hall | | 17.5 | n/a | 46% |
| 2. y 3. Check- In | LATAM | 5.0 | 00:04:17 | n/a |
| | SKY | 2.0 | 00:06:48 | |
| 4. y 5. Security Control | | 3.9 | 00:04:24 | n/a |
| 6. Gate Holdrooms | LATAM | 5.2 | n/a | 158% |
| | SKY | 7.4 | | 224% |
| 7. y 8. Baggage Reclaim | LATAM | 19.5 | 00:03:31 / 00:01:39 | n/a |
| | SKY | 23.0 | 00:02:36 / 00:02:06 | |
| 9. Public Arrival Hall | | 14.8 | n/a | n/a |

Leyenda: Cumple
 No cumple

AEROPUERTO DE JULIACA

Exhibit 3.4.5.3 : LoS Guidelines For Aripport Terminal Facilities (2021-I)

| LoS Guidelines | | SPACE GUIDELINES (sqm/PAX) | MAXIMUN WAITING TIME GUIDELINES Economy Class (minutes) | OTHER GUIDELINES & REMARKS |
|----------------------------|-------|-------------------------------|--|-------------------------------|
| 1. Public Departure Hall | | 5.8 | n/a | 25% |
| 2. y 3. Check- In | LATAM | 2.5 | 00:10:22 | n/a |
| | SKY | 1.3 | 00:17:29 | |
| | VIVA | 1.5 | 00:17:55 | |
| 4. y 5. Security Control | | 1.2 | 00:09:55 | n/a |
| 6. Gate Holdrooms | LATAM | 8.9 | n/a | 329% |
| | SKY | 4.8 | | 89% |
| | VIVA | 11.0 | | 204% |
| 7. y 8. Baggage Reclaim | LATAM | 52.4 | 00:01:20 / 00:01:18 | n/a |
| | SKY | 18.3 | 00:02:03 / 00:04:14 | |
| | VIVA | 70.8 | 00:00:00 / 00:00:45 | |
| 9. Public Arrival Hall | | 14.3 | n/a | 86% |

Leyenda: Cumple
 No cumple



AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO
Exhibit 3.4.5.3 : LoS Guidelines For Aripport Terminal Facilities (2021-I)

| LoS Guidelines | SPACE GUIDELINES (sqm/PAX) | MAXIMUN WAITING TIME GUIDELINES Economy Class (minutes) | OTHER GUIDELINES & REMARKS |
|--------------------------|----------------------------|---|----------------------------|
| 1. Public Departure Hall | 9.3 | n/a | 17% |
| 2. y 3. Check- In | LATAM | 00:11:28 | n/a |
| | SKY | 00:04:17 | |
| 4. y 5. Security Control | 4.5 | 00:05:02 | n/a |
| 6. Gate Holdrooms | LATAM | n/a | 90% |
| | SKY | | 156% |
| 7. y 8. Baggage Reclaim | LATAM | 00:04:30 / 00:10:13 | n/a |
| | SKY | 00:01:55 / 00:00:38 | |
| 9. Public Arrival Hall | 5.0 | n/a | 70% |

Leyenda: Cumple
 No cumple

AEROPUERTO DE TACNA
Exhibit 3.4.5.3 : LoS Guidelines For Aripport Terminal Facilities (2021-I)

| LoS Guidelines | SPACE GUIDELINES (sqm/PAX) | MAXIMUN WAITING TIME GUIDELINES Economy Class (minutes) | OTHER GUIDELINES & REMARKS |
|--------------------------|----------------------------|---|----------------------------|
| 1. Public Departure Hall | 18.5 | n/a | 100% |
| 2. y 3. Check- In | LATAM | 00:23:57 | n/a |
| 4. y 5. Security Control | 1.4 | 00:09:34 | n/a |
| 6. Gate Holdrooms | LATAM | n/a | 133% |
| 7. y 8. Baggage Reclaim | LATAM | 00:05:28 / 00:02:30 | n/a |
| 9. Public Arrival Hall | 20.4 | n/a | 43% |

Leyenda: Cumple
 No cumple



