

REPORTE ANUAL DE DESEMPEÑO DEL OSITRÁN 2022

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

CONTENIDO

PRĆ	LOGO		4						
ÍND	CE DE SIGL	AS, ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS Y UNIDADES	6						
I.	INTRODUC	CCIÓN	8						
II.	FUNCIONE	ES DEL REGULADOR	10						
III.	RECUPER	ACIÓN DEL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	DE USO						
	PÚBLICO.		12						
IV.	CONTEXT	O DE LA GESTIÓN DEL OSITRÁN DURANTE 2022	15						
V.	DESEMPEÑO DEL REGULADOR: ALCANCE DEL CUMPLIMENTO DE LAS FUNCIONES.17								
	5.1.	Función supervisora	17						
		5.1.1. Actividades de supervisión	18						
		5.1.2. Inversiones supervisadas por el Ositrán	20						
		5.1.3. Principales proyectos de inversión supervisados por el Ositrán	23						
		5.1.4. Penalidades a empresas supervisoras	29						
	5.2.	Sanciones y penalidades aplicadas	29						
	5.3.	Regulación tarifaria	38						
	5.4.	Mandatos de acceso	43						
		5.4.1. Aeropuertos	43						
		5.4.2. Puertos	45						
	5.5.	Gestión de contratos de concesión	45						
		5.5.1. Opiniones de modificación de contratos	46						
	5.6.	Reclamos, controversias, denuncias y consultas	48						
	5.7.	Función normativa	51						
		5.7.1. Normas modificadas durante 2022	53						
		5.7.2. Procedimientos de modificación de reglamentos en trámite	53						
		5.7.3. Proyectos de Lineamientos elaborados durante 2022	59						
	5.8.	Detalle de las opiniones emitidas con relación a proyectos normativos	60						
VI.	EL OSITRA	ÁN Y LA OCDE	68						
	6.1.	Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio	68						

	6.2.	Participación en reuniones bianuales de la NER de la OCDE	68
	6.3.	Prácticas de transparencia y rendición de cuentas	69
	6.4.	Implementación del PAFER	70
VII.	INTEGRIDA	AD Y LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN	71
VIII.	OSITRÁN I	MÁS CERCA DE LOS CIUDADANOS	73
	8.1.	Mecanismos de relacionamiento con los stakeholders	73
	8.2.	Ositrán al servicio de los usuarios	78
	8.3.	Consejos de Usuarios	84
	8.4.	Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios	86
	8.5.	Fomento de la cultura regulatoria	86
IX.	DESARRO	LLO ORGANIZACIONAL Y CAPITAL HUMANO	89
	9.1.	Perfil del capital humano	89
	9.2.	Gestión del capital humano	93
Χ.	INFORMAC	CIÓN FINANCIERA PRESUPUESTAL	104
XI.	CONCLUS	ONES	109
ANE	xos		112
	Anex	o N° 1 Listado de Entidades Prestadoras	112
	Anex	o N° 2 Estados Financieros 2022 (no auditados)	113
	Anex	o N° 3 Fichas de Contratos de Concesión de la Red Vial – 2022	113
	Anex	o N° 4 Fichas de Contratos de Vías Férreas y Metro de Lima – 2022	128
	Anex	o N° 5 Fichas de Contratos de Concesión de Puertos – 2022	133
	Anex	o N° 6 Ficha de Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica – 2022	141
	Anex	o N° 7 Fichas de Contratos de Concesión de Aeropuertos – 2022	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 2022, 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 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. Asimismo, 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 2022, 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) pilares: (i) integridad y 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; e, (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 2022. 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 2022, 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

APMT : 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.

DP WORLD : DP World Callao S.R.L.

Edl : 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 PúblicoJGRH : 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

RGS : Reglamento General de Supervisión

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

SATI : Salaverry Terminal Internacional S.A

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

SIG : Sistema Integrado de Gestión

SNAR : Servicio de Navegación Aérea en Ruta

TC : Transportadora Callao S.A.

TISUR : Terminal Internacional del Sur S.A.

TPE : Terminales Portuarios Euroandinos – Paita 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 Nº 009-2017-PD-OSITRAN, este Regulador ha elaborado su Reporte Anual de Desempeño 2022. A través de este documento, el Ositrán busca informar acerca de su rol y del cumplimiento de sus principales funciones y objetivos, 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 la recuperación que ha experimentado el tráfico y los ingresos en las infraestructuras supervisas por el Ositrán, luego del impacto que tuvo la pandemia del COVID-19. En la sección IV se explica el contexto económico y operativo bajo el cual el Ositrán ha desempeñado sus funciones durante 2022. En la sección V se ha evalúa el desempeño del regulador con relación al cumplimiento de sus principales funciones. En la sección VI 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 VII se

Resolución de Presidencia Nº 035-2018-PD-OSITRAN, disponible en: https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/10/035PD2018.pdf



-

Resolución de Presidencia Nº 034-2016-PD-OSITRAN, que conforma el Comité de Mejora Regulatoria.
Disponible en: https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/034PD2016.pdf

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

Resolución de Presidencia Nº 009-2017-PD-OSITRAN, disponible en: https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/009PD2017.pdf,

presentan los avances logrados por el Ositrán en su lucha contra la corrupción. En la sección VIII se presenta las principales actividades ejecutadas por el Ositrán para fortalecer su relación con los usuarios, mientras que en la sección IX se presenta información relevante sobre la gestión del capital humano de la institución. La sección X desarrolla un balance sobre la situación financiera presupuestal. Finalmente, se presentan las principales conclusiones acerca del cumplimiento del regulador en el año 2022.



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 Nº 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores, y en concordancia con lo establecido en el artículo 6 de la Ley Nº 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 Nº 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

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 Nº 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 Nº 29754."



Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM – Reglamento General del Ositrán "Artículo 1.- Definiciones:

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 Nº 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 Nº 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, con excepción de la infraestructura señalada en la Ley Nº 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.

Si bien el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2022, así como algunas medidas restrictivas al transporte de pasajeros⁶, el tráfico de pasajeros y carga en las infraestructuras supervisadas por el Ositrán registró una importante recuperación dicho año. Las infraestructuras portuarias y las carreteras lograron superar los niveles de tráfico y carga previos a la pandemia; no obstante, en el caso de las infraestructuras aeroportuarias y ferroviarias aún no se han logrado alcanzar los niveles previos a la pandemia (2019).

El 27 de octubre de 2022, mediante el Decreto Supremo N° 130-2022-PCM, se derogó el Estado de Emergencia Nacional por la pandemia de la COVID-19. No obstante, el 14 de diciembre de 2022, mediante Decreto Supremo N° 143-2022-PCM, se declaró nuevamente el estado de emergencia nacional por 30 días, debido a los diversos conflictos sociales a nivel nacional registrados luego del intento de autogolpe de Estado producido el 7 de diciembre de 2022⁷.

Al respecto, debe tenerse en consideración que, las restricciones en la red aeroportuaria y de carreteras a nivel nacional por los disturbios, junto con la consecuente declaratoria de emergencia en diversas regiones del país, afectaron las operaciones de muchas de las infraestructuras de transporte supervisadas por el Ositrán a finales de 2022 e inicios de 2023, lo cual incide en sus ingresos y, consecuentemente, en la recaudación por aporte por regulación.

En general, el sector aeronáutico ha sido uno de los más afectados debido a la crisis del COVID-19 en el Perú y en el mundo. A nivel nacional, durante 2020, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales se redujo 65,2% y 75,3%, respectivamente; mientras que los ingresos generados por los concesionarios aeroportuarios y CORPAC se redujeron 64,5%. Pese a la recuperación del sector desde mediados de 2021, al cierre de 2022 aún no se logran alcanzar los niveles de tráfico e ingresos previos a la pandemia, estimándose que esto se produciría recién en 2024.

En efecto, al cierre de 2022, el nivel de pasajeros total de la red aeroportuaria nacional representó el 84% del nivel de 2019. Debe notarse que, en el mes de diciembre de 2022, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales representó el 93% y 75% de

Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 009-2023-PCM de fecha 14 de enero de 2023, dicho estado de emergencia fue ampliado por 30 días adicionales en diversas regiones del país.



En efecto, durante los primeros meses de 2022, se suspendió el ingreso al territorio peruano de extranjeros no residentes de procedencia de la República de Sudáfrica, o que hayan realizado escala en este lugar en los últimos catorce (14) días calendario

lo registrado en diciembre 2019, respectivamente, lo cual evidencia una recuperación sostenida a lo largo del año. Por su parte, al cierre de 2022, la carga total movilizada representó el 82% de los niveles previos a la pandemia. En este contexto, los ingresos generados por los concesionarios aeroportuarios (LAP, ADP y AAP) y CORPAC, aún se encuentran lejos de los niveles previos a la pandemia, habiendo representado el 77% de lo alcanzando en 2019.

Cuadro N° 1 Indicadores de la red aeroportuaria nacional

1110	iioaaoi es ae ia i	ca ac	OPOI	Luuiiu	IIuoio	· · · · ·	
Indicador	Unidad	2019	2020	2021	2022	Var. (%) 22/21	Part. (%) 22/19
Tráfico de pasajeros	Millones	33,7	10,9	17,1	28,0	63,7%	83%
Tráfico de carga	Miles de toneladas	294,6	207,2	240,2	241,9	0,7%	82%
Ingresos	S/ Millones	432,3	152,6	208,2	331,2	59,1%	77%

^{*} 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 durante el año 2020. Como se aprecia en el siguiente cuadro, 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)⁸. No obstante, en 2021 se observa una importante recuperación del tráfico, principalmente para el caso de vehículos ligeros, crecimiento que se ha desacelerado durante 2022. Así, en 2022 el tráfico de vehículos ligeros y vehículos pesados se incrementó 3,2% y 1% con relación al año anterior, respectivamente; lo cual motivó un crecimiento de 11,9% en la recaudación por el cobro de peajes. Así, durante 2022, se han superado los niveles de tráfico e ingresos previos a la pandemia.

Cuadro N° 2
Indicadores de la red vial supervisadas por el Ositrán*

Indicador	Unidad	2019	2020	2021	2022	Var. (%) 22/21	Part. (%) 22/19
Tráfico de vehículos livianos	Millones	40,8	36,5	51,2	51,7	1,0%	127%
Tráfico de vehículos pesados	Millones	31,9	25,9	31,6	32,6	3,2%	102%
Recaudación de peajes	S/ Millones	1 095,8	856,1	1 302,1	1 457,1	11,9%	133%

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). A partir de 2021 se evidencia una recuperación del tráfico e ingresos, aunque aún no se han alcanzado los niveles previos a la pandemia. En 2022, el tráfico de pasajeros registró un importante crecimiento de 59,6% (48,4 millones de pasajeros); no obstante, los niveles alcanzados en dicho año aún se encuentran muy por debajo de lo registrado en 2019, presentando el 76,1%. Así, pese a la recuperación de los ingresos en 2022 (+55,5%), los valores representan el 76,9% de lo registrados en 2019 (es decir, S/ 54,7 millones menos).

Cabre 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.



Calle Los Negocios 182, piso 2 Surquillo - Lima Central Telefónica: (01) 500-9330 www.ositran.gob.pe

Gráfico N° 1 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% en 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). Durante 2022, la carga movilizada experimentó una reducción de 3%, aunque se mantuvo por encima de los niveles registrados en 2019. Por su parte, los ingresos, si bien se recuperaron en 2022, aún se mantienen por debajo de lo registrado en el año previo a la pandemia.

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

Indicador	Unidad	2019	2020	2021	2022	Var. (%) 22/21	Part. (%) 22/19
Naves atendidas	Unidades	11 080	9 466	9 284	8 468	-8,8%	76,4%
Carga movilizada	Miles de toneladas	52 177	49 370	55 227	53 559	-3,0%	102,6%
Ingresos	USD millones	1 072,2	1 028,9	675,8	729,7	8,0%	68,1%

^{*} La información carga movilizada corresponde a APMT, DP WORLD, TISUR, TPP, TPE, TPY, TPMS, COPAM y ENAPU; mientras que la información de ingresos corresponde a los puertos 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



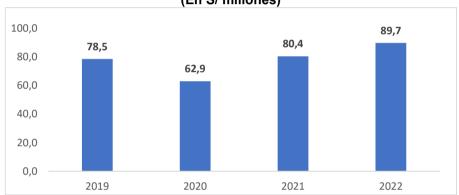
IV. CONTEXTO DE LA GESTIÓN DEL OSITRÁN DURANTE 2022

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 y 2022, se ha traducido en una recuperación de los ingresos del regulador, apreciándose un incremento de 27,8% del aporte por regulación en 2021 y del 15,5% en 2022 (ver siguiente gráfico).

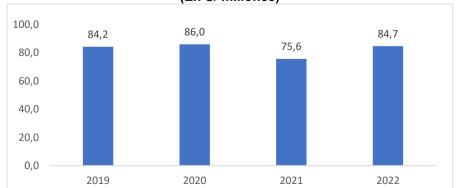
Gráfico N° 3 Evolución del aporte por regulación recaudado por el Ositrán 2019-2022 (En S/ millones)



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

En línea con la recuperación de los ingresos por aporte por regulación, el presupuesto inicial de apertura (PIA) de 2022 (S/ 86 millones) experimentó una recuperación de 12% con relación al presupuesto asignado en el año anterior (S/ 75,6 millones). No obstante, se ubicó sólo 0,5% por encima del del presupuesto asignado el año precio a la pandemia (S/ 84,2 millones). Así, al ser insuficiente el presupuesto asignado, el regulador tuvo que realizar gestiones ante el MEF para la incorporación de saldos de balance al presupuesto, lográndose incorporar un total de S/ 25,6 millones a fin de garantizar el cabal cumplimiento de las funciones misionales.

Gráfico N° 4
Evolución del aporte por regulación recaudado por el Ositrán 2019-2022
(En S/ millones)



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



Calle Los Negocios 182, piso 2 Surquillo - Lima Central Telefónica: (01) 500-9330 www.ositran.gob.pe

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 2021 y 2022. De esta manera, el Ositrán se convierte en la primera Entidad del Estado en implementar el Teletrabajo más allá de la emergencia sanitaria. Así, al cierre de 2022, alrededor del 82% de los trabajadores ya se encuentra desempeñando sus funciones en dicha modalidad.

Cabe mencionar que en el Perú la modalidad de teletrabajo se encontraba 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. No obstante, el 11 de noviembre de 2022, se promulgó la Ley 31572 "Ley de Teletrabajo", mediante la cual se deroga la Ley 30036.

Con esta nueva regulación, se define el teletrabajo como una modalidad especial de prestación de labores, de condición regular o habitual, que se caracteriza por el desempeño subordinado sin presencia física del servidor civil en el centro de trabajo. Así, el teletrabajo se realiza a través de la utilización de las plataformas y tecnologías digitales, pudiendo los trabajadores flexibilizar la distribución del tiempo de la jornada laboral y realizar sus funciones dentro del territorio nacional o fuera de este.



V. DESEMPEÑO DEL REGULADOR: ALCANCE DEL CUMPLIMENTO 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 referidas a 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:

- 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 permanente⁹. 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 técnica¹⁰.

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 debida¹¹.

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



_

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.

Normalmente se contrata empresas supervisoras cuando la supervisión involucra una alta especialización, plazos amplios de cumplimientos 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.

5.1.1. Actividades de supervisión

En el año 2022, el Ositrán supervisó a un total de 34 Entidades Prestadoras, conformada por 32 concesiones y 2 entidades administradas por el Estado (la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC y la Empresa Nacional de Puertos -ENAPU), las cuales se encuentran asociadas a cinco tipos de infraestructura: Carreteras, Puertos, Aeropuertos, Vías Férreas y Metro de Lima, así como a la Infraestructura de Vías Navegables, en las cuales se enmarca la concesión del Proyecto Hidrovía Amazónica (en el Anexo N° 1 se muestra el detalle de las mismas).

Durante el año 2022 se realizaron 2415 actividades en el marco de los Programas Anuales de Supervisión, nivel similar a las actividades ejecutadas el año anterior (2418). Conforme se aprecia en el siguiente gráfico, cerca de la mitad de las actividades de supervisión realizadas en 2022 (49,4%), se orientaron a las infraestructuras viales (1192 actividades), que es donde se concentra la mitad de las concesiones (16).

Actividades de supervisión ejecutadas por infraestructura Vías Navegables lías Férreas y Metro 13% Aeropuertos Red Vial 16% 50% **Puertos** 19%

Gráfico Nº 5

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

Cabe señalar que, conforme a lo establecido en el "Plan Anual de Supervisión 2022", aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 140-2021-GG-OSITRAN12 de fecha 07 de diciembre de 2021, se tenía previsto ejecutar 2 488 actividades de supervisión durante 2022. Sin embargo, la referida programación fue modificada mediante la inclusión, exclusión y reprogramación de actividades debido a factores exógenos a la Entidad. situación que modificó la meta a 2 427 actividades (ver siguiente cuadro). Así, del total de actividades de supervisión programadas se ejecutó el 99,5%, alcanzando el 100% en las actividades de supervisión de las infraestructuras portuarias, vias navegables, vís férreas y línea de metro de Lima.

adscritas a ella. Así, a diferencia de la penalidad, la imposición de una sanción administrativa tiene una naturaleza punitiva, y su finalidad es desincentivar la comisión de determinada conducta indeseable conforme al marco normativo aplicable, donde el Estado vela por mantener el orden legal y el estado de derecho.



Cuadro N° 3 Actividades de supervisión 2022

Infraestructura	Programadas (1)	Programación Ajustada (2)	Ejecutado (3)	(3) / (1) % avance	(3) / (2) % avance
Aeropuertos	399	401	394	98,7%	98,3%
Red Vial	1220	1197	1192	97,7%	99,6%
Vías Férreas y Metro	359	319	319	88,9%	100,0%
Puertos	458	458	458	100,0%	100,0%
Vías Navegables	52	52	52	100,0%	100,0%
TOTAL	2488	2427	2415	97.1%	99,51%

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

Cabe mencionar que existieron factores exógenos que afectaron la programación inicial de las actividades de supervisión, los cuales estuvuvieron principalmente asociados al cumplimiento de los compromisos del Concedente para el inicio de inversiones. En particular, destacan los siguientes:

- Retraso en la entrega de terrenos y liberación de interferencias para ejecución de obras de la infraestructura vial (IIRSA Centro Tramo 2, Tramo Vial Quilca – La Concordia y Red Vial N° 6).
- Falta de priorización por el Concedente de proyectos de solución de problemas de transitabilidad en los cauces de los ríos Seco y Serrán en el Tramo vial Buenos Aires - Canchaque.
- Retrasos en la adjudicación para la ejecución de obras en el Aeropuerto de Piura, así como demoras la aprobación de los Expedientes Técnicos y EDIs para las obras en los aeropuertos de Pisco, Iquitos, Pucallpa, Tacna, Ayacucho y Puerto Maldonado (primer y segundo grupos de aeropuertos de provincia).
- Retraso en el inicio de la etapa de operaciones en la Línea 2 del Metro de Lima y Callao.

Por lo anteriormente expuesto, se excluyeron un total de 76 actividades de supervisión programadas para los diferentes trimestres del año 2022 aplicables a las entidades prestadoras bajo la supervisión del Ositrán; del mismo modo, se han incluido un total de 15 actividades de supervisión.

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. Como se aprecia, las concesiones donde se han realizado la mayor parte de actividades de supervisión han sido el primer grupo de aeropuertos y el segundo grupo de aeropuertos, los cuales operan 12 y 5 aeropuertos a nivel nacional, respectivamente, así como la Línea 1 del Metro de Lima que es la única infraestructura donde el Ositrán tiene competencias para supervisar los servicios brindados a los pasajeros (tales como la disponibilidad del servicio, la regularidad del servicio, los indicadores de limpieza de las estaciones y el materia rodante, entre otros).



Cuadro N° 4 Ejecución de actividades por infraestructura supervisada

Ejecucion de actividades	PROGRAMADO		EJECUTADAS	(3)/(1)	(3)/(2)
ENTIDADES PRESTADORAS	(1)	MODIFICADA (2)	(3)	%	%
AEROPUERTOS	399	401	394	99%	98%
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.	57	57	57	100%	100%
AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.	195	189	186	95%	98%
AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.	109	118	118	108%	100%
CORPAC S.A.	38	37	33	87%	89%
CARRETERAS	1220	1197	1192	98%	100%
AUTOPISTA DEL NORTE S.A.C.	85	85	84	99%	99%
CARRETERA SIERRA PIURA S.A.C. (*)	52	43	43	83%	100%
CONCESIONARIA INTEROCEANICA SUR - TRAMO 2 S.A.	68	68	68	100%	100%
CONCESIONARIA INTEROCEANICA SUR - TRAMO 3 S.A.	83	83	83	100%	100%
CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.	90	85	85	94%	100%
CONCESIONARIA VIAL DEL SOL S.A.	81	81	80	99%	99%
CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A.	93	93	93	100%	100%
CONCESIONARIA VIAL SIERRA NORTE S.A.	98	98	98	100%	100%
CONCESIONARIA IIRSA NORTE S.A.	67	67	66	99%	99%
CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY - ACOS S.A.	60	60	60	100%	100%
DESARROLLO VIAL DE LOS ANDES S.A.C.	71	66	64	90%	97%
INTERSUR CONCESIONES S.A.	92	92	92	100%	100%
RED VIAL 5 S.A. (**)	85	82	82	96%	100%
CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.	57	57	57	100%	100%
CONCESIONARIA PERUANA DE VÍAS - COVINCA S.A.	69	68	68	99%	100%
CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C. (***)	69	69	69	100%	100%
VÍAS FÉRREAS Y METRO	359	319	319	89%	100%
METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A.	108	68	68	63%	100%
TREN URBANO DE LIMA S.A.	145	145	145	100%	100%
FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.	49	49	49	100%	100%
FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.	57	57	57	100%	100%
PUERTOS	458	458	458	100%	100%
APM TERMINALS CALLAO S.A.	58	58	58	100%	100%
CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.	54	54	54	100%	100%
DP WORLD CALLAO S.R.L.	61	61	61	100%	100%
TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS S.A.	61	61	61	100%	100%
TRANSPORTADORA CALLAO S.A.	55	55	55	100%	100%
TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.	56	56	56	100%	100%
TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A.	52	52	52	100%	100%
SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A.	58	58	58	100%	100%
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A. – ENAPU S.A.	3	3	3	100%	100%
VÍAS NAVEGABLES	52	52	52	100%	100%
CONCESIONARIA HIDROVIA AMAZONICA S.A.	52	52	52	100%	100%
TOTAL	2488	2427	2415	97%	99.5%
(*) Antos Concosión Canchagua S. A. C.					

^(*) Antes Concesión Canchaque S.A.C. (**) Antes NORVIAL S.A. (***) Antes SURVIAL S.A.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

5.1.2. Inversiones supervisadas por el Ositrán

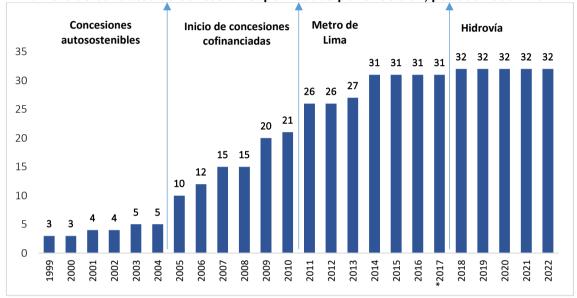
Durante los primeros años del Ositrán, el Estado Peruano entregó en concesión diversos proyectos de ITUP bajo la modalidad autosostenible, entre los que destaca el AIJCH, entregado en concesión en el año 2001. A partir del 2005, se comenzaron a concesionar ITUP bajo un esquema de cofinanciamiento, destacando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



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 2022, resaltando los principales hitos ocurridos dentro de dicho periodo.

Gráfico N° 6 Número de contratos de concesión supervisados por el Ositrán, periodo 1999 – 2022



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

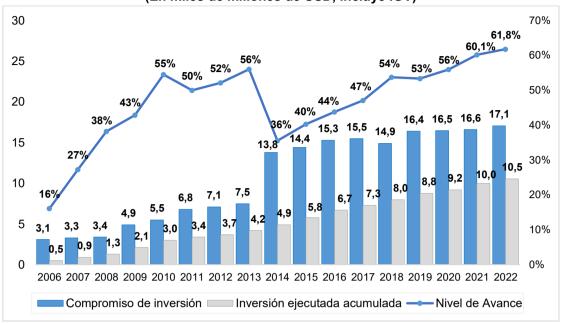
El aumento en el número de contratos de concesión en ITUP también se ve reflejado en un incremento significativo de la inversión referencial o comprometida, la cual se ha incrementado en 450,6% entre 2006 y 2022, al pasar de USD 3 086 millones a USD 17 067 millones, tal como se puede apreciar en el siguiente 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° 7

Montos de inversión referencial y grado de avance de ejecución al año 2022

(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 2022, la inversión ejecutada (USD 10 546 millones) representó el 61,8% del compromiso total de inversiones, existiendo un monto pendiente de ejecución en los próximos años de USD 6 521, lo cual representa una reducción de 1,5% con relación a la inversión pendiente de ejecutar en 2022 (USD 6 618 millones).

Compromisos de inversión al 2022

De los USD 17 068 millones de inversiones referenciales o comprometidas al 2022, el 35,3% (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)¹³, el 31,9% (USD 5 448,7 millones) a la Red Vial (16 carreteras), el 17,1% (USD 2 917,1 millones) a la infraestructura portuaria (8 puertos), el 15,1% (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° 5 Compromiso de inversión por infraestructura

Infraestructura	Inversión referencial (En USD millones)	Part %
Vías Férreas*	6 018,2	35,3%
Carreteras	5 448,7	31,9%
Puertos	2 917,1	17,1%
Aeropuertos	2 571,8	15,1%
Vías Navegables	111,8	0,7%
Total	17 067,5	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

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.



Calle Los Negocios 182, piso 2 Surquillo - Lima Central Telefónica: (01) 500-9330 www.ositran.gob.pe

Inversiones ejecutadas durante 2022

Durante el año 2022, el Ositrán supervisó la ejecución de obras valorizadas en USD 558,4 millones, incluido IGV, con lo cual se alcanzó una ejecución acumulada de USD 10 547 millones, de los cuales la mayor parte corresponde a inversiones en carreteras (45,7%), seguida por vías férreas (30,8%), puertos (17,9%), aeropuertos (5,6%) y, finalmente, Hidrovía Amazónica (0,01%).

Cuadro N° 6 Inversión ejecutada por infraestructura

Infraestructura	Inversión eje	cutada 2022	Inversión ejecutada acumulada al 2022		
miraestructura	USD millones	Part. %	USD millones	Part. %	
Vías Férreas	247,9	44,4%	3 248,6	30,8%	
Carreteras	157,4	28,2%	4 820,9	45,7%	
Puertos	119,2	21,3%	1 888,8	17,9%	
Aeropuertos	33,9	6,1%	587,5	5,6%	
Vías Navegables	0,0	0,0%	0,9	0,01%	
Total	558,4	100,00%	10 546,67	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 2022 se presentaron los siguientes hechos de importancia:

Red Vial

En el año 2022, en las carreteras concesionadas cuya supervisión está a cargo del Ositrán, se han ejecutado obras por USD 157,4 millones. A continuación, se detallan las principales obras ejecutadas a nivel de cada concesión:

- Red Vial N° 5: Durante el 2022, se ejecutó la Obra Complementaria Barreras Tipo New Jersey y Homogenización de Bermas Km. 75+000 al Km. 95+000, así como la Obra Complementaria Paso a Desnivel Superior Km. 148+685, habiendo invertido la cantidad de USD 5.2 millones.
- Red Vial N° 6: El concesionario culminó las obras de la Tercera Etapa de la Red Vial 6, lo cual significó un total de inversión de USD 16,9 millones
- **IIRSA Norte**: Se ejecutaron Obras Accesorias en los tramos 2, 4 y 5, dichas obras significaron un total de inversión para el 2022 de USD 26,3 millones.
- IIRSA Sur Tramo 2: Durante el año 2022 se ejecutaron las siguientes Obras Accesorias: Obra Accesoria del Sector Km. 61+061 al Km. 61+300 (progresiva hito), Obra Accesoria del Sector Km. 3+440 al Km. 3+500 (progresiva hito), Obra Accesoria del Sector Km. 8+928.76 al Km. 9+024 (progresiva hito), Obra Accesoria del Sector Km. 244+300 al Km. 244+500 (progresiva hito), lo cual significó un total de USD 1,6 millones.
- IIRSA Sur, Tramo 4: A diciembre de 2022 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", así mismo continua los trabajos de ejecución de soluciono del



crítico comprendido entre el Km. 231+700 al Km. 232+800 – Túnel Ollachea (Km. 231+660 al Km. 232+800), la la Via de Evitamiento Ollachea Km. 232+700 al km. 233+820 y la obra adicional "Acceso a la localidad de Pacaje – Huanutuyo". Dichas obras significaron un total de USD 31,5 millones.

- IIRSA Sur Tramo 5: Se ejecutó la obra de la Segunda Calzada de la Carretera: Puno – Juliaca, misma que se encuentra suspendida. Las cifras van a ser revisadas y modificadas debido a que el Concedente se niega a reconocer la inversión ejecutada. La inversión total en el 2022 asciende a USD 29,1 millones.
- Red Vial N° 4: Durante el año 2022, se ejecutaron inversiones por un monto total de USD 26,9 millones. Dicho año se culminó las obras adicionales de reposición del Puente Puente Virú, siniestrado por el Fenómeno Niño Costero 2017, asimismo, se tiene en ejecución la obra adicional de reposición del Puente Sechín y la obra Vial No Ofertada Via de Evitamiento Chimbote.
- Autopista del Sol: El concesionario continuó con la ejecución de las obras de reconstrucción del FEN del año 2017, por lo cual nuevamente todo el tramo de la Autopista del Sol se encuentra en Operación habiendo invertido durante el año 2022 la cantidad de USD 19,8 millones. Asimismo, durante el año 2022 se ejecutaron y culminaron trabajos de mantenimiento periódico en la calzada a lo largo del Km 886+000 al Km 988+000

En el tema de inversiones, durante la ejecución de las obras han ocurrido paralizaciones debido a la problemática social generada por la ejecución de las Obras Obligatorias, tales como la colocación de las barreras de seguridad en el tramo TC04, en cuyo caso la población solicita la construcción de pases vehiculares/peatonales, en los cuales se ha dejado de construir las barreras de seguridad New Jersey proyectadas para el sector Arenita según el EDI aprobado. Dichos sectores, se encuentran ubicados en el Km. 633+400, y en el Km. 633+000, donde no se ha concluido la ejecución de los trabajos.

Respecto a la ejecución de obras en el tramo EV04, también se ha generado reclamos por parte de la población, impidiendo la continuación de los trabajos, por lo que, en el Km. 625+220 al 625+330, aún se encuentra pendiente la culminación de los trabajos.

• Longitudinal de la Sierra Tramos 2: No se han ejecutado inversiones para el 2022, pero es importante destacar que se tiene en proceso de revisión por parte del Concedente expedientes de obras adicionales para dar solución a Emergencias Viales, Rehabilitación y Mantenimiento, Mantenimiento Periódico Inicial y para dar solución a Puntos Críticos y Puntos Vulnerables.

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 excesiva por parte del Concedente en la entrega de terrenos.
- Demora excesiva 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 excesiva por pate del Concedente, en la aprobación de nuevas obras accesorias y/o adicionales.
- Demora excesiva del Concedente en la aprobación de obras de mantenimiento periódico (ITM).
- Demora excesiva por parte del Concedente, en la aprobación de los Proyecto de Ingeniería de Detalle – PID y/o reformulación de estos PID que, a la larga, ocasionan 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, para el



caso de las obras de mantenimiento periódico de las concesiones viales (Ejemplo los casos de IIRSA Norte, IIRSA Sur tramos 1, 2, 3, 4 y 5).

<u>Aeropuertos</u>

Durante el año 2022, la mayor ejecución de inversiones en las concesiones aeroportuarias se ha producido en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), las cuales corresponden a las Mejoras previstas para el Periodo Remanente y comprenden, entre otras, el reemplazo de teleindicadores de dos líneas por monitores, mejoras de red enterrada de agua contraincendios, ingeniería para mejoras eléctricas en TELECOMS, mejoras eléctricas en el terminal, implementación de sistema de ventilación mecánica y replanteo del sistema de detección del almacén N° 1 de logística, y nueva zona de llegadas internacionales.

En lo que respecta al Proyecto de Ampliación del AIJCH, el cual comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos, el Concesionario culminó los trabajos previos. Asimismo, se ha culminado con los trabajos del paquete WP 2.1: Construcción Edificios Lado Aire, Paquete: WP-1: Limpieza y Preparación del Sitio, WP4: Línea de Utilización eléctrica en 60 KV y Sub Estación Provisional 60-20kV.

Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Como parte de las mejoras previstas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (AIJCH), para el Periodo Remanente, se encuentra el proyecto Ampliación, también denominado Fase III, que comprende la construcción de la Segunda Pista, nuevo Edificio Terminal, Plataforma, sistema de Calles de Rodaje y elementos conexos.

El Concesionario vio por conveniente el desglose del Proyecto en 8 paquetes trabajo, realizando procesos de concurso para cada uno de ellos. De los 8 paquetes trabajo, 5 se encuentran culminados, 1 culminado en levantamiento de observaciones, 1 en ejecución y 1 en la fase de estudio, 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 (Culminado. Incluye Torre de Control).- Comprende la construcción de los Edificios Lado Aire del AIJC, que comprende la nueva Torre de Control, Edificio de Extinción de Incendios, Centro de Regulación y Transformación, Centro Control de Fauna y otros edificios conexos.
- Paquete de Trabajo WP2.2 Construcción Lado Aire (avance 99.98%, en fase de levantamiento de observaciones. Incluye Segunda Pista).Comprende los trabajos de construcción de la Segunda Pista de aterrizaje,
 Calles de rodaje y elementos conexos. Este paquete de trabajo en el alcance no comprende las Luces de Borde de Calle de Rodaje, las cuales se encuentran en ejecución y tiene un avance de 10.56%.
- Respecto al Paquete de Trabajo WP 4 que comprende la Línea de utilización eléctrica en 60KV y la Sub Estación Provisional 60-20KV, los cuales se encuentran culminados.



- El Paquete de Trabajo WP3 Construcción del nuevo Terminal.- Comprende la construcción del nuevo Terminal del AIJC (Incluye Edificio Terminal, Plataforma Estacionamiento de Aviones, Campo de Servicios y elementos conexos), 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 cual con un avance del 30.23%, siendo el plazo contractual para termino de construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal Aéreo es 30 enero de 2025.
- Se encuentra en la fase de estudio la Rehabilitación de la actual Pista de Aterrizaje y Despegue.

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

Cabe destacar que tanto la Construcción de Calles de Rodaje L3 y L5, y el Paquete: WP-2.2 Construcción Lado Aire (Segunda Pista), se encuentran pendientes del levantamiento de observaciones. Con respecto a WP3: Nuevo Terminal que Incluye el edificio terminal, la plataforma de estacionamiento de aviones y el campo de servicios, se viene efectuando la ingeniería definitiva y trabajos de las estructuras del edificio procesador, diques y otros elementos conexos; asimismo, se continúa trabajando con movimiento de tierras y pavimentación en la Plataforma Este Doméstica.

Cabe mencionar que, continúa pendiente por parte de CORPAC informar sobre la culminación de contar con los grupos de sistemas de aeronavegación, así como respecto de la capacitación de los controladores aéreos necesarios para la operación de la segunda pista, en el marco de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del AIJCH. Así, corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de CORPAC, la implementación de dichas obligaciones contractuales, cuyo plazo máximo estaba previsto para el 30 de enero de 2023, fecha de puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje. No obstante, el 24 de enero de 2023, las partes suscribieron un Acta de Acuerdos sobre la postergación de dicha obligación y otros temas conexos.

Cabe destacar que, uno de los factores que afectó la ejecución de las inversiones de ampliación del aeropuerto, fue lo concerniente a la propuesta presentada por el Concesionario "Diseño Conceptual del Paquete de Trabajo WP 3 - Nuevo Terminal Aeroportuario del AIJCH", la cual no fue aprobada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, pues el diseño consideraba dos terminales (actual y nuevo). Debido a ello, el 30 de noviembre de 2022, el concesionario presentó el Diseño Conceptual del nuevo Terminal, retomando la propuesta de operar con un solo terminal de pasajeros sobre la base del Plan de Desarrollo Aeroportuario del año 2018 vigente, la cual se encuentra en revisión por el Consorcio Supervisor. Esta situación conllevó demoras en la ejecución de la ingeniería y construcción de algunas especialidades del Nuevo Terminal.

En cuanto a la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, durante 2022 se continuó con la ejecución del Proyecto "Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Chiclayo" cuyo monto asciende a S/. 166,7 millones, habiéndose alcanzado un avance del 70,79% al cierre del año.

Por su parte, en la concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, durante 2022 se ejecutaron las obras nuevas del "Plan de Corrección, Mitigación y Remediación de Pasivos Ambientales" en los 5 aeropuertos de la concesión (USD 2,9 millones). Asimismo, se ejecutaron_las siguientes inversiones: adquisición de equipos de pórticos detectores de metales y motocicletas (USD 84 mil), adquisición de camionetas y vehículos auxiliares (USD 340,9 mil), adquisición de uniformes de operaciones (USD 43,9 mil) y adquisición de cortadoras de pavimentos (USD 113,3 mil).



Puertos

En el año 2022, en los puertos concesionados cuya supervisión está a cargo del Ositrán, se han ejecutado inversiones por USD 119,2 millones, correspondientes a DP WORLD (37%), SATI (31,8%), TPE (19,5%), AMPT (11,3%) y, en menor medida, TISUR (0,4%). A continuación, se detallan las principales obras ejecutadas a nivel de cada concesión:

- Terminal de Contenedores Muelle Sur-Callao: Desde el 06 de septiembre de 2021, se ejecutan las obras de ampliación que comprenden una inversión aproximada de USD 350,4 millones (incluido IGV). En particular, las obras corresponden a la ampliación del muelle hasta 1 050 metros y 12 Ha de patio de contendores, la adquisición de 3 grúas pórtico STS y 16 grúas pórtico RTG, conforme a los expedientes técnicos de obra y equipamiento. Según estimaciones realizadas por la empresa supervisora "Consorcio Supervisor TP Callao", el avance acumulado en la ejecución de las Obras Obligatorias y Adicionales de la Fase 2 es de 35,2% y 16,1% al 31 de diciembre de 2022, respectivamente.
- Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry Durante 2022, el concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 37,8 millones. En particular, se ejecutaron obras correspondientes a las Etapas 1 y 2, las cuales presentan un avance físico estimado del 89,75% al 31 diciembre de dicho año. Así, se reconocieron las siguientes inversiones: equipamiento portuario (2 grúas móvil portuaria HMC, 2 clamshell para Grúa HMC de 25 m3, 3 contenedor rotainer 20 pies, edificios auxiliares y sistema eléctrico, entre otros).
- Terminal Portuario de Paita: Durante el año 2022, se recibieron las siguientes Inversiones Adicionales: Ampliación de 60 metros en muelle marginal, Adquisición de un (01) UPS para el edificio operativo del TPP, Adquisición de una Plataforma de Tijeras Eléctricas, Sistema móvil de contención de derrames, Adquisición de Sistema Anticolisión en 2 Grúas STS's y 4 Grúas RTG's y "Adquisición de una Reach Stacker. Asimismo, desde el 01 de diciembre de 2021, se inició la ejecución de la Inversión Obligatoria: "Reforzamiento del Muelle Espigón Existente" correspondiente a la Etapa 3, el cual se encuentra en proceso de recepción al 31 de diciembre del 2022. Adicionalmente se viene ejecutando la inversión adicional "Adquisición de tres Safety Cage", la cual tiene Avance acumulado estimado de 100% al mes de diciembre del 2022. El 26 de setiembre de 2022, se inició la ejecución de la inversión adicional "Adquisición de dos grúas de patio eléctricas (E-RTG).

Cabe destacar que uno de los factores que afectó la ejecución de las inversiones en el Terminal Portuario de Paita es el proyecto de adenda que plantea, entre otros aspectos, un cambio en el equipamiento de la etapa 3, considerando la instalación de 1 grúa pórtico de muelle STS adicional en el Muelle de Contenedores como Inversión Mínima, en lugar de dos grúas móviles en el Muelle Espigón Existente. Hasta la fecha, la Adenda no ha sido subscrita y en cambio, se han subscrito 4 actas de acuerdo entre las partes (MTC – TPE) para la suspensión del Cómputo de plazo de ejecución de la Etapa 3 en lo referente a la obligación de adquirir dos grúas móviles. La más reciente se subscribió el 31 de enero de 2023. El plazo de suspensión acumulado en virtud de las cuatro actas va desde el 7 de octubre de 2021 hasta el 19 de mayo de 2023. Estos hechos han afectado, retrasando la ejecución completa de inversiones de la Etapa 3

• Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao: Durante el año 2022, se recepcionaron las siguientes Inversiones Complementarias: Implementación de iluminación en el Muelle 5, Mejora de la Operatividad de los Silos Existentes, Acceso al Complejo SINI de la SUNAT - Muro Perimétrico e Ingreso Vehicular y Nuevo Pavimento para Contenedores Vacíos - Old Gate 4 Pavements. Por iniciativa del concesionario, el 24 de mayo de 2022 se formalizó el inicio del adelanto de las obras correspondientes a la Etapa 3 "Construcción de



un Nuevo Pavimento para Contenedores Llenos y Adquisición de una grúa STS y tres grúas eRTG's", con un presupuesto de US\$ 28,1 millones (incluido el IGV) y un plazo de 540 días calendario, el cual presenta un avance acumulado estimado 63,25% a diciembre de 2022.

Cabe destacar que, el 25 de noviembre de 2022 se suscribió la Adenda 01 al Contrato de Concesión con el objetivo de modificar el plan de inversiones de las Obras en Función a la Demanda referidas a la ejecución de obras en cinco etapas, con un importe de inversión referencial de USD 748,7 millones. De dichas inversiones ya se han ejecutado las Etapas 1 y 2, por lo que la adenda considera el cambio de las Obras en Función a la Demanda correspondiente a las Etapas 3 al 5 por las Etapa 3A, Etapa 3B, Etapa 4A y Etapa 4B, incrementándose el importe de la inversión referencial a USD 1 096 millones.

• Terminal Portuario de Matarani: El 18 de marzo de 2022, se inició la ejecución de la obra de Mejora Voluntaria: "Lavadero Integral de Camiones - Zona 10", con un plazo de ejecución de 130 días calendario y un presupuesto de USD 741 mil (incluido IGV). Asimismo, el 26 de octubre se inició la ejecución de la obra Mejora Voluntaria: "Losa de Ingreso y Salida del Lavadero Integral", con un plazo de ejecución de 30 días calendario y un presupuesto de S/ 158,3 mil (no incluido IGV). Asimismo, el 12 de octubre de 2022 se dio Inicio de obra de Inversión Adicional Ampliación de Vestuarios en el Edificio de Amenidades, con un Plazo de Ejecución de 90 días calendarios y un presupuesto de S/ 620 mil (incluido IGV), la cual presenta un avance acumulado estimado de 68,3% al 31 de diciembre del 2022.

Vías Férreas

En 2022, el 100% de las inversiones ejecutadas en las infraestructuras ferroviarias corresponden a las obras efectuadas en la Línea del Metro de Lima y Callao, las cuales ascendieron a USD 248 millones. En particular, se continuó con la operación de la tuneladora TBM 01 ("*Tunnel Boring Machine*") hasta la zona contigua a la estación E-16 "28 de Julio", alcanzando 2279 metros de longitud perforada (considerando excavación y paso en vacío). Se inició la operación de la tuneladora TBM 02 desde la Estación E-04 "Aeropuerto" hasta la zona contigua a la estación E-02 "Buenos Aires", registrando 1239,73 metros de longitud perforada (considerando excavación, paso en lleno y paso en vacío).

Asimismo, se ha iniciado la ejecución de la Estación E-12 "Bolognesi" y la Estación E-16 "28 de Julio". Cabe mencionar que la Estación E-14 "Manco Cápac" registra un avance de 92% y la Estación E- 15 "Cangallo" registra un avance de 80% al cierre de 2022, mientras que la parte electromecánica de la Etapa 1 A, que abarca desde la Estación 20 "Evitamiento" a la Estación 24 "Mercado Santa Anita", tiene un avance de 80%.

Vías Navegables

A diciembre de 2022, 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, de acuerdo con información brindada por el Concedente y el Concesionario, las Partes se encuentran evaluando la caducidad del Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica, bajo la causal de Mutuo Acuerdo.



5.1.4. 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-PCM¹⁴, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización impuso penalidades a empresas supervisoras por un monto total equivalente a S/ 561,6 mil¹⁵, correspondiente a un total de 28 expedientes tramitados donde se determinó la existencia de incumplimientos (ver siguiente cuadro).

Cuadro N° 7
Penalidades impuestas a las Empresas Supervisoras – 2022

		Penalidad		
Infraestructura	Empresa Supervisora	Expedientes Tramitados	Monto (S/)	
	Consorcio Supervisor Cesel	1	3693,69	
Aeroportuaria	Consorcio Supervisor Contratos Aeroportuarios	3	10932,48	
	Consorcio Supervisor Andino	1	3148,14	
	CERTIFER	1	9127,07	
Ferrovías y Metro de Lima	Consorcio Supervisor Línea 1	14	315 748,05	
Wiotro do Elifia	Consorcio Supervisor Ferroviario	1	3365,63	
Portuaria	Consorcio Supervisor Portuario	1	450,00	
	Consorcio Supervisor Azángaro	2	3368,35	
Red Vial	Consorcio Concesiones Viales	3	207 000,00	
	Consorcio Supervisor Ollaechea	1	7876,57	
	Total	28	561 614,35	

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

De las penalidades aplicadas a empresas supervisoras se aprecia que, el mayor número de expedientes en los que se determinó la existencia de incumplimientos, proviene de las empresas que supervisaron la infraestructura de ferrocarriles y del Metro de Lima y Callao, donde se registraron 16 penalidades (57%) que representa el 58% del monto total aplicado, por una suma total de S/ 324,8 mil. Las empresas que supervisaron la infraestructura de redes viales registraron la aplicación de 6 penalidades (21%) que representó el 39% del monto total aplicado, por una suma total de S/ 218,5 mil. Las empresas que supervisaron la infraestructura aeroportuaria registraron 5 penalidades (18%), que representó el 3% del monto total aplicado, por una suma total de S/ 17,8 mil. Finalmente, el sector de la infraestructura portuaria se registró la aplicación de 1 penalidad (4% del total de expedientes), que representó sólo el 0,08% del monto total aplicado, por una suma total de S/ 450.

5.2. Sanciones y penalidades aplicadas

En cumplimiento de su función fiscalizadora y sancionadora, el Ositrán se encuentra facultado a imponer sanciones a las entidades prestadoras por incumplimiento de obligaciones dispuestas por normas legales, normas técnicas y aquellas derivadas de los Contratos de Concesión. Asimismo, en ejercicio de su función supervisora, el Ositrán puede aplicar penalidades a los concesionarios en los casos de incumplimiento de las obligaciones derivadas de los Contratos de Concesión. Así, a continuación, se detalla las sanciones y penalidades impuestas durante el 2022.

Para todos los montos se considera la UIT del año de aplicación (2022 y un tipo de cambio referencial de S/. 3.90).



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 Nº 044-2006-PCM y sus modificatorias.

Sanciones aplicadas y que cuentan con carácter firme a nivel administrativo¹⁶

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 anterior Reglamento de Infracciones y Sanciones 17 o en el actual Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones 18 del Ositrán; cabe señalar que la aplicación de uno u otro reglamento obedece a la aplicación del principio de irretroactividad 19, propio de la potestad sancionadora administrativa.

En el 2022, se tramitaron 89 expedientes relativos al análisis de si corresponde o no el inicio de un procedimiento administrativo sancionador, de los cuales en 30 expedientes (33,7%) se determinó el inicio y la aplicación de sanciones a entidades prestadoras por incumplimiento de obligaciones previstas en las cláusulas de sus respectivos Contratos de Concesión o la normativa aplicable. Del total de sanciones impuestas a Entidades Prestadoras, el sector de infraestructura portuaria registró la aplicación de 16 sanciones (53,3%), el sector de infraestructura de Ferrovías y del Metro de Lima 8 sanciones (26,7%); el sector aeroportuario registró 4 sanciones (13,3%) y el sector de redes viales 2 sanciones (6,7%). El monto total de las sanciones aplicadas fue equivalente a S/ 7 352 594, conforme el siguiente detalle:

Cuadro N° 8
Sanciones aplicadas a las Entidades Prestadoras – 2022

	Sanción						
Infraestructura	Entidad Prestadora	Expedientes Tramitados	Monto (Miles S/)				
Ferroviarias y del	Tren Urbano de Lima S.A.	7	5 226,2				
Metro de Lima	Ferrovías Central Andina S.A.	1	0,00*				
	Aeropuertos del Perú S.A.	1	276,1				
Aeroportuaria	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	2	254,3				
	Lima Airport Partners S.R.L.	1	0,00*				
	Terminal Portuario Paracas S.A.	5	165,4				
	APM Terminals Callao S.A.	6	1 022,6				
Portuaria	Transportadora Callao S.A.	1	0,74				
	DP World Callao S.R.L.	3	62,2				
	ENAPU S.A.	1	230,0				
Red Vial	Consorcio Concesión Chancay Acos S.A.	1	0,00*				
Red Viai	Concesionaria Vial del Perú S.A.	1	115,0				
	Total	30	7 352,6				

^{*} Sanción de Amonestación

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Jefatura de Fiscalización del Ositrán

^{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.



Calle Los Negocios 182, piso 2 Surquillo - Lima Central Telefónica: (01) 500-9330 www.ositran.gob.pe

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.

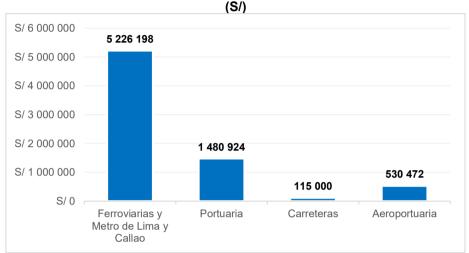
Reglamento de Infracciones y Sanciones, emitido mediante Resolución de Consejo Directivo N°0023-2003-CD-OSITRAN, vigente a partir del 26 de noviembre de 2003 hasta el 11 de julio de 2018.

¹⁸ Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones, emitido mediant44e Resolución de Consejo Directivo N°0009-2018-CD-OSITRAN, vigente a partir del 12 de julio de 2018.

Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:

Como se aprecia en el siguiente gráfico, la Línea 2 del Metro de Lima y Callao que registró 8 sanciones, acumuló un monto total de sanciones de S/ 5 226,2 miles, lo cual representó el 71,1% del monto total de las sanciones aplicadas. En segundo lugar, se ubicó el sector portuario (con 16 sanciones), el cual registra un monto total de sanciones de S/ 1 481 miles (20,14% del monto total de sanciones aplicadas). Por otro lado, el sector aeroportuario registró 4 sanciones por un monto total de S/ 530,5 mil (7,21% del monto total de sanciones); mientras que el sector de infraestructura de Redes Viales registró 2 sanciones por un monto total de S/ 115 mil (1,56% del monto total de las sanciones aplicadas).

Gráfico N° 8 Monto de las sanciones impuestas – 2022



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 30 expedientes tramitados donde se determinó la aplicación de sanciones a entidades prestadoras:



Cuadro N° 9 Sanciones impuestas a las Entidades Prestadoras- 2022

Infraestructura	Entidad prestadora	Fecha de notificación de resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida
	Consorcio Concesión Chancay Acos S.A.	24/01/2022	Incumplimiento referido al cobro indebido de tarifas y no haber realizado el procedimiento de reajuste tarifario de forma oportuna y conforme lo previsto en el RETA de Ositrán.	Clausula 9.6, numeral 2 del artículo 48 y 49 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán
Red Vial	Concesionaria Vial del Perú S.A.	12/10/2022	Incumplimiento referido al cobro de tarifa de vehículos con categoría M2 y peso mayor a 3.5 toneladas como vehículo pesado durante el periodo del 25 de agosto de 2008 al 13 de agosto de 2018.	Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión
	Aeropuertos del Perú S.A.	16/02/2022	Incumplimiento por parte del Concesionario, referido a no contar con un módulo y oficina de atención al usuario en el aeropuerto de Chachapoyas.	Literal h) del artículo 11° y artículo 14° del RUITUP
	Aeropuertos Andinos	14/10/2022	Incumplimiento contractual de la empresa por no haber entregado –a la fecha- a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del primer trimestre del 2020 menos el PAMO del primer trimestre del 2020 [50%*(PAMOt – IRt)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al primer trimestre del año 2020.	Numeral 9.4.1 de la Cláusula Novena y el Acápite 3 del Apéndice 2 del Anexo 16
Aeroportuaria	del Perú S.A.	13/10/2022	Incumplimiento contractual de la empresa por no haber entregado –a la fecha- a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del cuarto trimestre del 2020 menos el PAMO del cuarto trimestre del 2020 [50%*(PAMOt – IRt)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al cuarto trimestre del año 2020.	Numeral 9.4.1 de la Cláusula Novena y el Acápite 3 del Apéndice 2 del Anexo 16 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.
	Lima Airport Partners S.R.L.	S.R.L. de Lima Airport Partners S.R.L por nabel incumplido el procedimiento de acceso a la infraestructura de un usuario intermedio		Artículo 58° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN (REMA).
		13/01/2022	Incumplimiento del numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario GYM FERROVÍAS S.A en el evento de Talonamiento de la aguja AG13 – Patio de Maniobras de Bayóvar.	Numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión
		19/01/2022	Incumplimiento referente al estado de conservación de las pasarelas peatonales y vehiculares de la Línea 1 del Metro de Lima.	Cláusula 5.31 y numerales 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 del Anexo 7 del Contrato de Concesión
Metros y Ferrocarriles	Tren Urbano de Lima S.A.	17/12/2021	Incumplimiento referido a que el Concesionario no habría brindado ayuda a la Sra. Prado con artículos/equipos necesarios (escalera y tabla rígida) para descender del coche del tren a la vía férrea de manera adecuada y segura.	Literal a) del artículo 11 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público. Incumplimiento del procedimiento señalado en los numerales 6.6.2. y 6.6.2.1 del Plan de Contingencias Operativo.
		8/06/2022	Incumplimiento del Reglamento Operativo Interno (ROI) y otras cláusulas del Contrato de Concesión, relativos a la operación de la infraestructura, las cuales ocasionaron el evento de Talonamiento de la Aguja ocurrido el 20 de febrero de 2021 en la Cola de Vía Bayóvar.	Numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, literal a) del numeral 5.2 y numeral 5.4 del artículo 5, así como el literal b) del numeral 6.4 del artículo 6 del Reglamento Operativo Interno.
		27/05/2022	Incumplimiento del Reglamento Operativo Interno (ROI) y otras cláusulas del Contrato de Concesión, relativos a la operación de la infraestructura, las cuales ocasionaron el evento de Talonamiento de Aguja AG6 ocurrido el 09 de febrero de 2021 en Patio de Maniobras Bayóvar.	Numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, literal a) del numeral 5.2 y numeral 5.4 del artículo 5, así como el literal b) del numeral 6.4 del artículo 6 del Reglamento Operativo Interno.

Infraestructura	Entidad prestadora	Fecha de notificación de resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida
		18/11/2022	Incumplimiento de la cláusula 8.6 del Contrato de Concesión, al no haber cumplido las disposiciones establecidas por el Concedente mediante Oficio N° 3126-2020-MTC/19, así como del el Anexo VII "Protocolo Sanitario Sectorial para la prevención del COVID19, para metros y ferrocarriles.	Cláusula 8.6 del Contrato de Concesión, Oficio N° 3126-2020-MTC/19 y el Anexo VII "Protocolo Sanitario Sectorial para la prevención del COVID-19, para metros y ferrocarriles.
		3/11/2022	Incumplimiento de Tren Urbano de Lima S.A. a razón de la caída de pasajero PMR (invidente) señor Rafael Guido Rivera Gómez desde el andén hasta la vía férrea ocurrido el día 09.06.21 en la estación Villa El Salvador.	Literales e) y k) del Artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público.
	Ferrovías Central Andina S.A.	18/01/2022	Incumplimiento del Concesionario Ferrovías Central Andina S.A al haber incorporado a Unión Andina de Cementos S.A.A, como Accionista Estratégico de la Concesión sin contar con la autorización escrita del Concedente, previa opinión favorable de este Regulador.	Cláusula 12.1 del Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro
	Terminal Portuario Paracas S.A.	22/02/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondientes al décimo segundo trimestre de Explotación (junio a agosto 2017)	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión
Puertos		25/02/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondientes al décimo tercer trimestre de Explotación (setiembre a noviembre 2017)	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión
		1/03/2022	Incumplimiento en el décimo cuarto trimestre de Explotación (diciembre 2017 a febrero 2018) respecto de obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondiente a Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel vinculadas a operaciones individuales y promedio trimestral.	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión
		1/08/2022	Incumplimientos en el décimo quinto trimestre de Explotación (marzo a mayo 2018) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondiente a Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel vinculadas a operaciones individuales	Cláusula 8.21 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión.
		20/09/2022	Incumplimiento de obligaciones en el décimo sexto trimestre de Explotación (junio a agosto 2018) respecto de obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A.	Cláusula 8.21 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión.
	APM Terminals Callao S.A.	7/01/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo quinto trimestre de Explotación (julio - septiembre 2017	Cláusula 1.23.72 y Anexo 3 del Contrato de Concesión
		18/01/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo sexto trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2017)	Cláusula 1.23.72 y Anexo 3 del Contrato de Concesión
		20/04/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo séptimo trimestre de Explotación (enero - marzo 2018)	Cláusula 1.23.72 y Anexo 3 del Contrato de Concesión
		9/05/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo octavo trimestre de Explotación (abril - junio 2018)	Cláusula 1.23.72 y Anexo 3 del Contrato de Concesión



Infraestructura	Entidad prestadora	Fecha de notificación de resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida
		27/07/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Trigésimo trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2018).	Cláusula 1.23.72 y Anexo 3 del Contrato de Concesión
		5/08/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo noveno trimestre de Explotación (julio - septiembre 2018).	Cláusula 1.23.72 y Anexo 3 del Contrato de Concesión
	Transportadora Callao S.A.	27/05/2022	Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" sujeto a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao por parte de Transportadora Callao S.A., correspondientes al décimo sexto trimestre de Explotación (marzo a mayo 2018)	Cláusula 8.16 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión
	DP World Callao S.R.L.	28/06/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad vinculado al indicador para el tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía por parte de DP World Callao, correspondientes al Trigésimo Primer trimestre de Explotación (diciembre 2017 - febrero 2018)	Cláusulas 1.20.64, 8.17 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión
		13/09/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad vinculada al indicador para el tiempo de atención al usuario para el retiro de de su mercancia por parte de DPW correspondiente al trigesimo segundo trimestre de explotación (marzo a mayo 2018)	Anexo 3 del Contrato de Concesión
		21/09/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad vinculada al indicador para el tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía por parte de DP World Callao S.R.L, correspondiente al trigésimo tercer trimestre de Explotación (junio a agosto 2018)	Anexo 3 del Contrato de Concesión
	ENAPU	16/12/2022	Incumplimiento relativo al cobro de las tarifas máximas establecidas por Ositran y no cumplir con publicar los tarifarios actualizados para los Terminales Portuarios de Salaverry e llo	Tarifas de Ositrán

^{*} Registro de sanciones que han quedado firmes a nivel del Ositrán o han sido consentidas en el 2022. No se incluyen en este registro aquellas sanciones que quedaron consentidas en el 2023 o están pendientes de resolver en segunda instancia.
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Jefatura de Fiscalización



Penalidades aplicadas y que cuentan con decisión firme a nivel de Ositrán²⁰

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 Ositrán²¹. 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 2022, se tramitaron 19 expedientes²² relativos al análisis de si corresponde o no la aplicación de penalidades; de dicho total, en 17 expedientes (89,5%) se determinó que correspondía la aplicación de penalidades a entidades prestadoras por incumplimiento de obligaciones previstas en las cláusulas de sus Contratos de Concesión, las mismas que al cierre del período anual 2022 se encuentran con pronunciamiento firme a nivel del Regulador. El sector de Hidrovías registró la aplicación de 1 penalidad, cuyo monto representó el 83,7% del monto total de sanciones aplicadas. Por su parte, el sector de infraestructura de Ferroviarias y del Metro de Lima registró 2 penalidades, cuyo monto acumulado 12,5% del total. Por otro lado, en el sector de infraestructura de Red Vial se registraron 4 penalidades s (23%) por un monto de S/ 14,347.80 (2% del monto total aplicado). Si bien el sector portuario registró el mayor número de sanciones (9), el monto de las mismas representó el 1,3% del total. Finalmente, en el sector Aeroportuario se registró la aplicación de 1 penalidad que representó el 1% del monto total aplicado.

Cuadro N° 10
Penalidades aplicadas a las Empresas Concesionarios – 2022

	Penalidad				
Infraestructura	Empresa Concesionaria	Expedientes Tramitados	Monto (S/)		
Hidrovías	Concesionario Hidrovía Amazónica S.A.	1	662 400,0		
Ferroviaria y del	Concesionario Ferrocarril Transandino S.A.	1	85 254,6*		
Metro de Lima	Tren Urbano de Lima S.A.	1	13 800,0		
Portuaria	APM Terminals S.A.	9	10 043,5		
Aeroportuaria	Aeropuertos del Perú S.A.	1	5 842,0		
	Concesión Valle del Zaña S.A.	1	7 860,0		
Red Vial	Consorcio Concesión Chancay Acos S.A.	1	3 810,0		
Red Viai	Intersur Concesiones S.A.	1	1 910,0		
	Autopista del Norte S.A.C.	1	767,8		
	791 732,9				

^{*} 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

En el siguiente cuadro se muestra el detalle de los incumplimientos detectados en cada uno de los 17 expedientes tramitados donde se determinó la aplicación de penalidades entidades prestadoras:

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.

²¹ 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.

De este total de 19 expedientes, al cierre de 2022, había 2 expedientes que no tenían pronunciamiento firme a nivel de Ositrán debido a que, una penalidad estaba pendiente de resolverse en segunda instancia y la otra estaba pendiente de ser consentida o impugnada por el Concesionario.

Cuadro N° 11 Penalidades impuestas a las Entidades Prestadoras- 2022

Infraestructura	Entidad prestadora	Fecha de notificación	Incumplimiento	Cláusula contractual incumplida	
Aeroportuaria	Aeropuertos del Perú S.A.	22/07/2022	Incumplimiento de la empresa AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (ADP), por haber adjudicado y ejecutado la obra denominada "Pintura General del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Piura" sin contar con un Expediente Técnico aprobado por el Concedente.	Literal B.1 del Anexo 27 del Contrato de Concesión	
Red Vial	Intersur Concesiones S.A.	9/05/2022	Incumplimiento referido a la entrega extemporánea del Informe trimestral de Medio Ambiente, Seguridad Industrial y Salud Ocupacional. Solución del sector crítico comprendido entre el km 231+700 al km 232+800-Túnel Ollachea (km 231+660 al km 232+800) correspondiente al trimestre abril-mayo-junio 2021.	Concesión	
	Autopista del Norte S.A.C.	2/11/2022	Incumplimiento, por parte de la Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C., al haber presentado el Informe de la Medición del Tiempo de Espera en Cola (TEC), fuera del plazo establecido.	Cláusula 8.5 y el numeral 7.5 de la Sección 3, del Anexo I del Contrato de Concesión	
	Chancay Acos S.A.	20/10/2022	Incumplimiento por parte de la empresa Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. por haber presentado el informe mensual de explotación del mes de febrero del 2021 fuera del plazo dispuesto en el Oficio N° 2778- 2018-GSF-OSITRAN.	Cláusula 8.5 del Contrato de Concesión	
	Concesión Valle del Zaña S.A.	26/09/2022	Incumplimiento referido al atraso en la presentación del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial y atraso en subsanar observaciones del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial (ITCVI) formulados por el Concedente.	Clausula 6.27 B del Contrato de Concesión	
	Ferrocarril Transandino S.A.	24/08/2022	Incumplimiento del Concesionario Ferrocarril Transandino S.A. referido a la custodia y preservación de los Bienes de la Concesión y de responder por los daños y perjuicios.	Numerales 3.8, 14.1 y 16.2 del Contrato de Concesión,	
Metro y Ferrocarriles	Tren Urbano de Lima S.A. (antes GYM Ferrovías S.A.)	12/10/2022	Incumplimiento por no haber ejercido la defensa posesoria de área de la concesión; en específico, respecto de la invasión producida en el área en la cual goza del derecho de vía de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, al lado norte de la estación Presbítero Maestro.	Cláusula 5.58 del Contrato de Concesión	
	APM Terminals S.A.	7/07/2022	7/07/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al Décimo Quinto Trimestre de Explotación (enero - marzo 2015	Cláusula 1.23.72 y 8.21 del Contrato de Concesión. Anexo 3 del Contrato de Concesión.
Puertos		11/07/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al Décimo Sexto Trimestre de Explotación (abril - junio 2015).	Cláusula 1.23.72 y 8.21 del Contrato de Concesión. Anexo 3 del Contrato de Concesión.	
		27/07/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al décimo séptimo trimestre de Explotación (julio - septiembre 2015)	Cláusula 1.23.72 y 8.21 del Contrato de Concesión. Anexo 3 del Contrato de Concesión.	

Infraestructura	Entidad prestadora	Fecha de notificación	Incumplimiento	Cláusula contractual incumplida
		7/10/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al décimo octavo trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2015)	Cláusula 1.23.72 y 8.21 del Contrato de Concesión. Anexo 3 del Contrato de Concesión.
		30/09/2022	Incumplimiento de la empresa concesionaria APM Terminals Callao S.A. de la presentación de información para la medición de los Niveles de Servicio y Productividad correspondiente al décimo octavo trimestre de explotación, dentro del plazo establecido.	Segundo párrafo de la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión
		30/09/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al décimo noveno trimestre de Explotación (enero - marzo 2016).	Cláusula 1.23.72 y Anexo 3 del Contrato de Concesión
		29/11/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondiente al vigésimo trimestre de Explotación (abril - junio 2016	Cláusula 1.23.72 y 8.21 del Contrato de Concesión. Anexo 3 del Contrato de Concesión.
		29/11/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al vigésimo primer trimestre de explotación (julio - septiembre 2016)	Cláusula 1.23.72 y 8.21 del Contrato de Concesión. Anexo 3 del Contrato de Concesión.
		29/11/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al vigésimo segundo trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2016).	Cláusula 1.23.72 y 8.21 del Contrato de Concesión. Anexo 3 del Contrato de Concesión.
Hidrovías	Concesionario Hidrovía Amazónica S.A.	19/01/2022	Incumplimiento del Concesionario referido a no haber presentado dentro del plazo establecido el Informe Final del Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a la autoridad ambiental competente (SENACE) para su aprobación; toda vez que debiendo presentarlo el 22 de diciembre de 2018, este fue presentado el 04 de abril de 2019, incurriendo en un atraso de setenta y dos (72) días hábiles.	Numeral vi) de la Cláusula 6.3 del Contrato de Concesión

^{*} Registro de penalidades que han quedado firmes a nivel del Ositrán o han sido consentidas en el 2022. No se incluyen en este registro aquellas penalidades que quedaron consentidas en el 2023 o están pendientes de resolver en segunda instancia.
Fuente: Base de datos de la JFI.

Elaboración: Jefatura de Fiscalización



5.3. 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 de competencia. Cabe reiterar que se encuentra fuera de dicho ámbito lo siguiente:

- 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 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 ámbito²³, dentro de los siguientes límites:

- (i) En caso de 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 de 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-MTC²⁴.

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

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)²⁵. 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 OCDE.

Durante el 2022, se emitieron las siguientes resoluciones con respecto a los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria:

Cuadro N° 12
Procedimientos de fijación, revisión y desregulación de tarifas, año 2022

Procedimiento	Concesión / Entidad Prestadora	Detalle	Resolución de Consejo Directivo	Fecha
Revisión Tarifaria	CORPAC	Se dispone la publicación del Informe "Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC" para comentarios.	N° 002- 2022-CD- OSITRAN	07/01/2022
		Se aprueban los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar CORPAC por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cuzco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.	N° 012- 2022-CD- OSITRAN	07/04/2022
Revisión Tarifaria		Se dispone la publicación del Informe "Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A." para comentarios.	cios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), elo prestados por la Corporación Peruana de OSITRAN	07/04/2022
	CORPAC	Se aprueban los nuevos niveles de Tarifas que debe aplicar CORPAC por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, vigentes hasta el 31 de diciembre del año 2024.	N° 024- 2022-CD- OSITRAN	08/07/2022
		Se declara fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por CORPAC y se fijan los nuevos niveles de Tarifas que debe aplicar CORPAC S.A. por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, vigentes hasta el 31 de diciembre del año 2024.	№ 036- 2022-CD- OSITRAN	07/09/2022
Fijación Tarifaria	Terminal Norte	Se dispone el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de APMT del Servicio Especial "Descarga y envío de información de parámetros de contenedor reefer" a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.	N° 008- 2022-CD- OSITRAN	23/03/2022
	Multipropósito	Se dispone la publicación del Informe "Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial Descarga y envío de información de parámetros de contenedor reefer en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao" para comentarios.	N° 035- 2022-CD- OSITRAN	25/08/2022
		Se determina la Tarifa Máxima del Servicio Especial "Descarga y envío de información de parámetros de contenedor reefer", a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.	N° 048- 2022-CD- OSITRAN	03/11/2022
Fijación Tarifaria	Portuario del Callao	Se dispone el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de APMT., del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.	N° 021- 2022-CD- OSITRAN	08/06/2022
		Se dispone la publicación del Informe "Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao" para comentarios.	N° 049- 2022-CD- OSITRAN	03/11/2022

Fuente: Resoluciones del Consejo Directivo

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

El 21 de enero de 2021, mediante Resolución Nº 0003-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el nuevo Reglamento General de Tarifas del Ositrán 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.



Calle Los Negocios 182, piso 2 Surquillo - Lima Central Telefónica: (01) 500-9330 www.ositran.gob.pe

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

Revisión tarifaria 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 la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A. 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.

Posteriormente, el 03 de mayo de 2021, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos de Cusco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V²⁶. Así, el 17 de agosto de 2021, mediante la 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, Nasca 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 14 de enero de 2022, mediante la Resolución N° 002-2022-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso la publicación para comentarios del 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.". Sobre el particular, la metodología empleada para la formulación de las tarifas propuestas fue la de Costo de Servicio, la cual busca garantizar que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los mencionados servicios, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo.

En el marco del procedimiento tarifario, y luego de evaluarse los comentarios recibidos, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, de fecha 07 de abril de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar CORPAC por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cuzco, Nszca y aquellos comprendidos en el Grupo V, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024²⁷. Cabe señalar que las tarifas aprobadas se encuentran expresadas en dólares reales, y que deberán ser indexadas anualmente por inflación, considerando para ello el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica publicado por el *Bureau of Labor Statistics*.

• Revisión tarifaria 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 cumplirían el 10 de noviembre de 2021. Sin embargo, 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

Cabe señalar que tanto la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI como la empresa CORPAC S.A. interpusieron Recursos de Reconsideración contra la referida Resolución de Consejo Directivo. No obstante, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0020-2022-CD-OSITRAN, del 08 de junio de 2022, se declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por AETAI y se declaró improcedente por extemporáneo el Recurso de Reconsideración presentado por CORPAC S.A.



_

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.

artículo 10 del RETA²⁸. Así, el 10 de noviembre de 2021, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 056-2021-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.

El 07 de abril de 2022, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2022-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso la publicación para comentarios del Informe "Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A.". Sobre el particular, la metodología empleada para la formulación de las tarifas propuestas fue la de Costo de Servicio, mediante la cual se determinan las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda.

En el marco del procedimiento tarifario, y luego de evaluarse los comentarios recibidos, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2022-CD-OSITRAN, de fecha 08 de julio de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó los nuevos niveles de Tarifas que debe aplicar la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A., por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, vigentes hasta el 31 de diciembre del año 2024. Al respecto, las Tarifas establecidas se reajustarán anualmente por la inflación, considerando para ello el Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI, en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR nacional y Aproximación); y, por la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica, considerando para ello el Índice de Precios al Consumidor de los EE.UU. publicado por el *Bureau of Labor Statistics*, en el caso de aquellos servicios cobrados en dólares americanos (SNAR internacional y Sobrevuelo).

Cabe indicar que, posterior a ello, tanto CORPAC como AETAI interpusieron Recursos de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2022-CD-OSITRAN. Sobre el particular, mediante la Resolución de Consejo Directivo N°036-2022-CD-OSITRAN, de fecha 07 de setiembre de 2022, se declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por AETAI y se declaró improcedente por extemporánea la pretensión adicional presentada por CORPAC respecto a que se consideren, en el cálculo de las tarifas, los gastos de personal que asumirían derivados de procesos arbitrales que, de acuerdo con lo señalado por dicha empresa, se encontraban en trámite.

No obstante, en la referida Resolución también se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración presentado por CORPAC en el extremo que solicita que se consideren en el cálculo de las tarifas los gastos de personal que asumen producto de tres laudos emitidos en mayo de 2022, a favor del personal afiliado al Sindicato Nacional Unificado de Trabajadores (SITE), Sindicato de Profesionales Universitarios de CORPAC (SITPRUCOR), y Sindicato Unificado de Controladores de Tránsito Aéreo del Perú (SUCTA). De ese modo, el Consejo Directivo del Ositrán fijó los nuevos niveles de Tarifas que debe aplicar CORPAC S.A. por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, vigentes hasta el 31 de diciembre del año 2024.

 Fijación Tarifaria del Servicio Especial denominado "Descarga y envío de información de parámetros de contenedor reefer" en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao

En marzo de 2021, la empresa APM Terminals Callao S.A. remitió al Indecopi, con copia al Ositrán, la propuesta del Servicio Especial "Descarga y envío de parámetros de

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.



contenedor reefer". Al respecto, el 20 de mayo de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2021-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán resolvió declarar que el servicio denominado "Descarga y envío de parámetros de contenedor reefer", propuesto por APMT, califica como Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión. Asimismo, en julio de 2021, el Indecopi informó al Ositrán que, del análisis de las condiciones de competencia efectuado, se concluye que dicho servicio no se brindaría en condiciones de competencia en ninguno de los mercados relevantes identificados.

En ese marco, el 19 de enero de 2022, APMT solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial de "Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*". Así, el 23 de marzo de 2022, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 008-2022-CD-OSITRAN, se dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria solicitado por APMT.

Sobre el particular, dicho servicio consiste en la descarga electrónica de la información histórica de parámetros (también conocido como *Datalog*) que contiene la computadora o CPU de un contenedor reefer y el envío de la información descargada al usuario o solicitante. La información descargada -también denominada data horaria pues provee información de parámetros por hora- incluye la fecha y hora de encendido de alarmas, apagado y encendido del contenedor, controles previos al viaje realizado (PTI realizados), temperatura y otros, siendo que la antigüedad de dicha información puede ser del último viaje, de los últimos 30 a 90 días o de un rango de fechas. Cabe indicar que el servicio es demandado por las líneas navieras, que en su calidad de dueñas de los contenedores *reefer*, son las que requieren verificar el correcto funcionamiento de su contenedor en el último viaje o en un periodo histórico para diversos fines, entre ellos, cuando surgen controversias con sus clientes.

El 25 de agosto de 2022, mediante Resolución N° 035-2022-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso la publicación para comentarios del Informe "Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer* en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao". Sobre el particular, la metodología empleada para la formulación de la propuesta fue la de tarificación comparativa (*benchmarking*), al constituir una metodología apropiada para la determinación de la tarifa del servicio especial sobre la base de la información disponible en esa etapa del procedimiento.

En el marco del procedimiento tarifario, y luego de evaluarse los comentarios recibidos, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 048-2022-CD-OSITRAN, de fecha 03 de noviembre de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán determinó la Tarifa Máxima del Servicio Especial denominado Descarga y envío de información de parámetros de contenedor reefer, a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, conforme al siguiente detalle:

Cuadro N° 13
Tarifa Máxima del Servicio Especial

Servicio especial	Unidad de cobro	Tarifa (USD sin IGV)
Descarga y envío de información de parámetros de contenedor <i>reefer</i>	Por contenedor	21,22

 Fijación Tarifaria del Servicio Especial denominado "Gasificado de contenedores llenos" en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao

En marzo de 2021, la empresa APM Terminals Callao S.A. remitió al Indecopi, con copia al Ositrán, la propuesta del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos". Al respecto, el 21 de abril de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2021-CD-OSITRAN, se declaró que el servicio denominado "Gasificado de contenedores llenos", propuesto por APMT, califica como Servicio Especial no previsto en el Contrato de



Concesión. Asimismo, en julio de 2021, el Indecopi informó al Ositrán que, del análisis de las condiciones de competencia efectuado, se concluye que el mencionado servicio no se prestaría en condiciones de competencia.

En ese marco, el 20 de abril de 2022, APMT solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del Servicio Especial denominado "Gasificado de contenedores llenos". Así, el 08 de junio de 2022, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 021-2022-CD-OSITRAN, se dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria solicitado por APMT.

Sobre el particular, dicho servicio consiste en suministrar (retirar) gases al (del) interior de un contenedor lleno con el fin de obtener una atmósfera controlada que permita la conservación adecuada, sin deterioro y sin maduración excesiva de las mercancías durante el transporte marítimo. Al respecto, los gases a inyectar en los contenedores llenos refrigerados son el nitrógeno (N2) y el dióxido de carbono (CO2), siendo que los niveles exactos de dichos gases serán indicados por el usuario al momento de solicitar el servicio. Cabe mencionar que la provisión del Servicio Especial también incluye todos los trámites administrativos relacionados con el gasificado del contenedor y, de manera previa al suministro de gases, en caso sea necesario y si previamente no lo efectuó APMT, se verificará que no existan fugas de aire o gases en el contenedor. El servicio objeto de fijación tarifaria es demandado por las líneas navieras o sus representantes, ya que estas son las dueñas del contenedor y las responsables de la atmósfera del flujo interno del mismo.

El 03 de noviembre de 2022, mediante Resolución N° 049-2022-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso la publicación para comentarios del Informe "Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao". Sobre el particular, la metodología empleada para la formulación de la propuesta fue la de costos incrementales para una unidad de dicho servicio, al constituir una metodología apropiada para la determinación de las tarifas del servicio especial sobre la base de la información disponible en esa etapa del procedimiento.

Cabe señalar que, en el marco del procedimiento tarifario, y luego de evaluarse los comentarios recibidos, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2023-CD-OSITRAN, de fecha 10 de febrero de 2023, el Consejo Directivo del Ositrán determinó las Tarifas Máximas del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, conforme al siguiente detalle:

Cuadro N° 14
Tarifas Máximas del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos"

Estructura tarifaria	Modalidad de provisión conjunta	Modalidad de provisión de solo nitrógeno	Modalidad de provisión de solo dióxido de carbono
Tarifa (en USD por contenedor, sin IGV)	307,90	271,24	122,38

Nótese que la unidad de cobro del servicio será por contenedor y la estructura tarifaria comprende tres modalidades: i) modalidad vinculada con la inyección y provisión de N₂ y CO₂ en conjunto, ii) modalidad vinculada con la inyección y provisión solo de N₂ y, iii) modalidad vinculada con la inyección y provisión solo de CO₂.

5.4. Mandatos de acceso

5.4.1. 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 necesarias para las operaciones, counters y sistema HBS).
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
- Almacenamiento y abastecimiento de combustible.

Al respecto, durante el año 2022, el Ositrán dictó mandatos de acceso para brindar los servicios esenciales de Atención de tráfico de pasajeros y equipaje, y Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas, de acuerdo con el siguiente detalle:

Acceso a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento (oficinas, talleres y almacenes):

Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0040-2022-CD-OSITRAN, de fecha 23 de setiembre de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán dictó Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de Aeroméxico S.A, Latam Airlines Perú, United Airlines INC Suc Perú, y Copa Airlines Suc Perú, para la utilización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (almacén, oficina y talleres de mantenimiento). Al respecto, el Mandato de Acceso dictado estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2024, siendo que dicho periodo podrá extenderse hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, previa aprobación del Ositrán.

Acceso a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento Ejecutiva (Almacén y Oficinas Ejecutivas):

Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0039-2022-CD-OSITRAN, de fecha 23 de setiembre de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán dictó Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de Latam Airlines Perú, para la utilización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que pueda prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Oficina y Almacén Ejecutivo). Al respecto, el Mandato de Acceso dictado estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2024, siendo que dicho periodo podrá extenderse hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, previa aprobación del Ositrán.

Acceso a la facilidad esencial de Oficinas Operativas – Área Gris:

Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0038-2022-CD-OSITRAN, de fecha 23 de setiembre de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán dictó Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de Latam Airlines Perú, para la utilización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que pueda prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas – Área Gris). Al respecto, el Mandato de Acceso dictado estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2024, siendo que dicho periodo podrá extenderse hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, previa aprobación del Ositrán.

Acceso a la facilidad esencial de Oficinas Operativas:

Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0046-2022-CD-OSITRAN, de fecha 19 de octubre de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán dictó Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de Plus Ultra, Aeroméxico S.A., Latam Airlines Perú, United Airlines INC Suc Perú, Sky Airlines y Copa Airlines Suc Perú, para la utilización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que pueda prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (oficinas operativas). Al respecto, el Mandato de Acceso dictado estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2024, siendo que dicho periodo podrá extenderse hasta que se inicien



las operaciones en el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, previa aprobación del Ositrán.

Acceso a la facilidad esencial de Mostradores de Check In:

Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0047-2022-CD-OSITRAN, de fecha 19 de octubre de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán dictó Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de Jet Smart, Viva Colombia, Plus Ultra, Aeroméxico S.A., Latam Airlines Perú, United Airlines INC Suc Perú, Sky Airlines y Copa Airlines Suc Perú, para la utilización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin que pueda prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores check in). Al respecto, el Mandato de Acceso dictado estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2024, siendo que dicho periodo podrá extenderse hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, previa aprobación del Ositrán.

5.4.2. Puertos

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

- Practicaje.
- · Remolcaje.
- Abastecimiento de combustible.

Al respecto, durante el transcurso del año 2022, Ositrán no recibió solicitudes para la emisión de Mandatos de Acceso para la prestación de servicios esenciales dentro de los terminales portuarios supervisados por Ositrán.

5.5. 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 Activos²⁹, el Consejo Directivo del Ositrán debe emitir opinión técnica previa sobre los proyectos de Contratos de Concesión a solicitud de Proinversión³⁰; así como sobre los proyectos de modificación de dichos contratos a solicitud del MTC³¹. 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 Infraestructura³².

A continuación, se presenta el detalle de las opiniones emitidas por el Ositrán durante el año 2022 con relación a las modificaciones contractuales que se presentaron durante el referido año. Cabe señalar que durante el año 2022 el Ositrán no recibió solicitudes de opinión sobre nuevos contratos de concesión, así como tampoco se emitieron resoluciones sobre el inicio de procedimientos de interpretación de contratos de concesión.

Conforme a lo establecido en el artículo 29º 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.



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/

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.

³¹ 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.

5.5.1. Opiniones de modificación de contratos

 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

Mediante el Oficio N° 6104-2021-MTC/19 recibido el 09 de diciembre de 2021, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones 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. El tema central de la adenda es la modificación del plan de inversiones debido a que lo planificado inicialmente por la Autoridad Portuaria Nacional difiere del comportamiento del mercado. En el referido Proyecto de Adenda N° 1, las Partes planteaban las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión respectivo:

- (i) Modificar las Cláusulas 1.23.1, 1.23.45, 1.23.53, 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, 6.11 y 6.35 de la sección IV, Cláusula 10.3, 10.3.1 y 10.3.3.1 de la sección X, Cláusula 12.6 de la sección XIII, Cláusula 13.4 de la sección XIII, Cláusula 15.19 de la sección XV.
- (ii) Modificar el Anexo 1 referido a la relación de bienes del Concedente, 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° 3 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 del Contrato de Concesión.

Al respecto, mediante el Informe Conjunto N° 0001-2022-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) de fecha 07 de enero de 2022, se concluyó que la solicitud de opinión técnica respecto del Proyecto de Adenda cumplía los requisitos de admisibilidad previstos en el referido Contrato y en las Leyes y Disposiciones Aplicables; asimismo, se evaluó cada una de las modificaciones propuestas por las partes. Posteriormente, el 10 de enero de 2022, el Consejo Directivo emitió el Acuerdo N° 2410-756-22-CD-OSITRAN, que aprobó el Informe Conjunto N° 0001-2022-IC-OSITRAN, emitiendo de este modo, la opinión del Regulador al Proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.

Cabe mencionar que, el 25 de noviembre de 2022, se suscribió la adenda N° 1 al Contrato de Concesión³³.

 Proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita

Mediante los Oficios N° 3313-2022-MTC/19 y N° 3443-2022-MTC/19 recibidos el 24 de mayo de 2022 y el 30 de mayo de 2022, respectivamente, el MTC solicitó al Ositrán emitir opinión sobre el Proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita. En el mencionado Proyecto de Adenda N° 2, las Partes planteaban las siguientes modificaciones contractuales:

Documento disponible en: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/01/adenda-1-contrato-concesion-terminal-norte-multiproposito-terminal-portuario-callao.pdf



- (i) Modificar las Cláusulas 6.4, 6.10, 6.13 y 6.35 de la Sección VI, la Cláusula 8.22 de la Sección VIII, la Cláusula 10.1.2 de la Sección X, las Cláusulas 19.2 y 19.4 de la Sección XIX, el Anexo 4 y el Apéndice 1 y 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión. Asimismo, se propone incorporar la causal "q" a la Cláusula 15.1.3 de la Sección XV.
- (ii) Además, en la Cláusula Tercera del Proyecto de Adenda se propone que el Concesionario instale como Inversión Adicional una RTG o Grúa Pórtico de Patio en un plazo máximo de tres (03) años posteriores al inicio de operación de la tercera Grúa Pórtico de Muelle en el Muelle de Contenedores.

A través del Informe Conjunto N° 00072-2022-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) de fecha 22 de julio de 2022, se concluyó que la solicitud de opinión técnica respecto del Proyecto de Adenda cumplía los requisitos de admisibilidad previstos en el referido Contrato y en las Leyes y Disposiciones Aplicables; asimismo, se efectuó una evaluación de cada una de las modificaciones propuestas por las partes. Posteriormente, el 27 de julio de 2022, el Consejo Directivo emitió el Acuerdo N° 2454-771-22-CD-OSITRAN, que aprobó el Informe Conjunto N° 00072-2022-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) emitiendo de este modo, la opinión del Regulador al Proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita.

Proyecto de Adenda N° 9 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

Mediante los Oficios N° 5697-2022-MTC/19 y N° 5783-2022-MTC/192, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitó al Ositrán emitir opinión sobre el Proyecto de Adenda N° 9 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú. El proyecto de adenda plantea excluir y devolver a favor del Concedente el área de terreno de 18 352,71 m2, el mismo que actualmente forma parte del área de Concesión del Aeropuerto Pucallpa, entregado en la fecha de cierre al Concesionario. Para tal efecto, propusieron la modificación de los siguientes instrumentos:

- (i) El Apéndice 2 del Anexo 1 del Contrato de Concesión: Planos perimétricos del Aeropuerto Internacional "Capitán FAP David Abensur Rengifo", ubicado en la ciudad de Pucallpa.
- (ii) El Apéndice 3 del Anexo 1 del Contrato de Concesión: Planos de Distribución del Aeropuerto Internacional "Capitán FAP David Abensur Rengifo", ubicado en la ciudad de Pucallpa.
- (iii) El Apéndice 1 del Anexo 2 del Contrato de Concesión: Planos de las Áreas a ser entregadas en concesión del Aeropuerto Internacional "Capitán FAP David Abensur Rengifo", ubicado en la ciudad de Pucallpa.

Mediante el Informe Conjunto N° 00147-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GRE-GSF), de fecha 25 de noviembre de 2022, se concluyó que la solicitud de opinión técnica respecto del Proyecto de Adenda cumplía los requisitos de admisibilidad previstos en el referido Contrato de Concesión y en las Leyes y Disposiciones Aplicables; asimismo, se evaluó cada una de las cláusulas del referido Proyecto de Adenda, formulándose comentarios y recomendaciones sobre las mismas. Posteriormente, mediante el Acuerdo N° 2490-781-22-CD-OSITRAN, de fecha 28 de noviembre de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán emitió opinión al citado proyecto³⁴.

Notificado por la Secretaría de Consejo Directivo del Ositrán mediante el Oficio N° 201-2022-SCD-OSITRAN, de fecha 28 de noviembre de 2022.



_

5.6. 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 2022 no se tramitaron controversias por parte de los CCO, tampoco pudo resolverse apelación alguna, debido a que desde octubre de 2021, el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (TSC) se encuentra sin quorum para sesionar. en atención a la culminación del periodo de designación de la señora Ana María Granda Becerra, vocal en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en setiembre de 2021, y la renuncia presentada por la señora Roxana Barrantes Cáceres, vocal representación el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) en octubre de 2021.

Así, el TSC quedó con un único vocal en funciones a finales de 2021, el señor Humberto Zúñiga, representante del INDECOPI, requiriéndose el nombramiento de cuando menos dos (2) vocales para volver a contar con el quorum mínimo para sesionar y cumplir sus funciones; siendo oportuno precisar que únicamente se designó al señor José Carlos Velarde Sacio como vocal (reemplazo), en representación del Ministerio de Economía y Finanzas, mediante Resolución Suprema N° 191-2022-PCM publicada en el diario oficial El Peruano el 27 de julio de 2022.

En ese sentido, actualmente el TSC cuenta únicamente con dos (2) de los tres (3) vocales requeridos para tener quorum; y, desde el mes de octubre de 2021 no ha podido cumplir su función de atención y resolución de reclamos en segunda y última instancia administrativa; esto es, desde hace más de dieciséis (16) meses, pese a las múltiples y reiteradas solicitudes formuladas a la PCM y el MTC durante este periodo de tiempo³⁶.

Al no contar el TSC con el quorum necesario, no se ha podido sesionar ni resolver reclamos, de modo que a continuación se presenta únicamente el detalle de las apelaciones ingresadas y resueltas por el TSC.

Respecto a la propuesta de vocal de reemplazo del MTC mediante Oficio N° 00017-2023-JGRH-GA-OSITRAN de fecha 27 de enero de 2023, la Jefatura de Gestión de Recursos Humanos de Ositrán remitió al MTC la respuesta a la consulta formulada por esta entidad mediante Oficio N° 0005-2023-MTC/11 relacionada a la propuesta de designación de vocal; sin embargo, a la fecha dicho ministerio no ha remitido su propuesta a la PCM.



_

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:

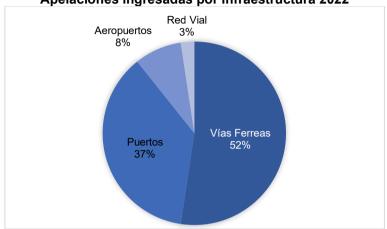
Usuario intermedio: Prestador de servicios de transporte o vinculados a dicha actividad. Sin que la siguiente
enumeración sea taxativa, sino meramente enunciativa, se considera usuario intermedio, a las líneas aéreas,
los agentes marítimos, los transportistas de carga o pasajeros, por ferrocarril o carretera 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.

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 2022 por entidad prestadora

Durante el año 2022, ingresaron un total de 168 recursos de apelación presentados ante el TSC, correspondientes a los reclamos declarados infundados por las entidades prestadoras en primera instancia. De dicho total, 88 correspondieron a infraestructuras ferroviarias – Línea 1 (52%), 62 apelaciones correspondieron a servicios vinculados a infraestructuras portuarias (37%), 14 a infraestructuras aeroportuarias (8%), y 4 a infraestructuras viales (3%), como se aprecia en el siguiente gráfico:

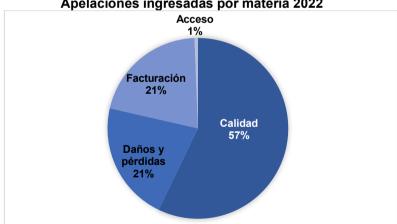
Gráfico N° 9 Apelaciones ingresadas por Infraestructura 2022



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

De las 168 apelaciones ingresadas, 96 se encuentran relacionadas a la calidad y oportuna prestación de los servicios (57%), 35 se refieren a facturación y cobro de servicios (21%), 36 a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (21%) y 4 a acceso a la infraestructura (1%).

Gráfico N° 10 Apelaciones ingresadas por materia 2022



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 Tren Urbano de Lima S.A cuenta con el mayor número de apelaciones ingresadas, alcanzando 88 apelaciones durante el año 2022, seguida de APM Terminals Callao S.A. que cuenta con 51 apelaciones ingresadas según el siguiente detalle:



Cuadro N° 15 Apelaciones ingresadas por Entidad Prestadora y Materia en el año 2022

		Materia Reclamos ingresados 2022				
Infraestructura	Entidad Prestadora	Facturación	Daños y pérdidas	Calidad	Aplicación REMA	Total
Vías Férreas	Tren Urbano de Lima S.A.	0	3	85	0	88
	APM Terminals Callao	34	17	0	0	51
Puertos	DP World Callao S.R.L	1	10	0	0	11
	Total	35	27	0	0	62
	Aeropuertos Andinos del Perú S.A	0	0	5	1	6
	Lima Airport Partners S.A.	0	2	4	0	6
Aeropuerto	Aeropuertos del Perú S.A.	0	0	1	0	1
	Corpac S.A.	0	1	0	0	1
	Total	0	3	10	1	14
Red Vial	Concesionaria Vial del Perú S.A.	0	1	0	0	1
	Autopista del Norte S.A.C.	0	1	0	0	1
	Concesionaria IIRSA Norte S.A.	0	1	0	0	1
	Concesionaria interoceánica Sur Tramo 3 S.A.	0	0	1	0	1
	Total	0	3	1	0	4
Total		35	36	96	1	168

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

• Expedientes en trámite durante 2022 por entidad prestadora

Debido a la falta de quorum del TSC, durante el año del 2022 se elevó el número de expedientes en trámite, pasando de 161 en diciembre de 2021 a 329 de expedientes en trámite al finalizar el año 2022.

• Informes relacionados a procesos contenciosos administrativos

Durante el año 2022 se elaboraron y presentaron ante Procuraduría Pública, seis (6) 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° 16
Informes para Procuraduría Pública de OSITRAN

Mes	Informe	Expediente	
	Informe N° 005-2022-STO-OSITRAN	Exp. 174-2020-TSC-OSITRAN	
Marzo	Informe N° 006-2022-STO-OSITRAN	Exp. 111-2020-TSC-OSITRAN	
	Informe N° 008-2022-STO-OSITRAN	Exp. 87-2020-TSC-OSITRAN	
Julio	Informe N° 013-2022-STO-OSITRAN	Exp. 263-2016-TSC-OSITRAN	
	Informe N° 014-2022-STO-OSITRAN	Exp. 22-2020-TSC-OSITRAN	
Octubre	Informe N° 017-2022-STO-OSITRAN	Exp. 96-2019-TSC-OSITRAN	

Fuente: Tribunal de Solución de Controversias del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Como se señaló anteriormente, debido a la finalización del periodo de gestión y renuncia de vocales del Tribunal de Solución de Controversias, este órgano colegiado no cuenta con el quorum mínimo de tres (3) vocales que establece la normativa vigente para celebrar sesiones y resolver los reclamos presentados por los usuarios en segunda instancia administrativa.



Calle Los Negocios 182, piso 2 Surquillo - Lima Central Telefónica: (01) 500-9330 www.ositran.gob.pe En atención a ello, la Secretaría Técnica, en coordinación con la Alta Dirección del Ositrán, ha venido solicitando a la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), gestionar junto a los ministerios involucrados, la correspondiente designación de los vocales de reemplazo a fin de que el Tribunal reanude el ejercicio de sus funciones, conforme se detalla a continuación:

Cuadro N° 17 Documentos emitidos por la Secretaría Técnica

Número de documento	Fecha
Memorando N° 009-2022-STO-OSITRAN	21 de enero 2022
Memorando N° 022-2022-STO-OSITRAN	24 de febrero 2022
Memorando N° 039-2022-STO-OSITRAN	4 de abril 2022
Memorando N° 055-2022-STO-OSITRAN	26 de mayo 2022
Memorando N° 073-2022-STO-OSITRAN	8 de julio 2022
Memorando N° 080-2022-STO-OSITRAN	15 de agosto 2022
Memorando N° 089-2022-STO-OSITRAN	28 de septiembre 2022
Memorando N° 097-2022-STO-OSITRAN	9 de noviembre 2022
Memorando N° 105-2022-STO-OSITRAN	27 de diciembre 2022

En atención a lo antes indicado la Alta Dirección del Ositrán ha remitido durante el año 2022, los siguientes oficios:

- Oficio N° 0040-2022-PD-OSITRAN, de fecha 25 de enero de 2022, enviado al MEF con copia a la PCM.
- Oficio N° 0041-2022-PD-OSITRAN, de fecha 25 de enero de 2022, enviado al MTC con copia a la PCM.
- Oficio N° 0062-2022-PD-OSITRAN, de fecha 28 de febrero de 2022, enviado a la PCM.
- Oficio N° 0087-2022-PD-OSITRAN, de fecha 4 de abril de 2022, enviado a la PCM.
- Oficio N° 0110-2022-PD-OSITRAN, de fecha 26 de mayo de 2022, enviado a la PCM con copia al MEF y al MTC.
- Oficio N° 0183-2022-PD-OSITRAN, de fecha 8 de julio de 2022, enviado a la PCM con copia al MEF y al MTC.
- Oficio N° 0198-2022-PD-OSITRAN, de fecha 15 de agosto de 2022, enviado a la PCM con copia al MTC.
- Oficio N° 0237-2022-PD-OSITRAN, de fecha 28 de septiembre de 2022, enviado a la PCM con copia al MTC
- Oficio N° 0285-2022-PD-OSITRAN, de fecha 10 de noviembre de 2022, enviado a la PCM con copia al MTC

Asimismo, se ha venido realizando coordinaciones por vía telefónica y correo electrónico con dichas entidades a fin de impulsar el trámite para el nombramiento de los vocales, encontrándose aún pendiente la designación.

5.7. Función normativa³⁷

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.

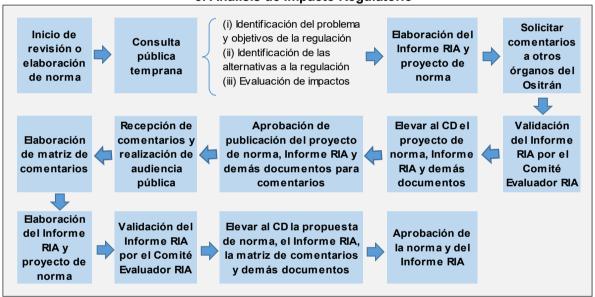
³⁷ Cabe señalar que, si bien la misión normativa también comprende la emisión de mandatos de acceso, durante el 2018 no se emitieron mandatos de acceso.



Calle Los Negocios 182, piso 2 Surquillo - Lima Central Telefónica: (01) 500-9330 www.ositran.gob.pe Así, se cuenta, por un lado, con el Manual para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio en el Ositrán (Manual RIA) aprobado en diciembre de 2017, el cual constituye un documento de uso interno que brinda las pautas y criterios necesarios para la realización del análisis de impacto regulatorio en el Ositrán, de conformidad con las buenas prácticas en esta materia recomendadas por la OCDE. De otro lado, se cuenta con el Manual de Gestión de Procesos y Procedimientos E5 – Gestión Normativa (MGPP E5)³⁸. En la ficha de proceso nivel 0 de dicho Manual se encuentra 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 no³⁹.

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

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 Ositran tienen ese carácter.



-

³⁸ Aprobado mediante Memorando Circular N° 129-2021-GG-OSITRAN

más adecuados y racionales. Considerando ello, el Manual de Análisis de Impacto Regulatorio del Ositrán establece que la adopción del RIA se debe dar en aquellas regulaciones que incidan en el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como en el cumplimiento de los contratos de concesión. Así, dicho Manual establece que el supuesto central para elaborar un RIA es la modificación, adición o eliminación de algún elemento de aquellos reglamentos que regulan el ejercicio de las principales funciones de la entidad, tales como las funciones supervisora o reguladora.

5.7.1. Normas modificadas durante 2022

• 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.

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0045-2022-CD-OSITRAN, de fecha 19 de octubre de 2022, se dispuso la publicación en el portal institucional del Ositrán para comentarios el proyecto de "Modificación del Manual de Selección de Empresa Auditora de Tráfico Vehicular" y estableció un plazo de quince (15) días calendario para la recepción de comentarios de los interesados. Al respecto, se recibieron comentarios de cinco (5) empresas concesionarias, los cuales fueron evaluados por la Jefatura de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

En ese sentido, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 057-2022-CD-OSITRAN de fecha 5 de diciembre de 2022 se aprobó la modificación de los numerales 1.2, 1.3, 2.2, 2.3 y 2.5, del apartado "Alcances" y del Anexo 1 "Flujograma del Proceso de Selección del Auditor de Tráfico Vehicular", así como la incorporación de los Anexos 4.A, 4.B, 4.C y 4.D, del Manual de Selección de Empresa Auditora de Tráfico Vehicular aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2013-CD-OSITRAN. Dicha modificatoria tiene como fin promover mayor competencia en las convocatorias que efectúen las empresas concesionarias, introducir compromisos y declaraciones explícitas respecto a conductas ilegales o anticompetitivas e incorporar términos que brinden a este Organismo Regulador facultades de verificar en campo las auditorías de tráfico vehicular y así corroborar la transparencia y eficiencia de tales actividades.

5.7.2. Procedimientos de modificación de reglamentos en trámite

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, es necesaria 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 a la 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.

En enero de 2022, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 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 interesadas⁴⁰. Así, a la fecha de presentación del Reporte Anual de Desempeño del año 2022, 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.

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



_

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 Nº 014-2003-CD-OSITRAN. Dicha norma establece reglas, principios y procedimientos que tienen por finalidad generar bienestar a los usuarios por la vía de una mayor competencia en la prestación de servicios que resultan esenciales para completar la cadena logística del transporte de carga y de pasajeros; y que requieren utilizar, de manera indispensable, Facilidades Esenciales controladas por una Entidad Prestadora.

El 29 de enero de 2021, mediante Memorando Nº 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
- Uniformización de requisitos por infraestructura
- Actualización del 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. Con ello, se busca contar con un texto que recoja las últimas y cambiantes tendencias en materia de contratación pública, a fin de lograr mayores niveles de eficacia, que permitan priorizar y optimizar el uso de los recursos públicos, la transparencia en la gestión, así como la práctica de medidas preventivas y de disuasión que garanticen la integridad en las contrataciones de los servicios de supervisión.

Así, 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 generaría incentivos suficientes, en algunos casos hasta que exista una mayor concurrencia de postores, para participar en los respectivos procesos de selección, lo que repercutiría 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 ajustarían a las estrategias de supervisión desarrolladas y



- ejercidas por Ositrán. El desfase de los conceptos empleados por el reglamento generaría que algunas de sus disposiciones devengan en inaplicables.
- Adecuar la normativa con el principio de enfoque por resultados establecidos por el Decreto Legislativo Nº 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 Nº 240-2018-EF (30.10.2018).
- Actualizar lo concerniente a los impedimentos de las empresas supervisoras y los conflictos de interés que se pudieran 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

En el año 2022, la Gerencia de Atención al Usuario procedió a elaborar el sustento necesario para dar inicio al procedimiento de modificación normativa del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, con la finalidad de recoger las necesidades de los agentes del sector, y proponer mejoras al marco normativo contenido en el citado Reglamento.

En efecto, mediante Memorando N° 00550-2022-GG-OSITRAN, la Gerencia General del Ositrán otorgó la autorización respectiva para la elaboración de la propuesta de modificación normativa antes mencionada, así como del cronograma respectivo, en virtud de lo dispuesto en el proceso E5.02 "Elaboración y actualización de reglamentos y otras normas de carácter regulatorio".

Durante el mes de enero del presente año, se llevó a cabo la etapa de Consulta Pública Temprana, en el marco de lo dispuesto en el Manual de Análisis de Impacto Regulatorio del Ositrán, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 047-2017-CD-OSITRAN, la cual tuvo por finalidad recabar las opiniones de los diversos stakeholders, para una adecuada toma de decisiones regulatorias por parte del Ositrán.

A la fecha, la Gerencia de Atención al Usuario se encuentra elaborando el reporte final correspondiente al desarrollo de la etapa de Consulta Pública Temprana, la cual culminó el 31 de enero de 2023.

• Modificación del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

En el año 2022, mediante Sesión Ordinaria N° 764-2022-CD-OSITRAN de fecha 4 de mayo de 2022, los miembros del Consejo Directivo formularon el Pedido N° 001-764-22-CD-OSITRAN solicitando que "la Gerencia de Atención al Usuario en coordinación con la Gerencia de Asesoría Jurídica evalúen la posibilidad técnica y legal de aprobar un



Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios tipo que sea aplicable a todas las entidades prestadoras" (cursivas añadidas).

En atención a dicho pedido, mediante Informe Conjunto N° 0051-2022-IC-OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario y la Gerencia de Asesoría concluyeron que dicha posibilidad resulta viable, en tanto el Reglamento de Reclamos del Ositrán es de aplicación general y recoge todas las disposiciones procedimentales necesarias que posibilitan a las entidades prestadoras resolver los reclamos presentados por los usuarios. Por ello, se propuso solicitar la autorización de la Gerencia General para la elaboración de una propuesta de modificación normativa que permita viabilizar lo anterior.

De este modo, el Consejo Directivo tomó conocimiento de lo propuesto en el Informe antes señalado en la Sesión 767-2022-CD-OSITRAN del 22 de junio de 2022, manifestando su conformidad y disponiendo que se continúe con las acciones correspondientes, informándose de ello a la Gerencia de Atención al Usuario mediante proveído del 23 de junio de 2022.

No obstante lo indicado anteriormente, la Gerencia de Atención al Usuario ha efectuado la evaluación de las disposiciones vigentes contenidas a la fecha en el Reglamento de Reclamos del Ositrán, identificando aspectos adicionales que, en base a las estipulaciones vigentes contenidas en normas de rango superior y en virtud de las diversas problemáticas advertidas en la tramitación de los reclamos presentados por los usuarios ante las entidades prestadoras, ameritan igualmente su actualización a través de una propuesta de modificación normativa, que permita dotar de mayor predictibilidad a las disposiciones del Reglamento de Reclamos del Ositrán, y adecuar a su vez su contenido procedimental a la normativa vigente.

En ese sentido, la Gerencia de Atención al Usuario ha previsto continuar en el presente año con las acciones respectivas para elaborar el sustento necesario para dar inicio al procedimiento de modificación normativa, que permita abordar ampliamente la problemática y oportunidades de mejora advertidas en el contenido normativo del Reglamento de Reclamos del Ositrán.

 Modificación del Reglamento del Aporte por Regulación para incluir el Procedimiento de Fraccionamiento y/o Aplazamiento de Deudas Tributarias derivadas del Aporte por Regulación y adjuntó el cronograma de trabajo respectivo

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 064-2015-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, se aprobó el Reglamento de Aporte por Regulación, con el objetivo de regular el ejercicio de las facultades del Ositrán, así como los procedimientos relacionados con el Aporte por Regulación (en adelante APR) a cargo de las Entidades Prestadoras que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público.

Mediante Memorando N° 00626-2022-GA-OSITRAN de julio de 2022, la Gerencia de Administración indica que existen Resoluciones de Determinación y Resoluciones de Multa vinculadas con el pago del APR impuestas a las Entidades Prestadoras, las cuales se encuentran pendientes de cobro pues han sido impugnadas por los Contribuyentes. Por ello, la Gerencia de Administración considera que sería recomendable la modificación del Reglamento del APR para establecer expresamente la facultad de otorgar beneficios de aplazamiento y fraccionamiento en caso los resultados de los procesos impugnados fueran favorables para el Ositrán.

En ese contexto, la Gerencia General solicitó a la Gerencia de Administración a traves del Memorando Nº 0336-2022-GG-OSITRAN seguir el Procedimiento de Elaboración y Actualización de Reglamentos y otras Normas de Carácter Regulatorio (Código E5.02.PR), del Manual de Gestión de Procesos. Asimismo, con Memorando Nº 0433-2022-GG-OSITRAN, la Gerencia General autorizó el inicio del procedimiento de modificación del citado Reglamento.



A la fecha de emisión del presente Reporte, la Gerencia de Administración se encuentra elaborando el sustento necesario para realizar un adecuado Análisis de Impacto Regulatorio en línea con el Manual RIA del Ositrán.

5.7.3. Proyectos de Lineamientos elaborados durante 2022

De conformidad con el artículo 77º del REGO, en virtud del cual el Consejo Directivo del Ositrán puede emitir lineamientos que constituyen pautas que, sin tener carácter vinculante, orienten a los agentes económicos sobre los alcances y criterios de interpretación de las normas cuya aplicación tienen encomendadas los diferentes órganos del Ositrán.

 Propuesta de lineamientos para regular el procedimiento de devolución de tarifas cobradas indebidamente o en exceso a los usuarios de la Red Vial

A través del Informe Conjunto N° 00160-2022-IC-OSITRAN (GSF-GRE-GAU-GAJ), se puso en consideración del Consejo Directivo la propuesta de "Lineamientos para la devolución de tarifas cobradas indebidamente o en exceso a los usuarios de la Red Vial, con el fin de establecer las pautas que deben tener en consideración los órganos competentes al momento de evaluar la adopción de una medida correctiva en cada caso concreto.

En ese marco, los lineamientos buscan orientar a las Entidades Prestadoras y los Usuarios de la Red Vial sobre la aplicación de las medidas correctivas de devolución de tarifas cobradas indebidamente o en exceso a los usuarios de la Red Vial, y su finalidad es dotar de predictibilidad al contenido de las medidas correctivas de devolución de pagos indebidos o en exceso a los usuarios de la Red Vial, lo cual sería posible a través del siguiente esquema:

- Determinación previa de los montos de devolución e identificación de los usuarios afectados
- Comunicación del procedimiento de devolución
- Determinación de los Mecanismos de devolución
- Verificación del cumplimiento de la medida correctiva

La propuesta fue evaluada en Sesión Ordinaria Nº 786-2023-CD-OSITRAN, y mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 0003-2003-CD-OSITRAN, de fecha 13 de enero de 2023, se autorizó la publicación del proyecto de "Lineamientos para la devolución de tarifas cobradas indebidamente o en exceso a los usuarios de la Red Vial" en el Diario Oficial "El Peruano", y otorgándose un plazo de quince (15) días hábiles, contados desde el día siguiente de efectuada la publicación para que los interesados remitan por escrito sus comentarios o sugerencias al Ositrán.

• Lineamientos Generales a aplicarse en los procedimientos tarifarios bajo la metodología de precios tope o mecanismo RPI-X

El 22 de julio de 2021, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2021-CD-OSITRAN, se dispuso la publicación del documento "Lineamientos Generales a aplicarse en los procedimientos tarifarios bajo la metodología de precios tope o mecanismo RPI-X" con la finalidad de recibir comentarios y sugerencias por parte de los interesados⁴¹. Al respecto, la referida Resolución otorgó un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano; así, considerando

Cabe mencionar que, si bien no existía obligación legal de prepublicar la propuesta de Lineamientos -pues no se trata de una norma con carácter vinculante, sino únicamente de un instrumento con carácter orientativo que contiene los criterios que ha venido empleado el Regulador en los procedimientos tarifarios en los que resulta aplicable la metodología RPI-X, se estimó pertinente realizar la difusión de dicha propuesta a efectos de recibir comentarios por parte de los interesados.



_

que la publicación se efectuó el 25 de julio de 2021, el plazo para la presentación de comentarios y sugerencias culminaría el 8 de setiembre de 2021.

El 23 de marzo de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán en su Sesión Ordinaria N° 761-2022-CD-OSITRAN analizó la propuesta de los "Lineamientos Generales a aplicarse en los procedimientos tarifarios bajo la metodología de precios tope o mecanismo RPI-X", así como la matriz con evaluación de los comentarios recibidos, solicitando que se efectúen precisiones al documento. Posteriormente, mediante Resolución N° 013-2023-CD-OSITRAN de fecha 21 de marzo de 2023, se aprobaron los "Lineamientos Generales a aplicarse en los procedimientos tarifarios bajo la metodología de precios tope o mecanismo RPI-X".

Cabe mencionar que los Lineamientos no son vinculantes, sino que tienen por objetivo constituirse en un documento orientativo que establece criterios metodológicos aplicables en el marco de los procedimientos administrativos de revisión de tarifas máximas, en los cuales se emplee la metodología de precios tope o mecanismo RPI-X bajo el enfoque de números índice. Así, dicho documento constituye una herramienta puesta a disposición de los administrados que recopila los principales criterios técnicos empleados en las decisiones tomadas por el Regulador en los procedimientos administrativos de revisión de tarifas máximas, reforzando así la predictibilidad y transparencia.

5.8. 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 que contienen disposiciones materia de competencia de este organismo:

Propuestas de modificación normativa al Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada

Al respecto, mediante Informe N° 00014-2022-GAJ-OSITRAN, de fecha 19 de enero de 2022, se emitió opinión sobre lo siguiente:

El Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos, constituye la norma que regula el marco normativo para el desarrollo de los proyectos de inversión bajo las modalidades de Asociación Público Privada (en adelante APP) y de Proyectos en Activos. Dicho decreto y su reglamento establecen el procedimiento a seguir para los casos en los que se requiera opinión previa a la versión inicial y final de los contratos de concesión bajo la modalidad de APP; así como para los casos de modificación de los referidos contratos de concesión.

Los artículos 51° y 55° del Reglamento Decreto Supremo N° 240-2018-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362 establecen que, para los casos de versión inicial y final de contratos de concesión bajo la modalidad de APP, el Organismo Regulador tiene un plazo de quince (15) días hábiles para emitir opinión.

Por otro lado, el artículo 55° del Decreto Legislativo N° 1362 y el artículo 136° del Reglamento han establecido un mecanismo de evaluación conjunta para los casos de modificaciones contractuales, cuyas disposiciones se aplican para todos los casos de adendas, sean éstas, solicitadas por el inversionista o por el Concedente; en esa línea, el numeral 138.6 del artículo 138 del Reglamento regula en forma específica esta etapa del proceso de modificación contractual de los Contratos de APP, de acuerdo con la referida norma, las opiniones sobre modificaciones de los contratos de concesión deberán ser por los organismos reguladores en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud de opinión, salvo que se requiera



información complementaria, en cuyo caso deberá solicitarla dentro de los tres (03) días hábiles de recibida la solicitud de opinión y el plazo quedará suspendido hasta que se reciba la información.

Se considera que los plazos establecidos para que el Organismo Regulador emita opinión respecto de las versiones iniciales y finales de los proyectos de Contratos de Concesión, así como el plazo para la emisión de opinión en los proyectos de modificación de los Contratos de Concesión resultan insuficientes, debido a la complejidad de las materias que se abordan, lo que en algunos casos implican que el Consejo Directivo deba analizar los proyectos en más de una sesión.

Es necesario que el numeral 55.3 del artículo 55 y el numeral 138.6 del artículo 138 del Decreto Supremo N° 240-2018-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, sean modificados y se estipule un máximo de veinticinco (25) y veinte (20) días hábiles, respectivamente, para que los Organismos Reguladores puedan emitir opinión respecto de las versiones iniciales y finales así como sobre las modificaciones a los Contratos de Concesión.

Asimismo, la modificación de los artículos 17 y 56 del Decreto Legislativo N° 1362 así como el artículo 111 del Decreto Supremo N° 240-2018-EF resultan necesarios, toda vez que, se ha detectado aspectos que deberían ser mejorados o precisados, tal como se detalla a continuación:

- (i) Se propone la modificación del artículo 17 del Decreto Legislativo N° 1362, a fin que de extender la posibilidad que los demás funcionarios y servidores de las entidades que participan en los Contratos de APP, puedan acceder a los seguros de responsabilidad administrativa, civil y penal.
- (ii) Se busca poner mayor énfasis en la responsabilidad de la entidad pública titular del proyecto de garantizar la participación de los organismos reguladores en los arbitrajes derivados de los Contratos de APP, para lo cual se plantea la modificación del artículo 56 del Decreto Legislativo N° 1362.
- (iii) Respecto del artículo 111 del Decreto Supremo N° 240-2018-EF se busca otorgar mayor claridad al hecho que el mecanismo de Suspensión del Contrato de APP (o suspensión de la concesión o del plazo de la concesión), únicamente se active cuando se perjudica directamente el aprovechamiento económico de la concesión.

Al respecto, mediante Acuerdo N° 2413-757-22-CD-OSITRAN de fecha 20 de enero de 2022, se aprobó la propuesta de modificación normativa del Decreto Legislativo N° 1362, y su Reglamento, enviándose la propuesta de modificación normativa al Ministerio de Economía y Finanzas, a fin de continuar con el trámite de aprobación correspondiente.

 Proyecto de Ley N° 1025/2021-CR, el cual propone una "Ley que modifica el Código de Protección y Defensa del Consumidor"

Mediante Informe N° 0004-2022-GAU-GAJ-OSITRAN, de fecha 24 de enero de 2022, se emitió opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1025/2021-CR.

Respecto a la propuesta de modificación de los artículos 97° y 104° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, se debe tener en cuenta que la eventual aprobación de la propuesta normativa en mención, ésta resultaría de obligatorio cumplimiento para el INDECOPI y para los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en Servicios Públicos (OSITRAN, OSIPTEL, OSINERGMIN y SUNASS).

En ese sentido, sobre la asignación de un porcentaje de las multas impuestas a los proveedores de productos y/o servicios a modo de indemnización o resarcimiento por el daño que se habría generado, se debe tener en cuenta que en estos casos la responsabilidad que se determina es de naturaleza administrativa, que se sustenta en la



ilicitud que se habría cometido ante la puesta a disposición de un producto o servicio que no reunía las condiciones de calidad e idoneidad, mientras que la determinación en sede judicial de la responsabilidad civil tiene como fundamento el resarcimiento de un "daño" cuyos criterios de valoración difieren a la responsabilidad administrativa

Así, el numeral 251.1 del artículo 251° del Texto Único Ordenado de la Ley de Procedimiento Administrativo General y el literal i, numeral 1.1 del artículo 1 y artículo 100 del Código de Protección y Defensa del Consumidor distinguen la responsabilidad civil de la responsabilidad administrativa; esta última norma precisa además que las pretensiones de carácter indemnizatorio deben ser solicitadas en Sede Judicial.

Ahora bien, la propuesta normativa, lejos de brindar mecanismos de empoderamiento al consumidor o usuario para el mejor ejercicio de sus derechos o de promover los sistemas alternativos de solución de sus controversias (arbitraje, conciliación, etc.), limita su motivación al ámbito económico, partiendo de la premisa de que el sistema judicial, en vez de ser un pilar central para la justicia, conlleva a cargas y perjuicio a quienes deciden acudir a la tutela jurisdiccional.

Por otro lado, las multas impuestas a título de sanción forman parte del tesoro público, siendo que, el escenario excepcional en el cual se dispone que un porcentaje de dicha multa sea asignada a una asociación de consumidores, responde a que estas actúan en defensa de los intereses colectivos o difusos de los consumidores y la sociedad en general, puesto que se trata de un interés supraindividual. Situación que no ocurre en el escenario que plantea el Proyecto de Ley N° 1025/2021-CR, toda vez que no se ha sustentado el motivo por el cual la entrega directa de las multas a los consumidores o usuarios resulta equiparable a las acciones de defensa de las asociaciones de consumidores.

Un punto a tener en cuenta, es el impacto en las instituciones involucradas ante la reducción de sus recursos, ello por cuanto el importe de las multas constituyen beneficios económicos para dichas instituciones, como es el caso del Ositrán en virtud de lo previsto en el numeral 4 del artículo 78° de su Reglamento de Organización y Funciones, razón por la cual, la limitación y/o reducción de los mismos, generaría impactos en los recursos a ser percibidos, afectando de esta manera el desarrollo de sus funciones.

En adición a ello, se debe tener presente que la estimación y determinación de las multas que se aplican en el marco de los Procedimientos Administrativos Sancionadores se efectúan en función a criterios objetivos y uniformes que garantizan la razonabilidad y proporcionalidad de su imposición; en tal sentido, el proyecto normativo no ha precisado bajo qué criterios se llevaría a cabo la determinación si se tuviera que realizar una redistribución de un importe a favor de los consumidores o usuarios.

 Proyecto de Ley N° 1312/2021-Cr, el cual propone una "Ley que modifica el Código de Protección y Defensa del Consumidor", para incorporar aspectos referidos a reclamos de servicios públicos y atención a los usuarios a través de la página web y vía electrónica.

Mediante Informe N° 00024-2022-GAJ-OSITRAN, de fecha 21 de marzo de 2022, se emitió opinión sobre lo siguiente:

- Sobre la propuesta de modificación del artículo 24° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, se desarrollan medidas que el legislador considera deben ser dispuestas expresamente para determinados servicios (telefonía, cable, internet, electricidad, gas, agua y alcantarillado, pasajes aéreos, marítimos o terrestres), respecto de los cuales este Organismo Regulador no tiene injerencia ni ámbito de competencia alguno.
- No obstante, cabe señalar que en la Exposición de Motivos no se ha indicado cuál es el problema puntual y concreto que ha sido identificado, a fin de que se evalúe si las medidas planteadas -las cuales han sido contempladas en la propuesta de norma- resultan adecuadas e idóneas para solucionar una problemática que resulta



relevante en los mercados y/o sectores a los que se ha hecho alusión en los numerales 24.4 y 24.5 del artículo 24° de la propuesta normativa.

- De igual modo, respecto de las modificaciones planteadas a los artículos 47° y 62° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, sobre el plazo para la entrega de la copia de los contratos, así como, el procedimiento para acreditar válidamente el consentimiento del consumidor para la contratación electrónica, no resultarían aplicables al sector regulado por el Ositrán; debido a que, en los servicios brindados en las infraestructuras de transporte de uso público, el vínculo contractual generado entre las entidades prestadoras y los usuarios no tiene carácter permanente ni requiere un único pago o la suscripción de un contrato en particular, como es en el caso de los servicios públicos domiciliarios, sino que para cada uso se debe pagar la tarifa establecida.
- Con relación a la modificación del artículo 65° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, en tanto aborda aspectos del sistema de atención de reclamos aplicables a los diversos sectores regulados, ante los términos expresamente utilizados, la mención e inclusión a "pasajes aéreos, marítimos o terrestres" no resulta pertinente, puesto que estos no constituyen servicios regulados y/o supervisados por el Ositrán, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo.
- Proyectos de Ley N° 021/2021-CR, 079/2021-CR, 789/2021-CR, 1025/2021-CR Y 1051/2021-CR por el que se propone modificar la "Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, para apoyar al sostenimiento y funcionamiento de las asociaciones de consumidores"

Al respecto, mediante Informe N° 00041-2022-GAJ-STO-OSITRAN, de fecha 19 de enero de 2022, se señaló lo siguiente:

- Con relación a la propuesta de modificación del artículo 99° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, relativo a los pagos en exceso de precio, no corresponde emitir pronunciamiento sobre el Proyecto de Ley en este extremo, al encontrarse la atención de reclamos relacionada a precios fuera del ámbito y funciones del Ositrán. Asimismo, respecto de la precisión relacionada a que en el caso de pagos indebidos el infractor debe informar al consumidor la devolución a realizar; cabe señalar que de acuerdo con el literal a) del artículo 33° del Reglamento de Reclamos, el TSC ya viene resolviendo reclamos por cobros indebidos a los usuarios, lo que incluye la correspondiente devolución de lo pagado en exceso.
- Respecto de la modificación del artículo 115° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, relacionado a las medidas correctivas reparadoras en el caso de sobreprecios pagados como consecuencia de la existencia de cárteles o concertación de precios, no corresponde emitir pronunciamiento sobre el Proyecto de Ley en este extremo, al encontrarse fuera del ámbito y funciones del Ositrán.
- Sobre la propuesta de modificación de los artículos 112°, 113°, 131°, 134° y 156° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, así como la incorporación del artículo 156-A, ya se ha emitido una opinión al respecto mediante Informe Conjunto N° 00124-2021-IC-OSITRAN, resaltando que, en cuanto a la modificación del artículo 156°, 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.
- En cuanto a la modificación del artículo 3° de la Ley N° 27332, a fin de que la alícuota del aporte por regulación, dentro del 1% de tope, no sea aprobada por Decreto Supremo sino por Resolución de Consejo Directivo del respectivo organismo



regulador; y que lo no ejecutado sea incluido como saldo de balance del ejercicio presupuestal 2022 y no pueda ser transferido a otras entidades públicas, pliegos, programas, proyectos, actividades o unidades ejecutoras, corresponde indicar que tales propuestas se encontrarían acordes con la recomendación de fortalecimiento de la gobernanza de los reguladores económicos, y el principio de buena gobernanza de los organismos reguladores relacionado a su financiamiento, formuladas por la OCDE.

- En caso de que el 10% de los saldos del balance anual sea destinado a financiar el fortalecimiento y funcionamiento de las asociaciones de consumidores que participan en el Sistema Integrado de Protección del Consumidor, se debe indicar que dicho extremo de la propuesta colisiona con la recomendación y el principio de financiamiento OCDE, al afectar los recursos de los organismos reguladores, que deben estar destinados únicamente a su sostenimiento institucional, lo que incide en su organización y funcionamiento.
- La incorporación de la Sexta Disposición Complementaria Final a la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, a efectos de disponer que las asociaciones de consumidores cuenten con legitimidad para interponer reclamos ante las empresas prestadoras de servicios públicos y los Organismos Reguladores de dichos servicios, en defensa de los intereses colectivos y/o difusos de los usuarios de los servicios públicos; en el Reglamento de Reclamos de Ositrán ya se encuentra previsto que las Asociaciones de Consumidores puedan actuar en representación de los usuarios o agremiados para la interposición de reclamos y/o recursos impugnativos; por lo que no corresponde realizar observación o precisión alguna respecto de este extremo de la propuesta de modificación.

Proyecto de Ley N° 3049/2022-CR, el cual propone la "Ley que crea la Ventanilla Única del Consumidor"

Mediante Informe N° 00121-2022-GAU-GAJ-OSITRAN, de fecha 11 de octubre de 2022, el Ositrán emitió opinión respecto al Proyecto de Ley N° 3049/2022-CR que propone la ley que incorpora a los organismos reguladores de los servicios públicos a la Plataforma Mejor Atención al Ciudadano – MAC y que declara de interés nacional la creación de la ventanilla del consumidor y usuario.

Se propone la implementación de la "Ventanilla Única del Consumidor" con la finalidad de promover y facilitar la presentación de los reclamos de los consumidores ante la problemática derivada del desconocimiento sobre a cuál es la institución (pública o privada) a dónde deben dirigir sus reclamos por disconformidades con bienes o servicios adquiridos; al respecto, se considera que la propuesta generaría confianza en los consumidores y/o usuarios que tendrían a su disposición una vía que canalizaría cualquier reclamo de manera independiente del sector al que corresponda.

Sin embargo, se debe tener presente que el Decreto Legislativo Nº 1211 y su Reglamento, establecen el marco normativo para el fortalecimiento e implementación de servicios públicos integrados a través de ventanillas únicas, por lo que se recomienda evaluar su implementación a través de la vía más idónea en atención a la finalidad prevista en el Proyecto de Ley N° 3049/2022-CR, la cual debe resultar concordante con las políticas públicas previamente aprobadas.

Adicionalmente, se considera pertinente que el Proyecto de Ley indique expresamente que la "Ventanilla Única del Consumidor" constituye una vía complementaria a los canales de recepción de reclamos con los que ya cuenta cada entidad; asimismo, que se establezca el plazo otorgado para la derivación del reclamo a la autoridad competente, y si éste se contabiliza dentro del que se encuentra establecido por la norma sectorial o particular para la emisión de la respuesta al reclamo. También, para la función de informar los consumidores respecto al estado de su reclamo, se debe expresar que se garantizará la interoperabilidad o intercambio interconectado de información en tiempo real o inmediato con las entidades encargadas de tramitar los reclamos en Primera Instancia.



En cuanto a la denominación del proyecto ley bajo comentario "Ventanilla Única del Consumidor", debe indicarse que esta resulta imprecisa con la definición de "usuario" empleada en los sectores regulados, además de incurrir en un supuesto de exclusión para su utilización por parte de los usuarios intermedios bajo la competencia del Ositrán, por lo que resultaría necesario modificar su denominación a "Ventanilla Única de Usuarios y Consumidores" u otra análoga.

En esa misma línea, resulta importante señalar la necesidad de identificar de manera expresa las entidades o instituciones que se encontrarían bajo el alcance del mismo, toda vez que, si bien en la Exposición de Motivos se hace mención al INDECOPI y los organismos reguladores, no se ha efectuado acotación alguna en el texto del proyecto, respecto a los reclamos bajo competencia de otras entidades públicas.

 Proyecto de Ley N° 3209/2022-CR, el cual propone una "Ley que dispone que multas impuestas por los Organismos Reguladores OEFA, OSINERGMIN, OSIPTEL, OSITRAN y ANA deben destinarse en un 50% a las zonas afectadas y se ordene indemnización por daños causados"

Mediante Informe N° 00140-2022-GSF-GAJ-OSITRAN, de fecha 09 de noviembre de 2022, se emitió la siguiente opinión:

- La actividad de supervisión y/o fiscalización de Ositrán se realiza de forma coordinada entre sus órganos de línea, que son: la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (GRE), la Gerencia de Atención al Usuario (GAU) y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) cuyas funciones se encuentran detalladas en el Capítulo VI del ROF de Ositrán; dichos órganos se encargan de verificar el cumplimiento de las obligaciones normativas y contractuales en materias económica, comerciales, operativos, inversiones, administrativos y financieros por parte de las Entidades Prestadoras. Cabe precisar que la GSF no solo se constituye como órgano de línea que promueve o gestiona las actividades de fiscalización conforme lo estipulado en los numerales 3° y 4° del ROF de Ositrán, sino también, se constituye como órgano resolutor en primera instancia de los Procedimientos Administrativos Sancionadores iniciados en contra de las Entidades Prestadoras.
- El Ositrán ha implementado, a través de sus Reglamentos, disposiciones normativas respecto de cómo llevar a cabo su actividad de fiscalización y cómo es el mecanismo del procedimiento sancionador; cabe precisar que en el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS) no solo se ha previsto los órganos encargados de cada etapa del procedimiento y la tipificación de los supuestos infractores, sino que también se ha dispuesto la tipificación de las medidas correctivas susceptibles de ser aplicadas dentro del procedimiento sancionador iniciado en contra de una Entidad Prestadora, por ello no existe la necesidad de emitir una norma, como el caso del Proyecto de Ley 3209/2022-CR, que lo faculte a imponer medidas correctivas pues Ositrán cuenta con normativa expresa al respecto.
- Sobre las medidas correctivas, estas se emplean al advertir el incumplimiento de una obligación con la finalidad de ordenar la reposición o la reparación de la situación alterada por la infracción a su estado anterior, incluyendo la de los bienes afectados, conforme lo expresamente estipulado en el Artículo 251° del TUO de la LPAG; cabe precisar que, dichas medidas correctivas deben encontrarse tipificadas en caso son formuladas dentro de un PAS y deben ser impuestas por la administración observando principios como el de razonabilidad.
- De otro lado, en materia de indemnizaciones se tiene que probar el nexo causal o relación de causalidad, que no es más que la causa—efecto o antecedente consecuencia patrimonial, donde se debe probar el daño causado en abstracto, aspecto de probanza eminentemente judicial, pues el factor in abstracto que se requiere en materia civil es el acontecimiento que debe causar daño y que debe ser



doloso o culposo para que se configure la indemnización, pues podríamos encontrarnos ante eximentes de responsabilidad civil como el caso fortuito o fuerza mayor; por ello, la emisión de una norma como la detallada en el Proyecto de Ley 3209/2022-CR, donde se facultaría a Ositrán a disponer de indemnizaciones a los afectados por la infracción cometida por las Entidades Prestadoras, atentaría contra el orden competencial de la Administración Pública careciendo de objeto su emisión.

- Por lo expuesto, se considera que el Proyecto de Ley afectaría los recursos obtenidos por el Ositrán, puesto que de acuerdo a su ROF las multas forman parte de sus recursos, los cuales deben estar destinados a su sostenimiento institucional, pudiendo afectar el desarrollo de sus funciones, ello como consecuencia de la reasignación de una parte de las multas que esta entidad imponga, pese a que, a la fecha, se cuenta con figuras jurídicas, como la medida correctiva, que son factibles de ser aplicadas y que tienen como consecuencia la reposición o la reparación de la situación alterada por la infracción a su estado anterior, incluyendo la de los bienes afectados.
- Proyecto de Ley N° 3738/2022-CR, el cual propone la "Ley que crea la Ventanilla Digital Única de Atención de Reclamos de los Consumidores"

Mediante Informe N° 00164-2022-GAU-GAJ-OSITRAN, de fecha 29 de diciembre de 2022, se señaló lo siguiente:

- En cuanto a Ventanilla Digital Única de Atención de Reclamos de los Consumidores" debe indicarse que esta resulta imprecisa con la definición de "usuario" empleada en los sectores regulados, además de incurrir en un supuesto de exclusión para su utilización por parte de los usuarios intermedios bajo la competencia del Ositrán; por lo que resultaría necesario modificar su denominación, a fin de que esta no resulte limitativa a la diversidad de usuarios de servicios públicos regulados e incluya a las denuncias y quejas. En consecuencia, se recomienda que su denominación sea "Ventanilla Digital Única de Atención de Reclamos, Denuncias y Quejas de Usuarios y Consumidores".
- Es importante establecer expresamente que la "Ventanilla Digital Única de Atención de Reclamos de los Consumidores" se restringe a la recepción de los reclamos, manteniéndose la estructura funcional de los procedimientos de cada Entidad Prestadora; y brindar claridad respecto a que al momento de la recepción del reclamo se brinda un código que identifica la presentación del documento de reclamación mas no constituye un "código de reclamo", toda vez que, este es asignado cuando es recibido por la Entidad Prestadora que es reclamada.
- El Proyecto de Ley no debe dejar escenarios para la ambigüedad o duda respecto a: (i) la distinción que existe entre recepción y tramitación de los reclamos, puesto que, las Entidades Prestadoras se encuentran obligadas a atender (tramitar) los reclamos que fueran presentados por los usuarios; (ii) el inicio del cómputo del plazo para la emisión de la respuesta a la reclamación, toda vez que, con la presentación del reclamo se despliegan una serie de actos procedimentales para la calificación de admisibilidad del mismo. Por ello, se recomienda establecer de manera expresa el plazo para la derivación del reclamo; (iii) la "Ventanilla Digital Única de Atención de Reclamos de los Consumidores" cumple una función complementaria a las vías de recepción de reclamos con las que ya cuenta la entidad respectiva.
- Cabe resaltar, que si bien se identifican aspectos positivos en cuanto a la implementación de casillas o ventanillas únicas de reclamos, se debe evaluar que el Proyecto de Ley plantea que las entidades públicas que forman parte de la "Ventanilla Digital Única de Atención de Reclamos de los Consumidores" compartan la infraestructura física, virtual y telefónica, lo cual no constituiría una obligación de las Entidades Prestadoras. De modo que no resultaría viable que se pueda hacer mención a un "seguimiento de los procedimientos de reclamo", toda vez que la gestión del trámite le corresponde a la Entidad Prestadora del servicio; es decir,



luego del traslado del reclamo es la entidad que brinda el servicio quien ostenta la información de la etapa en la que se encuentra el reclamo. Por ello, si el usuario desea conocer algún aspecto puntual del reclamo deberá comunicarse directamente a través de los mecanismos de atención de la Entidad Prestadora, para lo cual la implementación de un aplicativo móvil para la recepción de reclamos, denuncias y quejas por parte de las entidades públicas constituiría una vía adicional, en el marco de las mejoras tecnológicas a la que los usuarios podrían acceder para la presentación de sus reclamos.



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.

Cabe mencionar que, el 25 de enero de 2022, el Consejo de la OCDE decidió iniciar las conversaciones de adhesión con Perú, adoptándose el 10 de junio de dicho año la Hoja de Ruta para la Adhesión de Perú a la Convención de la OCDE en la que se establecen los términos, las condiciones y el proceso para su adhesión⁴².

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*" 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, durante el año 2022, se ha venido aplicando el RIA como parte de otros procedimientos de modificación de normas, tales como el REMA y el RGS.

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

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

^{43 &}lt;u>https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/047-CD.pdf</u>



_

https://www.oecd.org/latin-america/paises/peru/

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.

Así, del 13 y 15 de abril de 2022 se desarrolló la 18° Reunión de la NER de manera virtual, en el cual participaron funcionarios de organismos reguladores de los países miembros. así como de países de la región. En dicha reunión se abordó los diferentes enfoques institucionales y regulatorios sobre las plataformas digitales, así como lecciones aprendidas. Por su parte, el 7 de diciembre se desarrolló la 19° Reunión de la NER, evento virtual en el cual, se presentaron -entre otros- los primeros resultados del PAFER que se viene realizando a OSIPTEL. De manera paralela, se realizó la presentación virtual de Informe "Equipping Agile and Autonomous Regulators" (Equippando reguladores ágiles y autónomos), que contó con la participación de Ricardo Quesada, gerente de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, invitado para exponer sobre la experiencia del regulador en la implementación de programas de desarrollo profesional para captar y mantener el mejor talento humano.

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 las 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 2022 se tuvieron los siguientes avances:

- Durante el 2022, por quinta vez, el Ositrán ha presentado a la Comisión de Defensa (i) 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 institución⁴⁴.
- El 5 de julio de 2022, en cumplimiento de lo dispuesto la Resolución de Presidencia (ii) 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 2021. Cabe mencionar que, debido a la coyuntura nacional, la audiencia se llevó a cabo por tercera vez de manera virtual⁴⁵.

Calle Los Negocios 182, piso 2 Surquillo - Lima Central Telefónica: (01) 500-9330 www.ositran.gob.pe

El documento se encuentra disponible en:

https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/05/reporte-desempeno-ositran-2021.pdf https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/07/presentacion-rendicion-cuentas-2021-ositran.pdf

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 2022.

Información sobre las solicitudes de acceso a la información pública recibidas y atendidas durante 2022

Durante el año 2022, se recibieron un total de 451 solicitudes de Acceso a Información Pública (SAIP), de las cuales se atendieron 446 en dicho año, siendo 4 duplicadas y 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.

Asimismo, respecto al portal de transparencia estándar, en 2022 entró en producción en el Ositrán la plataforma de "Registro de Visitas en Línea y Agendas Oficiales" dando cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva N° 01-2022-PCM/SIP denominada "Lineamientos para asegurar la integridad y transparencia en las gestiones de intereses y otras actividades a través del registro de visitas en línea y registro de agendas oficiales". Ambos servicios se encuentran disponibles, para ser consultados, en el Portal de Transparencia Estándar en los Rubros Temáticos: "Registro de Visitas" y "Actividades Oficiales", respectivamente. Cabe señalar que durante el proceso de implementación se ha contado con el apoyo de la Secretaría de Integridad Pública de la PCM.

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 2022 se han registrado 99 afiliaciones a esos sistemas por parte de personas naturales, 43 provenientes de personas jurídicas.

6.4. Implementación del PAFER

El 27 de febrero de 2020, se presentaron los resultados de la evaluación efectuada por la OCDE bajo el Marco para la Evaluación del Desempeño de los Reguladores Económicos (PAFER, por sus siglas en inglés "Performance Assessment Framework for Economic Regulators"). El PAFER constituye un marco innovador desarrollado por la OCDE para evaluar el desempeño de los reguladores económicos, a fin de identificar aquellos aspectos que requieren ser mejorados para fortalecer al regulador y garantizar el cabal cumplimiento de sus funciones y objetivos, contribuyendo así a fomentar el desarrollo del país y mejorar de la calidad de vida de usuarios. Así, en el marco de la evaluación efectuada, el equipo de la OCDE ha elaborado una serie de recomendaciones para el Ositrán, las cuales se encuentran alineadas con las mejores prácticas y estándares internacionales en materia de mejora regulatoria.

El 06 de diciembre de 2022, mediante Informe N° 00001-2022-SCMR-OSITRAN, se informó sobre el estado situacional de la implementación de las recomendaciones formuladas por la OCDE en el marco del PAFER, así como el detalle de las acciones en proceso de implementación. Del total de recomendaciones formuladas (64) se han implementado acciones para el cumplimiento del 60% y se encuentran en proceso de implementación el 14%; mientras que en el caso del 26,6% de las recomendaciones se vienen trabajando en la definición de las acciones a implementar, siendo que en muchos de estos casos las recomendaciones involucran a otros actores del sector.



VII. INTEGRIDAD Y 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 antisoborno⁴⁶. Para el logro del mantenimiento de las certificaciones de los Sistemas de Gestión de la Calidad y Antisoborno, durante 2022 se efectuaron las siguientes actividades:

- a) Revisión y adecuación documentaria del Sistema Integrado de Gestión: Se obtuvo el (i) Manual del Sistema Integrado de Gestión, (ii) Ratificación de la Política de Calidad y Antisoborno; y, (iii) actualización del contexto de la organización y la Matriz de Gestión Integral de Riesgos 2022.
- b) Reevaluación de Riesgos: Respecto de la evaluación de la Matriz de Gestión Integral de Riesgos, se alcanzó el 91% de eficacia de las medidas de control propuestas para mitigar riesgos, dado el continuo trabajo con el equipo de coordinadores del SIG, que han sido el factor clave para la óptima evaluación y tratamiento de riesgos.
- c) En tanto, en la Auditoría Externa de recertificación del Sistema de Gestión Antisoborno (SGAS) y de seguimiento del Sistema de Gestión de la Calidad (SGC), se mantuvo los certificados ISO 9001 y 37001.
- d) Acciones de sensibilización: Se realizaron seis (6) Talleres de sensibilización sobre el Marco Metodológico para la Gestión Integral de Riesgos que incluyeron casos prácticos dirigidos a todo el personal del Ositrán, afianzándose una cultura preventiva. Asimismo, se realizaron dos (2) charlas de Toma de Conciencia ISO 9001 y 37001, efectuadas el 15 y 17 de junio de 2022.
- e) Webinar con los Organismos Reguladores: Con el propósito de sumar esfuerzos para resolver desafíos y replicar soluciones mediante el intercambio interinstitucional de conocimientos, el equipo de modernización organizó el Webinar "Beneficios de las Normas ISO y su impacto en la Gestión de los Organismos Reguladores", que se desarrolló el 21 de junio de 2022.
- f) Webinar de Lucha contra la Corrupción: El equipo de Modernización del Ositrán organizó el Webinar: Sistema de Gestión Antisoborno y Lucha contra la corrupción en el Ositrán, que se desarrolló el 26 de octubre y contó con la participación de Entidades Prestadoras, Empresas Supervisoras y proveedores.

En el año 2022, el Sistema Integrado de Gestión (SIG) se ha visto fortalecido con la implementación de la gestión por procesos a través de los Manuales de Gestión de Procesos y Procedimientos (MGPP) de los diversos procesos en el alcance del SIG, constituyéndose en el pilar para la gestión de riesgos.

Desde el año 2019, en el Ositrán se viene implementando el modelo de integridad. Así, en mayo de 2020, este organismo regulador aprobó su Política de Integridad⁴⁷, 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, y el adecuado funcionamiento de los canales de denuncias garantizándose una investigación imparcial y sanciones oportunas.

En cumplimiento con lo dispuesto en los "Lineamientos para Fortalecer una Cultura de Integridad en las Entidades del Sector Público" mediante la Resolución de Gerencia General N° 00050-2022-GG-OSITRAN⁴⁹ se aprobó el Programa de Integridad del Ositrán para el año 2022, el cual tiene por objetivo continuar con la implementación del Modelo de

https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/05/050-2022-gg-ositran.pdf



71/151

Calle Los Negocios 182, piso 2 Surquillo - Lima Central Telefónica: (01) 500-9330 www.ositran.gob.pe

Wer Resolución № 066-2019-GG-OSITRAN. Disponible en: https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/06/066GG2019.pdf

https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/05/013-2020-pd.pdf

Lineamientos aprobados mediante la Resolución de Secretaría de Integridad Pública N° 002-2021-PCM/SIP.

Integridad en la entidad, así como lograr la consolidación y fortalecimiento de la cultura de integridad en Ositrán, de tal modo que se fortalezca la capacidad preventiva de la entidad.. En tal sentido, y en cumplimiento de las funciones encargadas se realizaron, entre otras, las siguientes acciones:

- Se logró incorporar el enfoque de integridad en el Plan Operativo Institucional.
- 2. Se logró presentar la propuesta de matriz y mapa de riesgos de integridad, el cual fue trabajado sobre 5 procesos de la entidad. la cual se encuentra en evaluación.
- 3. Se logró presentar la propuesta del Código de conducta y ética de los servidores del Ositrán, el cual se encuentra en proceso de aprobación.
- 4. Se logró implementar el correo de consultas sobre problemas y dilemas éticos; así como, el uso de la Plataforma de Debida Diligencia del Sector Público.
- Se logró la aprobación de los Lineamientos del Programa de reconocimiento al 5. personal del Ositrán.
- Se logró la implementación del Registro de Visitas en Línea del Ositrán. 6.
- Se logró llevar a cabo la evaluación de clima laboral, en el cual se incorporaron 6 7. preguntas relacionadas a la ética e integridad.
- Se logró implementar la Plataforma Digital Única de Denuncias del Ciudadano del Sector Público.
- Se logró la presentación oportuna del Índice de Capacidad Preventiva ICP, tanto en el mes de junio como en noviembre de 2022.

Ilustración N° 2 Mensajes comunicaciones de Integridad y Ética



De otro lado, mediante Resolución de Gerencia General N° 0020-2022-GG-OSITRAN⁵⁰, se aprobó la modificación del "Manual de Gestión Integral de Riesgos del Ositrán", cuya finalidad es contribuir con la construcción de una cultura preventiva y de gestión de riesgos a través de la implementación progresiva del SGIR en el Ositrán, en el marco del proceso de Modernización de la Gestión Pública.

De igual manera, mediante Resolución de Gerencia General N° 0054-2022-GG-OSITRAN⁵¹ se aprobó la nueva versión del Reglamento Interno de Servidores Civiles de Ositrán, el cual es de alcance a todos los/as servidores/as civiles del Ositrán, cualquiera fuera su régimen laboral, los mismos que están obligados a conocer el Reglamento. Así, entre obligaciones dispuestas están el (i) Cautelar el estricto cumplimiento de la normatividad laboral y del servicio civil y lo dispuesto en normas como la Política de Integridad y Lucha contra la Corrupción, (ii) hacer cumplir las normas éticas, de integridad, antisoborno, entre otros.

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.

https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/05/054-2022-gg-ositran.pdf



https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/015-2020-pd.pdf

VIII. OSITRÁN MÁS CERCA DE LOS CIUDADANOS

8.1. Mecanismos de relacionamiento con los stakeholders

• Actividades de relacionamiento desarrolladas

A través de la Gerencia de Atención al Usuario, el Ositrán brinda información y orientación a los usuarios sobre sus derechos y obligaciones, procedimientos 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, además de la Sede Central, 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° 18 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

Capacitaciones

Durante el año 2022, la Gerencia de Atención al Usuario realizó doscientos veinticinco (225) actividades de educación, principalmente mediante la modalidad virtual⁵², capacitando a un total de cinco mil cincuenta (5,050) usuarios, lo cual representó un incremento de 7,5% con relación a la cantidad de capacitados el año anterior (4696).

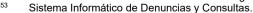
Cuadro N° 19
Charlas de capacitación efectuadas durante el año 2022

Tipo	Número de charlas	Número de usuarios capacitados
Presencial	47	2,435
Virtual	178	2,615
Total	225	5,050

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. SIDECO53

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 acerca de las funciones del Organismo Regulador.

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.





Sobre el particular, en el siguiente cuadro se muestra la información desagregada a nivel regional sobre la cantidad de actividades de educación efectuadas y correspondientes usuarios capacitados:

Cuadro N° 20

Región	Sedes	Cantidad de actividades	Usuarios capacitados
	Sede Central (Lima)	24	271
Lima y Callao	Centro de Orientación al Usuario del Ositrán ubicado en la Línea 1 del Metro de Lima y Callao (CO Línea 1)	27	899
	Centro de Orientación al Usuario del Ositrán ubicado en el Terminal Norte Multipropósito del Callao (CO TNMC)	34	345
Arequipa	Oficina Desconcentrada de Arequipa	45	1248
Cusco	Oficina Desconcentrada de Cusco	40	552
Loreto	Oficina Desconcentrada de Loreto	55	1735
	Total	225	5050

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. SIDECO

Como podemos advertir, la Oficina Desconcentrada de Loreto organizó y desarrolló el mayor número de actividades de educación durante el año 2022, habiendo efectuado un total de cincuenta y cinco actividades (55), contando también con el mayor número de usuarios capacitados, al haber convocado a mil setecientos treinta y cinco (1735) participantes.

Orientaciones

Durante el año 2022, se efectuaron a nivel nacional y a través de los diversos canales de orientación establecidos por el Ositrán, un total de ocho mil ochocientos treinta y cuatro (8834) orientaciones, lo cual representó un incremento de 12,4% con relación a las orientaciones desarrolladas el año anterior (7860). Como se puede observar en el siguiente cuadro, en el primer y segundo trimestre del año 2022, se aprecian un mayor número de orientaciones:

Cuadro N° 21 Orientaciones efectuadas en el año 2022, por mes y trimestre

Meses / Trimestres	Orientaciones efectuadas
Enero	725
Febrero	598
Marzo	966
Sub total – primer trimestre	2,289
Abril	693
Mayo	1,225
Junio	926
Sub total – segundo trimestre	2,844
Julio	624
Agosto	767
Setiembre	647
Sub total – tercer trimestre	2,038
Octubre	530
Noviembre	554
Diciembre	579
Sub total – cuarto trimestre	1,663
Total	8,834

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. SIDECO



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 el mayor número de consultas formuladas por los usuarios en el año 2022 (35,2% del total de las orientaciones efectuadas).

Cuadro N° 22 Orientaciones efectuadas en el año 2022, por sedes

Sedes	Cantidad de orientaciones efectuadas	Porcentaje del total
Sedes ubicadas en la ciudad	de Lima	
Sede Central	494	5,6%
Centro de Orientación del Ositrán en la Línea 1 del Metro de Lima y Callao	3107	35,2%
Centro de Orientación del Ositrán en el Terminal Multipropósito Muelle Norte del Callao	793	9,0%
Sub Total	4394	49,7%
Oficinas Desconcentradas		
Oficina Desconcentrada de Arequipa	1815	20,5%
Oficina Desconcentrada de Cusco	1234	14,0%
Oficina Desconcentrada de Loreto	1391	15,7%
Sub total	4440	50,3%
Total	8834	100,0%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. SIDECO

Respecto de la modalidad de orientación, en el año 2022 el canal presencial fue el más utilizado por los usuarios (48,5%), seguido del canal telefónico⁵⁴ (35,7%), el correo electrónico (15,6%)⁵⁵, por escrito (0,2%), y por cita virtual (0,01%)⁵⁶, conforme se aprecia a continuación:

Cuadro N° 23 Orientaciones efectuadas en el año 2022, por canal de orientación

Canal de orientación	Cantidad de orientaciones efectuadas	Porcentaje del Total
Cita virtual ^{1/}	1	0,01%
Escrito	17	0,2%
Presencial	4288	48,5%
Telefónico	3154	35,7%
Virtual (correo electrónico)	1374	15,6%
Total	8834	100,0%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. SIDECO

Actividades de acercamiento al usuario

Durante el año 2022, la Gerencia de Atención al Usuario ha realizado actividades de acercamiento a los usuarios principalmente mediante la modalidad virtual, a través tanto del envío de información mediante correos electrónicos (*mailing*) conteniendo *flyers* digitales con contenido de interés para los usuarios, como de mensajes de texto (SMS). La información brindada se relaciona en su mayoría con servicios provistos en las

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





^{1/} Canal de orientación que a la fecha se encuentra deshabilitado.

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.

infraestructuras bajo competencia del Ositrán, así como respecto a los canales de orientación al usuario.

En el siguiente cuadro se muestra la cantidad desagregada de usuarios que recibieron información de interés según provistos por la Sede Central, Oficina Desconcentrada y Centro de Orientación:

Cuadro N° 24
Cantidad de participantes en las actividades de acercamiento efectuadas en el 2022

Cantidad do participantes en las destribuados de destrución en entradad en en en 2022					
Sedes	Presencial		Virtual		Total
Seues	Feria	Jornada	Mailing	SMS	lotai
Sede Central	1,263	424	9,753	2,920	14,360
CO Línea 1	0	8	17,598	3,447	21,053
CO TNMC	689	375	89,420	45,269	135,753
OD Arequipa	443	216	19,350	28,926	48,935
OD Cusco	90	467	37,253	38,580	76,390
OD Loreto	188	0	13,047	3,092	16,327
Total	2,673	1,490	186,421	122,234	312,818

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. SIDECO

Se observa que a través de las actividades de acercamiento efectuadas mediante las modalidad virtual y presencial, se brindó información a trescientos doce mil ochocientos dieciocho (312 818) ciudadanos, destacando el Centro de Orientación ubicado en el Terminal Norte Multipropósito del Callao y la Oficina Desconcentrada de Cusco, al haber contactado al 43,4% y 23,7% del total de participantes, respectivamente.

Por otro lado, la Gerencia de Atención al Usuario llevó a cabo actividades de sensibilización que comprendían la puesta en escena (teatralización) de situaciones a través de las cuales se difundía información de interés para el uso de las respectivas infraestructuras:

- Los días 28 de mayo, 4 y 11 de junio de 2022 se realizaron actividades de sensibilización dirigidas a los usuarios de la Red Vial N° 5, informando acerca de sus derechos y deberes como usuarios de la carretera concesionada.
- Del 25 al 27 de julio de 2022 se desarrollaron actividades de sensibilización en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en coordinación con el INDECOPI, con el motivo de la celebración de las Fiestas Patrias.
- El día 15 de agosto se llevó a cabo una actividad de sensibilización dirigida a los usuarios del Aeropuerto Internacional Alférez Alfredo Rodríguez Ballón con motivo del aniversario de la fundación de la ciudad de Arequipa.
- Los días 15, 22 y 29 de octubre de 2022 se realizaron actividades de sensibilización dirigidas a los usuarios de la Red Vial N° 4, informando acerca de sus derechos y los canales de atención habilitados en caso emergencias o de necesitar auxilio mecánico
- Los días 2, 5, 7 y 9 de diciembre de 2022, se llevaron a cabo actividades de sensibilización en las estaciones "Gamarra", "Villa El Salvador", "La Cultura" y "Los Jardines" de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, las cuales estuvieron relacionadas al adecuado uso de los servicios higiénicos y la reventa de pasajes.



Ilustración N° 3 Actividades de sensibilización realizadas por el Ositrán - 2022

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Julio 2022)



Aeropuerto de Arequipa (Agosto 2022)



Línea 1 del Metro de Lima y Callao (Diciembre 2022)



Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.



Audiencias Públicas

De acuerdo a lo establecido en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán, como parte de los procedimientos de fijación y revisión de tarifas, este Regulador 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 fomentar la transparencia y permitir a los agentes del sector regulado bajo su ámbito de competencia una participación efectiva en el proceso regulatorio.

De esta manera, durante el año 2022, 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 revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.", efectuada el 09.02.2022.
- Audiencia Pública: "Propuesta de revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial -CORPAC S.A.", efectuada el 11.05.2022.



- Audiencia Pública "Propuesta de fijación tarifaria del servicio especial "Descarga y envío de parámetros de contenedor reefer" en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao", efectuada el 27.09.2022.
- Audiencia Pública "Propuesta de fijación Tarifaria del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao", efectuada el 07.12.2022.

8.2. Ositrán al servicio de los usuarios

Conociendo la experiencia del usuario

En el año 2022, la Gerencia de Atención al Usuario dirigió la ejecución de cinco (5) estudios, conforme se detalla a continuación:

- Tres (3) encuestas sobre necesidades, expectativas, conocimiento dirigidas a los usuarios finales e intermedios de las infraestructuras de transporte de uso público (ITUP) bajo competencia del Ositrán.
- Un (1) estudio cualitativo (entrevistas a profundidad) dirigido a los usuarios finales e intermedios de las infraestructuras portuarias bajo competencia del Ositrán.
- Una (1) encuesta sobre el nivel de satisfacción de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.

Cuadro N° 25 Estudios dirigidos a los usuarios finales e intermedios de las ITUP, ejecutadas durante el año 2022

Encuesta / Entrevista a	Población objetivo		
Profundidad	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, Tarapoto, Trujillo y Piura, para realizar sus operaciones comerciales y no comerciales.	Pasajeros que utilizan los terminales aéreos de Arequipa, Cusco, Lima, Iquitos, Tarapoto, Trujillo y Piura, para realizar sus viajes.	
Estudio cualitativo dirigido a los usuarios finales e intermedios de la infraestructura portuaria	Personas naturales o jurídicas que utilizan la infraestructura portuaria para brindar servicios tales como mantenimiento y avituallamiento de naves, practicaje, remolcaje, transporte de personas, recojo de residuos y abastecimiento de combustible.	Personas naturales o jurídicas que utilizan de manera final los servicios brindados por la Entidad Prestadora o un usuario intermedio, tales como las líneas navieras.	
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.

Adicionalmente, sobre la base de los resultados obtenidos, durante el año 2022 se elaboraron los siguientes cinco (5) documentos⁵⁷, los cuales se detallan a continuación:

Asimismo, cabe indicar que, durante el mes de enero del presente año, se culminó la elaboración del Estudio cualitativo dirigido a los usuarios finales e intermedios de la infraestructura portuaria (Informe N° 006-2023-GAU-OSITRAN).



-

(i) <u>Estudio de necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios de la Línea 1</u> <u>del Metro de Lima y Callao (Informe N° 217-2022-GAU-OSITRAN)</u>

El referido estudio ha permitido: (i) conocer las necesidades y expectativas de los usuarios en relación al servicio brindado por la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, (ii) calcular el indicador de necesidades de mejora de los usuarios, (iii) conocer las expectativas de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, y (iv) advertir los temas con menor porcentaje de conocimiento por parte de los usuarios en relación a sus derechos y deberes en el uso de la infraestructura⁵⁸.

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 tres (3) necesidades más destacadas:

Cuadro N° 26 Necesidades de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao

Percepción de los usuarios	Porcentaje promedio
Tiempo de espera inadecuado para abordar un tren en hora pico	35,0%
Limpieza insuficiente de los servicios higiénicos	34,2%
Medios insuficientes para brindar información respecto a la prestación del servicio (horarios, interrupciones, retrasos, accidentes, entre otros)	15,7%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 217-2022-GAU-OSITRAN.

De otro lado, las principales "Expectativas" de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao son las siguientes:

- El 89.4% de los usuarios espera que "las boleterías se mantengan abiertas durante el horario de atención de las estaciones " de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.
- El 81.6% 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 80.9% 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° 27
Conocimiento de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao

Conocimiento de los Usuarios	No conoce (Porcentaje promedio)
Sobre la existencia de tópicos en todas las estaciones para atender primeros auxilios.	96,2%
Sobre la compra de tarjetas en boleterías.	75,3%
Sobre la realización de recargas de tarjetas.	48,5%
Sobre los medios por los que puede realizarse la presentación de reclamos y recursos ante la Línea 1.	28,2%
Sobre la obligación de la Línea 1 de difundir el horario y las medidas permitidas para el traslado de "bultos" u objetos dentro de la infraestructura.	23,3%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 217-2022-GAU-OSITRAN.

A partir de los resultados de la encuesta efectuada durante el tercer trimestre del año 2022, se elaboró el estudio correspondiente a las "Necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao", habiéndose evaluado una muestra de dos mil noventa y seis (2,096) usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.



(ii) <u>Estudio de necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios de la Infraestructura Aeroportuaria bajo competencia del Ositrán (Informe N° 250-2022-GAU-OSITRAN)</u>

El referido estudio ha permitido: (i) conocer las necesidades y expectativas de los usuarios en relación sobre el servicio brindado en los aeropuertos bajo competencia del Ositrán ubicados en las ciudades de Arequipa, Cusco, Iquitos, Lima, Piura, Trujillo y Tarapoto, (ii) calcular el indicador de necesidades de mejora de los usuarios, (iii) conocer las expectativas de los usuarios de la infraestructura aeroportuaria, y (iv) advertir los temas con menor porcentaje de conocimiento por parte de los usuarios en relación a sus derechos y deberes en el uso de la infraestructura⁵⁹.

Con relación a las "Necesidades" de los usuarios de la Infraestructura Aeroportuaria, en el siguiente cuadro se presentan las tres (3) necesidades más destacadas por cada tipo de usuario:

Cuadro N° 28 Necesidades de los usuarios finales de la Infraestructura Aeroportuaria

Percepción de los usuarios	Porcentaje promedio
Atención no oportuna de la central telefónica o la línea de atención de reclamos	66,1%
Tiempo inadecuado para la atención de reclamos	41,6%
Cantidad de asientos insuficiente en las salas de embarque del aeropuerto	33,2%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 250-2022-GAU-OSITRAN.

Cuadro N° 29
Necesidades de los usuarios intermedios de la Infraestructura Aeroportuaria

Percepción de los usuarios	Porcentaje promedio
Limitación de operaciones por capacidad actual de la infraestructura	66,7%
Asignación inadecuada de los PEA (puestos de estacionamiento de aeronaves)	54,2%
Número insuficiente de counters de check-in	47,9%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 250-2022-GAU-OSITRAN.

De otro lado, las principales "Expectativas" de los usuarios de las infraestructuras aeroportuarias son las siguientes:

Usuarios finales

- El 92.9% de los usuarios espera que "se habiliten puntos para la carga y energía de dispositivos electrónicos".
- El 91.2% de los usuarios espera que "se implementen medios tecnológicos en los que se brinde información de utilidad para el uso de la infraestructura".
- El 89.6% de los usuarios, a excepción de aquellos del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, espera que "se climaticen adecuadamente todas las zonas del aeropuerto".

Usuarios intermedios

• El 80.8% de los usuarios del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez espera que "se incremente la cantidad de buses para el traslado de pasajeros (terminal-busterminal)".

A partir de los resultados de la encuesta efectuada durante el tercer trimestre del año 2022, se elaboró el estudio correspondiente a las "Necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios de la Infraestructura Aeroportuaria bajo competencia del Ositrán", habiéndose encuestado a mil sesenta y tres (1,063) usuarios finales de siete (7) aeropuertos bajo competencia del Ositrán y a cuarenta y ocho (48) usuarios intermedios que efectuaban sus operaciones en dichos aeropuertos.



En el siguiente cuadro se presentan los cinco (5) temas que han obtenido el mayor porcentaje de desconocimiento por parte de los usuarios finales e intermedios de la Infraestructura Aeroportuaria, 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
Conocimiento de los usuarios finales de la Infraestructura Aeroportuaria

Conocimiento de los Usuarios	No conoce (Porcentaje promedio)
Sobre el plazo para la resolución de reclamos.	86,2%
Sobre la devolución de la TUUA en caso no aborde o no haga uso del pasaje aéreo.	85,5%
Sobre la inclusión de la TUUA en el pasaje aéreo.	73,4%
Sobre los servicios a los que tiene derecho por el pago de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA).	70,4%
Sobre los canales de presentación de reclamos.	41,3%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 250-2022-GAU-OSITRAN.

Cuadro N° 31
Conocimiento de los usuarios intermedios de la Infraestructura Aeroportuaria

Conocimiento de los Usuarios	No conoce (Porcentaje promedio)
Sobre la presentación de un recurso de reconsideración o apelación ante el INDECOPI, luego de ocurrida la denegatoria de la solicitud de acceso por parte de la entidad prestadora.	83,3%
Sobre la postergación o suspensión de las actividades establecidas en el cronograma de la subasta sin autorización del Ositrán constituye una práctica de maniobra dilatoria.	66,7%
Sobre la confirmación de la denegatoria de acceso a la facilidad esencial solicitada cuando el tribunal no se haya pronunciado sobre el recurso de apelación dentro del plazo establecido.	60,4%
Sobre la identificación de una práctica de maniobra dilatoria cuando se dilata, entorpece o niega la negociación directa.	58,3%
Sobre el plazo para la resolución de reclamos.	30,8%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe Nº 250-2022-GAU-OSITRAN.

(iii) <u>Estudio de necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios de la Red vial bajo competencia del Ositrán (Informe N° 253-2022-GAU-OSITRAN)</u>

El referido estudio ha permitido: (i) conocer las necesidades y expectativas de los usuarios en relación sobre el servicio brindado en las carreteras concesionadas bajo competencia del Ositrán ubicadas en las regiones de Arequipa, Cusco, Lima y Piura, (ii) calcular el indicador de necesidades de mejora de los usuarios, (iii) conocer las expectativas de los usuarios de la Red vial, y (iv) advertir los temas con menor porcentaje de conocimiento por parte de los usuarios en relación a sus derechos y deberes en el uso de la infraestructura⁶⁰.

Con relación a las "Necesidades" de los usuarios de la Red vial bajo competencia del Ositrán, en el siguiente cuadro se presentan las tres (3) necesidades más destacadas por tipo de usuario:

A partir de los resultados de la encuesta efectuada durante el tercer trimestre del año 2022, se elaboró el estudio correspondiente a las "Necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios de la Red vial bajo competencia del Ositrán", habiéndose encuestado a ochocientos sesenta y cinco (865) usuarios finales y seiscientos sesenta y dos (662) usuarios intermedios en un total de once (11) concesiones viales bajo competencia del Ositrán.



.

Cuadro N° 32 Necesidades de los usuarios finales de la Red vial

Percepción de los usuarios	Porcentaje promedio
Atención inadecuada del concesionario durante el servicio de ambulancia.	100,0%
Atención telefónica no oportuna brindada por la central de emergencias.	55,8%
Señalización inadecuada de la carretera en la vía transitada.	38,9%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 253-2022-GAU-OSITRAN.

Cuadro N° 33 Necesidades de los usuarios intermedios de la Red vial

Percepción de los usuarios	Porcentaje promedio
Atención telefónica no oportuna brindada por la central de emergencias.	66,0%
Señalización inadecuada de la carretera en la vía transitada.	27,4%
Elementos de seguridad inadecuados en la vía transitada.	23,4%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 253-2022-GAU-OSITRAN.

De otro lado, las principales "Expectativas" de los usuarios de la Red vial son las siguientes:

Usuarios finales

- El 92,5% de los usuarios espera que "se implemente un sistema de alerta de eventos que limiten el tránsito en las carreteras (alertando sobre huayos, neblina densa, derrumbes o accidentes de tránsito)".
- El 42,5% de los usuarios espera que "se implementen un sistema electrónico de pago de peaje (telepeaje o pago con tarjeta de crédito/débito)".

Usuarios intermedios

- El 97,6% de los usuarios espera que "se implemente un sistema de alerta de eventos que limiten el tránsito en las carreteras (alertando sobre huaycos, neblina densa, derrumbes o accidentes de tránsito)".
- El 66,6% de los usuarios espera que "se implementen un sistema electrónico de pago de peaje (telepeaje o pago con tarjeta de crédito/débito)".

En el siguiente cuadro se presentan los cinco (5) temas que han obtenido el mayor porcentaje de desconocimiento por parte de los usuarios finales e intermedios de la Red vial, 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° 34
Conocimiento de los usuarios finales de la Red vial

Conocimiento de los Usuarios	No conoce (Porcentaje promedio)
Sobre el plazo máximo para interponer un reclamo luego de ocurrido el incidente.	95,5%
Sobre la gratuidad del servicio de traslado de vehículos.	92,0%
Sobre la disponibilidad del libro de reclamaciones en las estaciones de peaje.	73,0%
Sobre la obligación del concesionario para informar a los usuarios sobre las modificaciones en las tarifas de peaje.	67,0%
Sobre el tiempo de espera máximo para la atención de la solicitud de auxilio mecánico por parte del concesionario.	59,1%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 253-2022-GAU-OSITRAN.



Cuadro N° 35 Conocimiento de los usuarios intermedios de la Red vial

Conocimiento de los Usuarios	No conoce (Porcentaje promedio)
Sobre el plazo máximo para interponer un reclamo luego de ocurrido el incidente.	95,2%
Sobre la gratuidad del servicio de traslado de vehículos.	92,4%
Sobre la disponibilidad del libro de reclamaciones en las estaciones de peaje.	85,5%
Sobre la obligación del concesionario para informar a los usuarios sobre las modificaciones en las tarifas de peaje.	78,5%
Sobre el tiempo de espera máximo para la atención de la solicitud de auxilio mecánico por parte del concesionario.	55,7%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 253-2022-GAU-OSITRAN.

(iv) Estudio sobre el nivel de satisfacción de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao (Informe N° 264-2022-GAU-OSITRAN)

En dicho estudio se evaluaron las siguientes dimensiones del servicio: la "Calidad del servicio", la "Infraestructura", la "Seguridad y limpieza del servicio" y el "Trato del Personal"⁶¹.

Cuadro N° 36 Nivel de Satisfacción del Usuario de la Línea 1 (2022)

	Infraestructura	Trato de personal de la Línea 1	Seguridad y limpieza	Calidad del servicio	NSU (Línea 1)
Ponderadores	25,0%	22,9%	24,0%	28,2%	100,0%
NSU parciales	70,84	71,59	70,05	70,59	70,87

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 264-2022-GAU-OSITRAN.

En ese sentido, se puede apreciar que el NSU Línea 1 para el año 2022 ascendió a 70,87, el cual fue superior al calculado en el año 2021 (68,30).

(v) Estudio de Posicionamiento del Ositrán (Informe N° 254-2022-GAU-OSITRAN)

El referido estudio fue elaborado en el marco de lo establecido en el Plan Estratégico Institucional 2019-2025, el cual establece como indicador del "OEI.01: Fortalecer el posicionamiento del Ositrán en relación a sus grupos de interés y ciudadanía en general", el Índice de Posicionamiento del Ositrán.

Para dicho fin, se analizó el porcentaje de conocimiento que los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso púbico (ITUP) bajo competencia del Ositrán tienen respecto al Organismo Regulador, cuyas preguntas se efectuaron como parte de las encuestas de necesidades, expectativas y conocimiento ejecutadas durante el año 2022.

Del análisis efectuado se concluyó que el Índice de Posicionamiento del Ositrán del año 2022 fue de 13,64%, cuyos resultados por cada ITUP y tipo de usuario se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 37
Porcentaje de conocimiento del Ositrán, por tipo de usuario materia de estudio

orcentaje de conocimiento dei Ositran, por tipo de usuano materia de estudio			
ITUP	Usuarios intermedios	Usuarios finales	
Línea 1	(no aplica)	3,7%	
Aeroportuaria	33,3%	3,0%	
Red Vial	2,9%	12,8%	
Portuaria	14,3% (*)	21,6% (*)	

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Informe N° 254-2022-GAU-OSITRAN.

(*) Se considera el nivel de conocimiento del año 2021.

A partir de los resultados de la encuesta efectuada durante el cuarto trimestre del año 2022, se elaboró el estudio correspondiente al "Nivel de Satisfacción de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao", dos mil ciento cuarenta y seis (2,146) pasajeros de las veintiséis (26) estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.



Como se puede advertir del cuadro anterior, los usuarios con menor conocimiento del Ositrán son los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao y los usuarios de la Red Vial.

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 canales⁶² para la recepción de estas 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 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 2022, la Gerencia de Atención al Usuario recibió un total de catorce (14) denuncias, el 57.1% 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° 38 Denuncias recibidas en el año 2022

ITUP	Denuncias recibidas	Porcentaje
ITUP de Red Vial	8	57,1%
ITUP Aeroportuaria	3	21,4%
ITUP Ferroviaria	2	14,3%
ITUP Portuaria	1	7,1%
Total	14	100,0%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. SIDECO

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. 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 tres (63) representantes de diversas entidades, tales como: asociaciones de usuarios, universidades, colegios profesionales, organizaciones del sector empresarial y organizaciones sin fines de lucro.

Vía email al correo: usuarios@ositran.gob.pe



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

Mesa de Partes del Ositrán en la Sede Central de Lima o en las Oficinas Desconcentradas de Cusco, Iquitos o Arequipa.

Portal Web Institucional: www.ositran.gob.pe

Vía telefónica: línea gratuita 0800 11004.

Cuadro N° 39 Conformación de los Consejos de Usuarios del Ositrán

Consejo de Usuarios	Cantidad de miembros
Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional	9
Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional	10
Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional	6
Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional	8
Consejo Regional de Usuarios de Arequipa	8
Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín	10
Consejo Regional de Usuarios de Cusco	6
Consejo Regional de Usuarios de Piura	6
Total	63

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

Durante el año 2022, el Ositrán llevó a cabo un total de **treinta y seis (36) sesiones**, las cuales fueron desarrolladas bajo la modalidad virtual casi en su totalidad⁶³. El detalle de sesiones desarrolladas durante el periodo referido es el siguiente:

Cuadro N° 40 Número de sesiones realizadas durante el año 2022, por Consejo de Usuarios

Consejo de usuario	N° de Sesiones
Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional	6
Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional	7
Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional	4
Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional	3
Consejo Regional de Usuarios de Arequipa	3
Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín	3
Consejo Regional de Usuarios de Cusco	5
Consejo Regional de Usuarios de Piura	5
Total	36

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

Asimismo, tomando en cuenta el vencimiento del mandato de los Consejos de Usuarios previstos para el año 2022, el Ositrán llevó a cabo tres (3) procesos electorales, a efectos que los agentes interesados en la actividad regulatoria de la infraestructura de transporte de uso público (ITUP) bajo el ámbito de su competencia elijan a los nuevos miembros que 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 Electrónico⁶⁴ del Ositrán, eligiéndose a veinticuatro (24) nuevos representantes de los Consejos de Usuarios, conforme se detalla a continuación:

Cuadro N° 41
Procesos electorales de los nuevos miembros de Consejos de Usuarios del Ositrán durante el año 2022

Procesos Electorales	Cantidad de miembros elegidos en el año 2022
Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, Periodo 2022-2024	8
Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín, Periodo 2022-2024	10
Consejo Regional de Usuarios de Cusco, Periodo 2022-2024	6
Total	24

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario

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



A excepción de la sesión de Consejo Regional de Usuarios de Cusco, desarrollada el 2 de diciembre de 2022.

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 regional⁶⁵.

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 el objetivo de 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.

No obstante lo anterior, las actividades previstas para el desarrollo del Encuentro Nacional de Usuarios del Ositrán para el año 2022, se mantuvieron interrumpidas debido a la vigencia de las restricciones sanitarias dispuestas por el Poder Ejecutivo en el marco del COVID-19.

Bajo ese contexto, la Gerencia de Atención al Usuario evaluó la posibilidad del desarrollo de un evento virtual; no obstante, se consideró que el uso de dicha modalidad desvirtúa los fines y objetivos perseguidos por el Encuentro Nacional del Consejo de Usuarios, el cual busca -entre otros- fomentar el intercambio de ideas y la discusión respecto a diversos temas vinculados con la prestación de los servicios en las infraestructuras concesionadas; así como fortalecer las relaciones interinstitucionales entre los representantes de las diversas organizaciones miembros de los diversos Consejos de Usuarios bajo competencia del Ositrán.

En ese sentido, tomando en consideración la imposibilidad del encuentro físico entre los miembros de los Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional debido al Estado de Emergencia Sanitaria, se consideró conveniente priorizar durante el año 2022, el desarrollo de un mayor número de sesiones virtuales como parte del fortalecimiento de los Consejos de Usuarios.

8.5. Fomento de la cultura regulatoria

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.

[&]quot;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."



_

Resolución Nº 009-2017-PD-OSITRAN.

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 2022, 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) concesiones de infraestructuras aeroportuarias, nueve (9) de infraestructuras portuarias, tres (3) de infraestructuras ferroviarias y dieciséis (16) de carreteras.

Documentos estadísticos

Durante el tercer trimestre de 2022 se publicó el Anuario Estadístico 2021 en el portal institucional del Ositrán⁶⁶, 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 2022, se cumplió con elaborar y publicar en el portal web doce (12) boletines mensuales, así como las correspondientes bases de datos en archivo Excel⁶⁷.

Finalmente, el Ositrán publica el Reporte estadístico por cada tipo de infraestructura con periodicidad mensual, con la finalidad de mostrar a través de diversos cuadros y gráficos interactivos 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 Ositrán⁶⁸.

Programa consolidado de Investigación en regulación de ITUP

Durante el 2022, se culminó la elaboración de las siguientes investigaciones, las cuales se encuentran publicadas en el portal institucional:

- Reporte del estado de las app y de los procedimientos regulatorios (IV trimestre)⁶⁹: El documento hace una revisión y actualización trimestral de información sobre los proyectos de contratos de APP (en lo relativo a la cartera de proyectos, modificaciones de contratos e interpretaciones contractuales), procedimientos de regulación de tarifa y acceso (en lo relativo a fijaciones tarifarias y mandatos de acceso), y otros temas como los endeudamientos garantizados permitidos de concesiones aeroportuarias y portuarias.
- Reporte del estado de las app y de los procedimientos regulatorios (III trimestre)⁷⁰:
 El documento hace una revisión y actualización trimestral de información sobre los proyectos de contratos de APP (en lo relativo a la cartera de proyectos,

Documento disponible en: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/11/estado-app-procedimientos-regulatorios-nov-2022.pdf



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

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

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

Documentos disponibles en: https://www.ositran.gob.pe/reportes-estadisticos/
Documento disponible en: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/01/reporte-estado-app-y-procedimientos-regulatorios-iv-trim-2022.pdf

modificaciones de contratos e interpretaciones contractuales), procedimientos de regulación de tarifa y acceso (en lo relativo a fijaciones tarifarias y mandatos de acceso), y otros temas como los endeudamientos garantizados permitidos de concesiones aeroportuarias, portuarias y viales.



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 Ositrán⁷¹. A continuación, se describen los principales logros y actividades implementadas durante el 2022 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 generales, al finalizar el año 2022 la entidad registró un total de 364 colaboradores, un 0,1% superior al número de colaboradores respecto al año anterior (363), de esta manera se mantuvo la fuerza laboral en la entidad la cual permitió el fluido desarrollo de las actividades planificadas⁷².

Respecto a la distribución por régimen, el 61,8% del total de colaboradores se encuentran bajo el régimen CAS, mientras que el 37,9% bajo el régimen laboral establecido en el Decreto Legislativo N° 728.

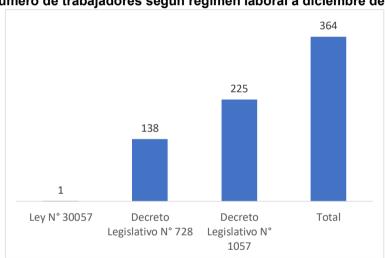


Gráfico N° 11 Número de trabajadores según régimen laboral a diciembre de 2022

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%). El promedio de edad a nivel institucional es de 45 años.

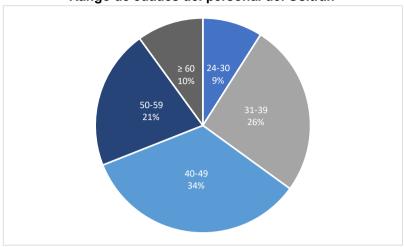
Es importante precisar que el número de colaboradores (389) que se presentó en el Reporte de Desempeño del Ositrán del año 2021 incluía al personal CAP, CAS y a los practicantes. Sin embargo, en el presente reporte solamente se considera la personal CAP y al CAS.



-

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

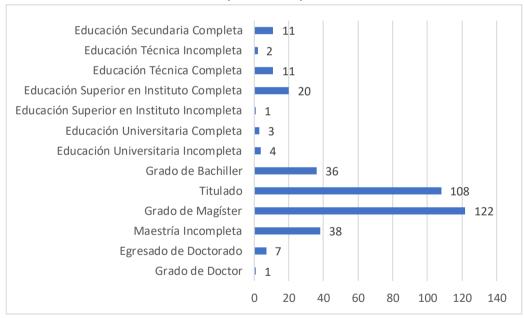
Gráfico N° 12 Rango de edades del personal del Ositrán



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

En cuanto al grado de instrucción del personal de Ositrán, un 85,7% posee estudios universitarios completos (312 colaboradores), de los cuales el 49,0% se encuentran titulados (153) y 11,5% cuentan con el grado de Bachiller (36). A nivel de toda la entidad, el 39,4% del personal (123) cuenta con estudios de postgrado concluidos (ver siguiente gráfico).

Gráfico N° 13 Nivel educativo del personal del Ositrán (En número)

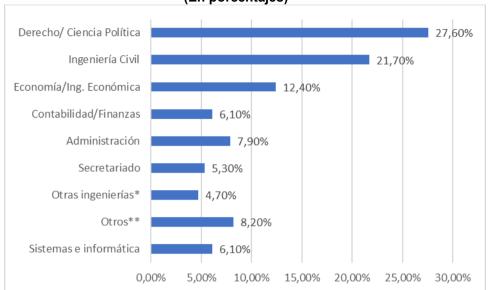


Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

En el siguiente gráfico se muestra la distribución de las carreras profesionales del personal del Ositrán. Como se aprecia, el 27,6% culminaron derecho o ciencias políticas (105), 21,7% son ingenieros civiles (83), 12,4% son economistas o ingenieros económicos (47), 7,9% administradores (30), entre otros.



Gráfico N° 14
Profesiones del personal del Ositrán
(En porcentajes)

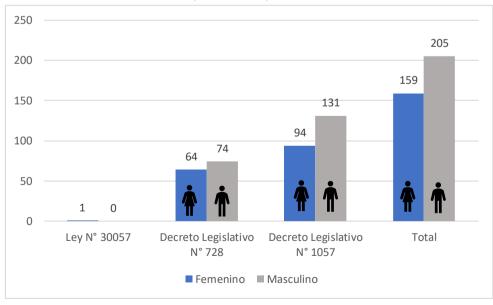


^{*} Ambiental, Eléctrica, Electrónica, Recursos Naturales, Forestal, Mecánica, Industrial, Metalúrgica y Zootecnia

Número de trabajadores según régimen y sexo

A diciembre del año 2022, de los 364 colaboradores del Ositrán, el 43,7% pertenecen al sexo femenino (159); mientras que, el 56,3% restante pertenecen al sexo masculino (205). En el caso de los regímenes laborales correspondientes al Decreto Legislativo N° 728 y Decreto Legislativo N° 1057 (CAS), el porcentaje de mujeres es de 46,3% y 41,7%, respectivamente.

Gráfico N° 15
Personal por sexo y régimen laboral del Ositrán
(En número)



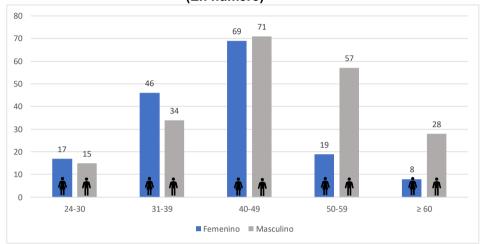
Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



^{**} Tales como: Psicología, Comunicaciones, Periodismo, Educación, Trabajo Social, Turismo, entre otros Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán 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° 16 Personal por sexo y rango de edad del Ositrán (En número)



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 2022

Durante el 2022 cesaron un total de 29 colaboradores, lo que representó un incremento de 123,0% con relación al número de colaboradores que cesaron el año anterior (13)⁷³.

Del total de colaboradores que cesó en 2022, el 17,2% (5) corresponde a personal CAP, mientras que el 82,8% (24) corresponde a personal CAS. De los 5 ceses de personal CAP, 2 fueron para asumir otros puestos CAP y 3 fueron ceses definitivos; en tanto, de los 24 ceses CAS, 3 renunciaron debido a que resultaron ganadores otras convocatorias de mayor nivel y modalidad (de CAS a CAP), otros 3 renunciaron para asumir otro puesto CAS de mayor nivel y 18 ceses fueron definitivos.

Cuadro N° 42 Personal cesado durante 2022

i cisoliai cesado dalante 2022						
Motivo de retiro	Decreto Legislativo N° 728	Decreto Legislativo N° 1057	Total			
Renuncia voluntaria	5	24	29			
Promoción interna	0	0	0			
Fallecimiento	0	0	0			
Total	5	24	29			
%	17,2%	82,8%	100%			

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

Es importante precisar que el número de colaboradores cesados (31) que se presentó en el reporte de desempeño de Ositrán del año 2021 incluía al personal CAP, CAS y a los practicantes. Sin embargo, en el presente reporte solamente se considera la personal CAP y al CAS.



• Incorporaciones de personal durante 2022

Durante el 2022 se han atendido un total de 64 requerimientos de las distintas gerencias bajo la modalidad CAP, CAS y Modalidad Formativa, logrando incorporar al Ositrán un total de 46 nuevos colaboradores. El detalle se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 43
Requerimientos de personal, por modalidad de contratación, durante el 2022

Estado	Número de requerimientos
Culminados	46
CAP	7
CAS	21
Practicante	18
Desierto	12
CAP	1
CAS	8
Practicante	3
En proceso	6
CAS	3
Practicante	3
Total	64

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

Cabe mencionar que, debido a la publicación de la Ley N° 31365 - Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2023, el personal que ingreso bajo el D.U N° 034- 2022, D.U. N° 083-2022 y reemplazos vigentes a la fecha de publicación de la mencionada Ley, que cumplían labores permanentes pasaron a ser indeterminados.

9.2. Gestión del capital humano

• Formación, capacitación y desarrollo del personal

Mediante la Resolución de Gerencia General N° 031-2022-GG-OSITRAN, de fecha 30 de marzo de 2022, el Ositrán aprobó el Plan de Desarrollo de Personas (PDP) 2022. Así, durante el año 2022 se ejecutaron 20 acciones de capacitación, las cuales, en agregado, contaron con 1 097 participantes; y, todas estas acciones de capacitación se llevaron a cabo en 450 horas. De las 20 capacitaciones, 6 de ellas fueron a costo cero y las otras 14 estuvieron financiadas con un monto total de ejecución de S/ 197 514.

A continuación, se detallan las acciones de capacitación ejecutadas, el total de participaciones como las horas de capacitación según cada trimestre del año 2022:

Cuadro N° 44
Acciones de capacitación ejecutadas durante el 2022

Trimestre	Número de acciones de capacitación	Total Participaciones	Total de horas de capacitación
I	7	661	71
III	2	36	218
VI	11	400	161
Total	20	1097	450

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



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

Durante el tercer año de pandemia, con la intención de prevenir el contagio del COVID-19 en las instalaciones, se cumplió con las disposiciones o procedimientos obligatorios para la prevención de esta enfermedad, de la siguiente manera:

- (i) 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 efecto, en diciembre del año 2021, se publicó la Resolución Ministerial N° 1275-2021-MINSA la cual aprueba la Directiva Administrativa N° 321-MINSA/DGIESP-2021, la cual establece las disposiciones para la vigilancia, prevención y control de la salud de los trabajadores con riesgo de exposición a SARS-CoV-2.
- (ii) En setiembre del año 2022, se modificaron algunas disposiciones de la Directiva Administrativa N° 321-MINSA/DGIESP-2021, mediante Resolución Ministerial N° 675-2022/MINSA, lo que conllevó a la actualización del Plan de Vigilancia, Prevención y Control de COVID-19, aprobado por el CSST y socializado vía correo electrónico a todos los colaboradores.
- (iii) En el 2022 se continuó con el seguimiento y monitoreo de síntomas, a todos los colaboradores que reportaron ser casos confirmados y/o sospechosos de infección por COVID-19, así como con la entrega de equipo de protección personal (EPP) COVID-19 (mascarilla KN95) e insumos (alcohol gel y/o líquido al 70%) a los colaboradores que con actividades en modalidad presencial y mixta.
- (iv) Se realizó la sensibilización de la prevención del contagio en el centro de trabajo, mediante herramientas informativas como comunicados, boletines, dípticos, trípticos, capacitaciones, etc., difundidas a todos los trabajadores por intermedio del área de comunicaciones.
- (v) Asimismo, durante el 2022, se continuó con las campañas de toma de pruebas rápidas de antígeno para descarte de COVID-19, las cuales fueron realizadas en la sede central y aplicadas a todos los colaboradores que asisten en modalidad presencial. Como se detalla en el siguiente cuadro, de las 395 pruebas realizadas, el 3,5% resultaron positivas:

Cuadro N° 45
Pruebas COVID-19 realizadas durante 2022

Pruebas	Fechas	Resultado	Resultado
realizadas		positivo	negativo
395	La toma de pruebas se realizó en fechas distintas, y estuvieron a cargo del personal de salud de OSITRÁN.		381

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

- (vi) Se han desarrollado actividades preventivas de salud física, emocional, psicológica y nutricional; todo esto orientado a propiciar el equilibrio de la vida laboral y personal de nuestros colaboradores, 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 y cultura organizacional.
- (vii) En este tercer año de pandemia, Ositrán fortaleció sus sistemas informáticos y sus sistemas documentales que junto con la firma digital facilitan el trabajo desde casa, todos los procesos se desarrollaron de manera virtual, al igual que la ejecución de los distintos planes de acción de la jefatura, tales como capacitación, rendimiento, bienestar, cultura, entre las demás acciones operativas y de gestión.



(viii) En el año 2022, se cumplió con el 100% de actividades programadas para prevenir la infección por el virus COVID-19 en el Ositrán.

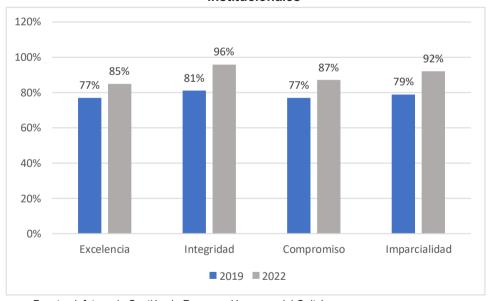
Cultura Organizacional

El Plan de Fortalecimiento de la Cultura Organizacional 2022, 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 el último semestre del 2019 y finalizó en el primer semestre del 2022. Por ese motivo, en el 2022, se realizó el estudio de efectividad de este ciclo, y se definió la Cultura Deseada para el 2025, a fin de sentar el objetivo para el diseño de las acciones a desarrollar en los siguientes años.

Así, se realizó un estudio en el cual, para obtener información se aplicaron encuestas, se efectuaron *focus group* con representantes de los colaboradores pertenecientes a diferentes áreas, se desarrollaron reuniones con los líderes de la entidad, entre otras actividades.

Del análisis de este estudio, se puede concluir que, los Planes de Acción para el Fortalecimiento de la Cultura Organizacional de los años 2020, 2021 y 2022, fueron eficientes, ya que, se incrementó la percepción de los servidores respecto al avance en cuanto al conocimiento y puesta en práctica de cada uno de los Valores Institucionales: Excelencia, Compromiso, Imparcialidad e Integridad; además, se incrementó el porcentaje de cumplimiento de todos los valores de la organización, como se apreciar en el siguiente cuadro⁷⁴.

Gráfico N° 17
Comparativo de los años 2019 y 2002 sobre la percepción de los servidores del Ositrán respecto al cumplimiento aproximado de los valores institucionales



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

Del mismo modo, estos planes lograron el objetivo de acortar las brechas entre las características de la Cultura Existente en el 2019 y la Cultura Deseada para el 2022, como por ejemplo:

NFORME - N° 00375-2022-JGRH-GA-OSITRAN_Evaluación de efectividad de la gestión de cultura organizacional ciclo correspondiente al último semestre del 2019 - primer semestre del 2022 y definición de la Cultura Organizacional Deseada para el 2025.



٠

- Cada año, se ha logrado avances significativos en la implementación del Sistema de Control Interno en el Ositrán. Siendo así, para el 31 de diciembre del 2020, se alcanzó un cumplimiento a las medidas previstas en el Plan Anual del Sistema de Control Interno del 47%, según se indica en el Memorando Circular N° 00014-2021-GG-OSITRAN. Mientras que, a través del Informe N° 001-2022-GG-OSITRAN, se indica, que el nivel de cumplimiento del Plan de Acción Anual, al 31 de diciembre de 2021 asciende a 77%. Asimismo, en el Memorando Circular Nº 0002-2023-PD-OSITRAN se indica que el Ositrán, en el 2022 obtuvo un puntaje de 108 puntos (de 110 puntos posibles) por lo que se ha concluido que nuestro sistema alcanzó un grado de madurez de 98.18, es decir un grado de madurez ÓPTIMO. De la misma manera se informa que, en el Reporte de Seguimiento del Plan de Acción Anual se ha logrado la implementación del 100% de las medidas de remediación (11 medidas), y el 45% de las medidas de control (5 medidas), habiendo quedado 6 medidas como no implementadas.
- De acuerdo con el estudio realizado por la consultora, el Ositrán se acerca, cada vez más, a lograr la cultura de servicio deseada. Esta se ve sobre todo reflejada en el valor compromiso que cuenta con un alto porcentaje cumplimiento (promedio): 87%.
- Parece ser que ha desaparecido la cultura de desconfianza identificada en el 2019, para dar paso a una cultura transparente. Esto se ve reflejado en los resultados del cumplimiento del Valor de Integridad, cuyo porcentaje de cumplimiento (promedio) más alto fue 96%.
- En cuanto a la cultura digital, la implementación del Desarrollo de la Plan de Gobierno Digital 2019-2023 propone constantemente iniciativas para satisfacer las necesidades de sus usuarios internos y externos con apoyo de tecnologías modernas, las cuales se trabajan con las áreas usuarias, con el respaldo del Comité de Gobierno Digital. Asimismo, se realizan periódicamente capacitaciones en esta materia, promoviendo una cultura orientada a la innovación y al cambio constante.

Entre los proyectos más importantes podemos mencionar el desarrollo de la Plataforma Integral de Gestión Documental – SGD (gestión documental cero papeles), la Mesa de Parte Virtual (con y sin firmas digitales), Casilla Electrónica y Presentación de Solicitudes de Acceso a la Información Pública, entre otros, han contribuido a fomentar esta característica de la cultura deseada. Asimismo, la implementación, primero del trabajo remoto y posteriormente del teletrabajo han impulsado el desarrollo de las competencias tecnológicas en los servidores del Ositrán.

Por otro lado, en la definición de la Cultura Deseada para el 2025 participó la Alta Dirección del Ositrán, quienes acordaron actualizar la definición de los Valores Institucionales y sus comportamientos asociados para el 2023, tal como se aprecia en el siguiente cuadro:



Cuadro N° 46 Valores institucionales actualizados para el 2023

Valores	Detalle
Compromiso	Estamos comprometidos con la satisfacción de las necesidades y la generación de valor a nuestros usuarios y servidores, con calidad en el ejercicio de nuestro rol y espíritu innovador
Excelencia	Orientamos nuestra gestión al logro de resultados, demostrando profesionalismo y criterio técnico para el desarrollo de nuestras funciones y para brindar servicios eficientes y de calidad a nuestros usuarios. Con equipos versátiles, capaces de adaptarse al cambio, utilizando metodologías ágiles y apoyándonos en la tecnología para la mejora continua.
Imparcialidad	Tomamos decisiones de manera justa, objetiva, técnica y transparente en beneficio de la sociedad, cautelando el bien común y respetando los intereses de cada una de las partes.
Integridad	Somos honestos y congruentes con los principios de respeto, equidad, inclusión y autocontrol, cumpliendo la normativa. Compartimos información y rendimos cuentas para mantener la confianza y credibilidad en nuestra labor y funciones

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

Asimismo, se actualizaron las características de la Cultura Organizacional Deseada para el 2025, cuyo detalle se presenta a continuación:

- Cultura profesional y eficiente: implementar la mejora continua, practicando el autoanálisis en nuestro equipo, revisando resultados, identificando buenas prácticas y oportunidades de mejora y brindando retroalimentación continua. Así también, se requiere promover el desarrollo e implementación de nuevas formas de hacer las cosas a fin de ser más eficientes.
- Cultura transparente: continuar promoviendo el desarrollo de los valores institucionales de Integridad e Imparcialidad con el objetivo de que las personas que pertenecen al Ositrán, sean reconocidas por su actuar honesto, inclusivo, transparente y congruente, respetando la normas, buscando ser equitativos, técnicos y objetivos en la toma de decisiones buscando el interés general. También, se deben de valorar la pluralidad de opiniones, creencias y no toleren ningún tipo de acción discriminatoria. Además, se continuará promoviendo una cultura de rendición de cuentas dispuesta a compartir información.
- **Cultura digital:** que implica el uso de la tecnología para, de cara interna, y externa simplificar procesos, ganar eficiencia y compartir más y mejor información de manera amigable y, de cara externa, brindar mejores servicios al ciudadano.

Gestión de Clima Organizacional del Ositrán

La gestión de Clima Organizacional en el 2022 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". En el cual indica que el ciclo del proceso de la Clima Organizacional tiene una duración de un (01) año, el mismo que se inició en junio del 2022 y concluirá en junio 2023.

En este sentido, se contrató a la consultora METRAMARK S.A.C – que tiene como nombre comercial GREAT PLACE TO WORK (GPTW), a fin de realizar la Evaluación de Clima Organizacional en el Ositrán. Al respecto, se obtuvieron los siguientes resultados:

 Ositrán obtuvo un Índice de Aceptación General de 82%, un Índice de Confianza en el Líder de 81% y una percepción general de los servidores sobre la valoración del ambiente laboral

— Gestal de 91 % de aceptación.



- En comparación con los 55 mejores lugares para trabajar, el Ositrán se encuentra debajo del promedio obtenido por las empresas que tienen entre 250 y 1000 trabajadores, sin embargo, son mayores al promedio de las entidades del sector público.
- Al haber alcanzado un 82% de Índice de Aceptación General, el Ositrán se hizo acreedor de la certificación brindada por esta consultora, como un gran lugar para trabajar⁷⁵.





A partir de estos resultados se elaboró el Plan de Acción de Clima Organizacional del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán, período 2022-2023, aprobado a través de la Resolución de Gerencia General N° 130-2022-GG-OSITRAN. Es así que, en el 2022 se efectuaron el 80% de las actividades programadas hasta ese año, quedando pendiente la ejecución de las actividades del año 2023.

Programa de Reconocimiento

En el año 2022 se continuó con el Programa de Reconocimiento "Ositrán te Valora". La ceremonia de premiación se realizó de manera virtual el 29 de abril, como parte de las celebraciones por el Dia del Trabajo.

98/151

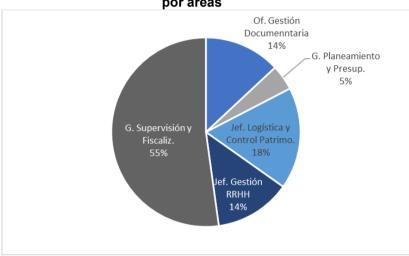


La consultora de Great Place to Work concede la certificación como un gran lugar para trabajar a las empresas o entidades que en el resultado de Índice de Aceptación General alcanzan un porcentaje mayor a 75%.

En esa ocasión se efectuaron dos tipos de reconocimientos: el primero se otorgó al personal que tuvo a su cargo las Medidas de Remediación y Medidas de Control del Plan de Acción Anual 2021 del Sistema de Control Interno (SCI), quienes las cumplieron en su totalidad y en los plazos establecidos.

El primer tipo de reconocimiento fue entregado a tres colaboradoras: una de la Gerencia de Planeamiento y Presupuesto, una de la Gerencia General y una de la Jefatura de Gestión de Recursos Humanos. Mientras que, el segundo tipo de reconocimiento fue entregado a 22 colaboradores, de acuerdo con el detalle que se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico Nº 18
Participación de los colaboradores reconocidos por haber implementado las
Medidas de Control del Plan de Acción Anual 2021 del Sistema de Control Interno (SCI),
por áreas



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

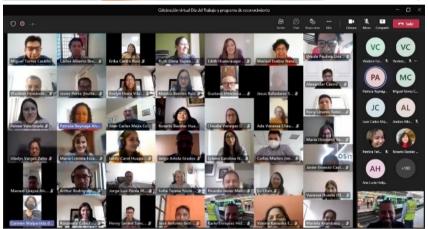
Como se observa en el gráfico previo, el 55% de los colaboradores reconocidos por haber implementado las Medidas de Control del Plan de Acción Anual 2021 del Sistema de Control Interno (SCI) pertenecen a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (12). En segundo lugar, se encontró la Jefatura de Logística y Control Patrimonial con un 18%, que equivale a cuatro colaboradores, seguido de la Jefatura de Gestión de Recursos Humanos (14%) y la Oficina de Gestión Documentaria (14%).

Adicionalmente, se reconocieron a 16 servidores, los cuales participaron en el ciclo de Gestión del Rendimiento 2021, que alcanzaron 100 puntos, obteniendo la calificación de "Buen Rendimiento"; y, que, a su vez, demostraron en el cumplimiento de sus metas y de sus funciones un comportamiento destacado, actuando con predisposición para colaborar en la gestión de la unidad de organización para el cumplimiento de sus metas y objetivo. Los 16 servidores pertenecen a la Gerencia General (1), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (2), la Oficina de Gestión Documentaria (1), la Gerencia de Atención al Usuario (1), la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (3), la Gerencia de Asesoría Jurídica (2), la Gerencia de Planeamiento y Presupuesto (1) y la Gerencia de Administración (5).



Ilustración N° 4 Programa de Reconocimiento del Ositrán





Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

• 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 fue regulada preliminarmente mediante la Ley N° 30036 y su Reglamento el Decreto Supremo N° 009-2015-TR, normas actualmente derogadas por la nueva Ley del Teletrabajo es la Ley N° 31572, vigente desde el 11 de setiembre de 2022. Cabe precisar que el Reglamento de la Ley N° 31572 fue emitido el 26 de febrero del 2023, el cual se aprobó mediante Decreto Supremo N° 002-2023 -TR.

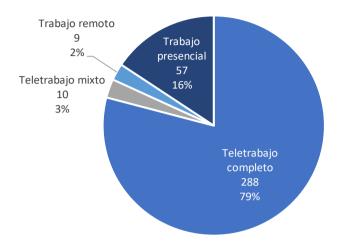
Durante el segundo semestre del año 2021 y el año 2022, las Gerencias, Jefaturas y Oficinas del Ositrán, han transitado al Teletrabajo, como una modalidad de trabajo, no solo como medida de prevención para evitar el contagio del COVID-19, si no, como una medida para conciliar la vida laboral y familiar, mejorando la vida de los servidores, al mismo tiempo, se contribuyó a la optimización de recursos de la entidad.

De esta manera, Ositrán se convierte en la primera Entidad del Estado en implementar el Teletrabajo más allá de la emergencia sanitaria, teniendo hasta diciembre de 2022 al 82% de servidores/as bajo esta nueva modalidad de trabajo. En particular, el 79,1% del



personal se encuentra en la modalidad de teletrabajo completo, seguido de trabajo presencial con 15,7%, teletrabajo mixto (2,7%) y trabajo remoto (2,5%).

Gráfico N° 19
Participación del personal de Ositrán por modalidad de trabajo (En porcentaje)



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

Debido a lo descrito anteriormente, en el segundo trimestre del año 2022, Ositrán postuló al *Premio de Buenas Prácticas en Gestión Pública 2022, con el título de postulación "El teletrabajo en el Ositrán, un nuevo enfoque tecnológico y humano",* en la categoría de "Sistemas de Gestión Interna", logrando luego de una evaluación exhaustiva ser parte de los finalistas, conforme se acredita del certificado expedido por Ciudadanos al Dia. Además, nuestra postulación fue considerada como una Buena Práctica por los organizadores del certamen.





Reclutamiento de jóvenes profesiones: Curso de Extensión Universitaria

En el marco de la mejora continua, desde el año 2004 el Ositrán ha fortalecido y financiado anualmente el Curso de Extensión Universitaria (CEU) en Regulación de Infraestructura de Transporte de Uso Público, promoviendo la cultura regulatoria a través de la formación de futuros profesionales de las carreras de Derecho, Economía e Ingeniería Civil de universidades de todo el país en temas de regulación y supervisión de obras de infraestructura de transporte concesionada, tales como carreteras, aeropuertos, puertos, vías férreas e hidrovías.

El CEU se enmarca en una política de captación y reclutamiento de jóvenes profesionales para la institución. Los egresados del CEU pueden acceder a prácticas preprofesionales y profesionales, conforme a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1401⁷⁶. En línea con ello, la Directiva para la realización de prácticas en el Ositrán⁷⁷, prevé un proceso directo de acceso a prácticas para los egresados del CEU, así como una subvención económica superior⁷⁸.

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.

Al cierre de 2022, se encontraban laborando en el Ositrán 32 colaboradores egresados de distintas ediciones del CEU, de los cuales el 43,8% se encontraban bajo el régimen laboral CAS, 34,4% bajo convenios de prácticas preprofesionales y profesionales y 21,8% bajo el régimen de la Ley 728.

Desarrollo del XIX CEU

Por segunda vez, tanto el examen de admisión y las clases se desarrollaron de manera virtual debido a las medidas de distanciamiento social adoptadas por el gobierno para impedir la propagación del COVID-19 y salvaguardar la salud de los postulantes y becarios. Respecto al desarrollo de las clases, se cuenta con un Campus Virtual (Plataforma MOODLE) en el cual los becarios pueden acceder a sus materiales y rendir sus exámenes.

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" (como requisito para postular se pide que los postulantes acrediten su pertenencia al tercio superior de sus carreras) y que se encuentren en las primeras posiciones luego de rendir un riguroso examen de admisión.

Artículo 19. Cursos y/o Programas de Extensión

El acceso a prácticas preprofesionales y profesionales en entidades del sector público a través de la aprobación de cursos y/o programas de extensión, se implementa de conformidad con los procedimientos que, para tal efecto, apruebe cada entidad.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Tercera.- Implementación de cursos y/o programas de extensión

Las entidades públicas se encuentran <u>facultadas</u> para regular procedimientos orientados a implementar cursos y/o programas de extensión que permitan el acceso a prácticas preprofesionales y profesionales.

https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/08/117GG2018.pdf

⁷⁸ En efecto, los practicantes pre-profesionales que egresan del CEU tienen una subvención mayor en S/200; mientras que las prácticas profesionales tienen una subvención mayor en S/ 250.



Decreto Legislativo N° 1401, DECRETO LEGISLATIVO QUE APRUEBA EL RÉGIMEN ESPECIAL QUE REGULA LAS MODALIDADES FORMATIVAS DE SERVICIOS EN EL SECTOR PÚBLICO

Entre el 17 de enero y el 18 de febrero del 2022 se desarrolló la XIX edición del CEU, con la participación de 41 alumnos (15 alumnos de economía, 14 alumnos de ingeniería civil y 12 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. Asimismo, se realizaron talleres para el fortalecimiento de habilidades blandas.

Al respecto, de los 41 becarios que culminaron el Curso de Extensión del Ositrán, 24 de ellos provienen del interior del país (Arequipa, La Libertad, Junín, Ayacucho, Cusco, Piura y Huancavelica) y 17 de Lima Metropolitana y el Callao (ver siguiente cuadro).

Cuadro N°47
Universidades de Procedencia de los becarios del CEU

Departamento	Universidad	1	Total	
	Universidad Nacional Mayor de San Marcos	9		
	Universidad Nacional de Ingeniería	4		
Lima y Callao	Universidad de San Martín de Porres (Filial Lima)	2	17	
	Universidad de Lima	1		
	Universidad Nacional del Callao	1		
	Universidad Nacional de San Agustín	4		
Avanuina	Universidad Católica San Pablo	1		
Arequipa	Universidad Católica Santa María	1	7	
	Universidad de San Martín de Porres (Filial Arequipa)	1		
Uuanaaya	Universidad Nacional del Centro del Perú	3	4	
Huancayo	Universidad Continental de Ciencias e Ingeniería	1	4	
Twiille	Universidad Nacional de Trujillo		4	24
Trujillo	Universidad Privada Antenor Orrego	1	4	
Ayacucho	Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga	3	3	
0	Universidad Andina del Cusco	2	3	
Cusco	Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco	1	3	
Piura	Universidad Nacional de Piura		2	
Huancavelica	Universidad Nacional de Huancavelica	1	1	
Total			41	

A pesar de no ser posible realizar las visitas presenciales como en años anteriores, se pudo contar con exposiciones virtuales por parte de los concesionarios de infraestructuras supervisadas por este Regulador, permitiendo a los alumnos aprender sobre las particularidades de cada infraestructura y complementar el aprendizaje teórico. En particular, se realizaron exposiciones virtuales de cinco (5) infraestructuras de transporte, conforme puede apreciarse en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 48
Cronograma de exposiciones virtuales del XIX

oronograma de exposiciones virtuales del XIX					
Concesión	Infraestructura				
Terminal Portuario de Salaverry y Terminal Portuario de Matarani	Puertos				
Tramo 4: Inambari-Azángaro.	Carreteras				
Línea 2 del Metro	Vías Férreas				
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Aeropuertos				

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

Asimismo, a fin de promover las competencias sociales de los becarios, se desarrollan talleres de comunicación, presentaciones efectivas y de liderazgo y de trabajo en equipo, con el objetivo de desarrollar habilidades blandas que contribuyeran al mejor desempeño de los alumnos tanto durante el curso como en su futuro profesional.



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 ha venido renovando esta medida todos los años. Antes de ello, los reguladores podían conservar los fondos no ejecutados y acumularlos libremente a actividades financieras en los siguientes años.

Presupuesto Institucional

El 30 de noviembre de 2021, mediante Ley N° 31365⁷⁹ se aprobó el presupuesto del sector público para el año fiscal 2022 correspondientes a los pliegos presupuestarios del Gobierno Nacional, asignándose al Ositrán el importe de S/ 84,7 millones, con cargo a la Fuente de Financiamiento Recursos Directamente Recaudados. En línea con ello, el 20 de diciembre de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0060-2021-CDOSITRAN, se aprobó el Presupuesto Institucional de Apertura correspondiente al año fiscal 2022, 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 2022 fue 12% superior con relación al PIA aprobado en el año 2022, ello debido a las mejores proyecciones de ingresos como resultado de la reactivación económica después de la pandemia del COVID-19. En particular, se observa un incremento de 31,0% 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 un incremento de 10,8%80

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



Ley N° 31365.- Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2022. Disponible en: https://www.mef.gob.pe/es/por-instrumento/ley/27512-ley-n-31365/file

Cuadro N° 41 Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) 2021 – 2022

	Presupuesto I Apertu	Variación (%)	
INGRESOS			
INGRESOS CORRIENTES	75 600 919	84 702 604	12,0%
 1.3 Venta de Bienes y Servicios y derechos administrativos 	5 863 000	5 955 204	31,0%
1.5. Otros Ingresos	80 142 368	78 746 400	10,8%

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Es preciso mencionar que, el presupuesto de este Organismo Regulador 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, el numeral 1 del artículo 50 del Decreto Legislativo Nº 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° 005-2022-EF⁸¹ del 20 de enero de 2022, se establece los límites máximos de incorporación de mayores ingresos públicos para el Año Fiscal 2022 que se destinen al financiamiento del gasto corriente, estableciéndose para el caso del Ositrán el importe de S/ 19,15 millones. Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 053-2022-EF⁸² se modifica los límites máximos de incorporación de mayores ingresos públicos, con lo cual se estableció un importe de S/ 25,58 millones. Finalmente, mediante el Decreto Supremo N° 305-2022-EF⁸³ de fecha 20 de diciembre 2022 se volvió a modificar los límites máximos de incorporación de mayores ingresos públicos hasta por el importe de S/ 52,10 millones para el Ositrán.

Durante el año fiscal 2022, 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 las multas y sanciones, entre otros. En particular, se incorporaron ingresos por un total de S/ 52,09 millones, de los cuales el 49% (S/ 25,59 millones) fueron con cargo a saldos de balance y el 51% (S/ 26,5 millones) con cargo a ingresos diversos (Multas y sanciones).

Por consiguiente, al final del período 2022, el presupuesto modificado de ingresos registró un comportamiento satisfactorio, al experimentar un crecimiento de 51,9% 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 126,3% con relación a lo obtenido en el año 2021, a nivel de Toda Fuente de Financiamiento. Así, el PIM del año 2022, ha sido 47,0% (S/43,7 millones más de recursos) superior del PIM registrado en el año 2019 previo a la pandemia (S/93 millones).

https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/2878143-053-2022-ef https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/3745733-305-2022-ef



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

https://busquedas.elperuano.pe/download/url/establecen-limites-maximos-de-incorporacion-de-mayores-ingredecreto-supremo-n-005-2022-ef-2032124-2

Cuadro N° 42
Presupuesto Institucional Modificado (PIM) 2021 – 2022

	Presupuesto Modificad	Var. (%)	
	2021 2022		
INGRESOS			
INGRESOS CORRIENTES	78 767 069	111 202 604	41,2%
 1.3 Venta de Bienes y Servicios y Derechos Administrativos 	5 863 000	5 956 204	31,0%
1.5. Otros Ingresos	67 189 207	105 246 400	41,8%
FINANCIAMIENTO	11 306 181	25 586 239	126,3%
1.9 Saldos de Balance	11 306 181	25 586 239	126,3%
TOTAL DE INGRESOS	90 073 250	136 788 843	51,9%

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2022, el 91,7% del PIA previsto estuvo financiado por los aportes por regulación estimados (S/ 77,6 millones). No obstante, gracias a la recuperación del sector, los pagos por aporte por regulación ascendieron a S/ 78,1 millones (es decir, 0,7% mayor a lo previsto). Asimismo, en la partida de ingresos multas y sanciones, si bien se tuvo previsto en el PIA de S/ 1,06 millones, los pagos de las multas incrementó su recaudación en S/ 25,26 millones, situación que motivó la incorporación de mayores fondos al presupuesto.

Cuadro N° 43
Presupuesto Institucional Modificado (PIA) y Presupuesto Institucional Modificado (PIM)
2021 – 2022

		ZUZ I — ZUZ				
DETALLE	Р	IA	Var.	Р	PIM	
DETALLE	2021	2022	(%)	2021	2022	(%)
CATEGORIAS DE INGRESOS						
INGRESOS CORRIENTES	75 600 919	84 702 604	12,0%	78 767 069	111 202 604	41,2%
1.3 Venta de Bienes y Servicios	4 547 553	5 956 204	31,0%	4 547 553	5 956 204	31,0%
- Acceso a la Información Pública	5 141	1 381	-73,1%	5 141	1 381	-73,1%
- Otros Servicios de Transporte	4 542 412	5 954 823	31,1%	4 542 412	5 954 823	31,1%
1.5. Otros Ingresos	71 053 366	78 746 400	10,8%	74 219 516	105 246 400	41,8%
- Aportes por regulación	66 740 575	77 649 021	16,3%	66 740 575	78 193 687	17,2%
- Multas y sanciones	1 383 618	1 060 875	-23,3%	1 383 618	25 261 361	1725,7%
- Intereses por Depósitos	2 929 173	36 504	-98,8%	2 929 173	1 673 815	-42,9%
- Otros ingresos diversos	-	-	-	3 166 150	117 537	-96,3%
FINANCIAMIENTO	-	-	-	11 306 181	25 586 239	126,3
1.8. Endeudamiento	-	-	-	-	-	-
- Endeudamiento Interno	-	-	-	-	-	-
1.9. Saldos de Balance	-	-	-	11 306 181	25 586 239	126,3%
- Saldos de Balance	-	-	-	11 306 181	25 586 239	126,3%
TOTAL DE INGRESOS	75 600 919	84 702 604	12,0%	90 073 250	136 788 843	51,9%

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 2022, se incorporaron mayores ingresos al presupuesto por un monto total de S/ 52,09 millones, lo que permitió el incremento del presupuesto inicial de apertura de S/ 90,07 millones a S/ 136,8 millones (+51,9%). De dicho total, los fondos incorporados con cargo a los saldos de balance ascienden a un total de S/ 25,6 millones y con cargo a las multas y sanciones un importe de S/ 26,5 millones, conforme el siguiente detalle:

(i) Resolución de Presidencia N° 0005-2022-PD-OSITRAN del 25 de enero de 2022: Aprueba la incorporación de mayores fondos públicos en el Presupuesto Institucional



del Ositrán, por el importe de S/ 19 ,15 millones; con la finalidad de financiar la prórroga de los CAS dispuestos en el Decreto de Urgencia Nº 034-2021 y Decreto de Urgencia Nº 083-2021, así como para las actividades de supervisión de la infraestructura de la red vial y de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao para el año 2022.

- (ii) Resolución de Presidencia N° 0014-2022-PD-OSITRAN del 31 de marzo de 2022: Aprueba la incorporación de mayores fondos públicos en el Presupuesto Institucional del Ositrán, por el importe de S/ 6,44 millones; con la finalidad de financiar de manera parcial los requerimientos adicionales de las diversas unidades de organización del Ositrán para el Año Fiscal 2022 y la contratación del servicio de supervisión de obras en Longitudinal de la Sierra Tramo 2 y Supervisión de obras en la Autopista del Sol-Trujillo-Sullana, La Libertad (Trujillo), Lambayeque (Chiclayo) y Piura (Sullana).
- (iii) Resolución de Presidencia N° 0042-2022-PD-OSITRAN del 22 de diciembre de 2022: Aprueba la incorporación de mayores fondos públicos en el Presupuesto Institucional del Ositrán, por el importe de S/ 26,5 millones, con la finalidad de financiar de manera parcial el mandato judicial ineludible contenido en la Resolución N° 31, de fecha 09.07.2019, que declaró fundado el pago de USD 12,08 millones (más el IGV) y los intereses legales que se computarán desde la fecha de notificación de la solicitud arbitral, por lo que se incorporó mayores recursos públicos por percepción de determinados ingresos no previstos en el Presupuesto. Cabe mencionar que dichos recursos se incorporaron producto del pago de las multas y sanciones hasta por el importe de S/ 26,5 millones.

10.2. Ejecución presupuestal

El Presupuesto de Gastos del Ositrán financió la ejecución de las actividades previstas en el Plan Operativo Institucional – POI 2022, 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 2022, el Ositrán ejecutó un gasto total de S/ 132,8 millones de toda fuente de financiamiento, lo que significó un incremento de 49,1% con relación al gasto ejecutado el año anterior (S/ 89,1 millones), principalmente explicado por los mayores gastos en bienes y servicios (+28,3%) y en otros gastos (+591,4%). En 2022, se registró una ejecución del 97,1% del presupuesto total, el cual ascendió a S/ 136,8 millones.

Cuadro N° 44
Comparativo de ejecución del gasto 2021 - 2022
(En miles de S/)

DETALLE		2021			2022		
DETALLE	PIM	Ejecución	Avance %	PIM	Ejecución	Avance %	
EGRESOS	-				-	-	
GASTOS CORRIENTES	88 671	87 681	98,9%	135 370	131 473	97,1%	
2.1. Personal y Obligaciones Sociales	25 582	25 432	99,4%	26 253	26 253	100,0%	
2.2. Pensiones y Otras Prestaciones	740	740	100,0%	982	982	100,0%	
2.3. Bienes y Servicios	57 747	56 907	98,5%	76 917	73 020	94,9%	
2.4. Donaciones y Transferencias	109	109	100,0%	152	152	100,0%	
2.5. Otros Gastos	4 493	4 493	100,0%	31 066	31 066	100,0%	
GASTOS DE CAPITAL	1 402	1 372	97,9%	1 419	1 325	93,4%	
2.6. Adquisición de Activos No Financieros	1 402	1 372	97,9%	1 419	1 325	93,4%	
TOTALPRESUPUESTO	90 073	89 054	98,9%	136 789	132 798	97,1%	

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



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	2022
OSITRAN	97,3%	98,1%	83,1%	98,9%	97,1%
SUNASS	94,8%	85,9%	80,5%	90,3%	96,7%
OSINERGMIN	85,7%	81,2%	81,0%	85,1%	88,4%
OSIPTEL	90,7%	91,5%	82,0%	81,8%	79,3%

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

Con relación al cumplimiento de las funciones misionales, debe notarse que la mayor parte del gasto del regulador se destina al cumplimiento de las actividades de supervisión y fiscalización de las entidades prestadoras. Así, el gasto ejecutado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán fue de S/ 55,6 millones durante 2022 (42% del gasto total), lo que representó un incremento de 36% con relación al gasto ejecutado el año anterior (S/ 40,9 millones).

Con relación a las genéricas de gasto, la mayor parte del presupuesto se destina a la partida de bienes y servicios, la cual explicó el 55% del gasto total ejecutado en 2022. El 98,9% del gasto ejecutado en bienes y servicios corresponde a la sub-genérica de contratación de servicios (es decir, S/ 72,2 millones), la cual experimentó un importante crecimiento del gasto en 28,2% con relación al año anterior (S/ 56,3 millones), explicado principalmente por el mayor gasto en Servicios profesionales y técnicos y Contrato administrativo de servicios (CAS). En cuanto a la composición del gasto de contratación de servicios durante 2022, se tiene que el 95,3% corresponde a las partidas de 7: Servicios profesionales y técnicos (46,4%); 8: Contrato administrativo de servicios (33%); 5: Alquileres de muebles e inmuebles (8,7%) y 9: Locación de servicios relacionadas al rol de la entidad⁸⁴ (7,2%).

Cuadro N° 46
Comparativo de ejecución detallada del gasto de la sub-genérica Contratación de Servicios, 2021 – 2022
(En miles de S/)

Detalle Sub-genérica Contratación de Servicios	2021		2022		Var. %
	S/ Miles	Part. %	S/ Miles	Part. %	(22/21)
1: Viajes	202	0,40%	480	0,70%	137,6%
2: Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión	586	1,00%	693	1,00%	18,3%
3: Servicios de limpieza, seguridad y vigilancia	676	1,20%	690	1,00%	2,1%
4: Servicios de mantenimiento y reparaciones	370	0,70%	874	1,20%	136,2%
5: Alquileres de muebles e inmuebles	6 119	10,90%	6 299	8,70%	2,9%
6: Servicios administrativos, financieros y seguros	477	0,80%	655	0,90%	37,3%
7: Servicios profesionales y técnicos	23 897	42,50%	33 464	46,40%	40,0%
8: Contrato administrativo de servicios (CAS)	20 201	35,90%	23 838	33,00%	18,0%
9: Locación de servicios relacionadas al rol de la entidad	3763	6,70%	5 177	7,20%	37,6%
Total	56 292	100,00%	72 170	100,00%	28,2%

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

,

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).



XI. CONCLUSIONES

El Reporte de Desempeño 2022 del 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 2022, el sector se ha venido recuperando de las medidas restrictivas a la movilización de personas ante la propagación del COVID-19, aunque en algunas infraestructuras (como las aeroportuarias y Línea 1 del Metro de Lima) aun no se alcanzan los niveles registrados previos a la pandemia. No obstante, la recuperación ha permitido la incorporación de mayores recursos financieros al presupuesto institucional, superando los niveles de 2019 (año previo a la pandemia).

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 2021, el Ositrán tenía previsto ejecutar 2 488 actividades de supervisión. No obstante, la referida programación fue modificada debido a factores exógenos a la Entidad, estableciendose una meta de 2427 actividades, de las cuales se ejecutó el 99,5% al cierre del año (2415 actividades).

Al 31 de diciembre de 2022, la inversión comprometida en los Contratos de Concesión alcanzó un nivel de USD 17 067 millones, de los cuales se ha ejecutado el 61,8% (USD 10 546 millones). Específicamente durante 2022, el Ositrán supervisó la ejecución de un total de USD 558,4 millones, lo que representó una reducción de 28,2% con relación a las inversiones ejecutadas el año anterior (USD 778,1 millones). El 45,7% y 30,8% de la inversión ejecutada en 2022, 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 2022 se concluyeron dos (2) procedimientos de revisión tarifaria, en el marco de los cuales se aprobaron los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar CORPAC por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cuzco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, así como por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo. Asimismo, en el marco de un procedimiento de fijación tarifaria, se determinó la Tarifa Máxima del Servicio Especial "Descarga y envío de información de parámetros de contenedor reefer", a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.

En relación con la gestión de contratos, en 2022 el Ositrán emitió opinión relacionada con el proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Callao, la cual fue suscrita el 25 de noviembre de 2022. Asimismo, se emitió opinión sobre el proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita y al proyecto de Adenda N° 9 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

Por su parte, en 2022, el Tribunal de Solución de Controversias de Ositrán no pudo resolver las apelaciones ingresadas debido a la falta de quorum de los vocales, con lo cual el número de expedientes en trámite se elevó de 161 en 2021 a 329 en 2022. Con relación a las apelaciones ingresadas, el 52% correspondieron a infraestructuras ferroviarias y línea de metro, 37% a infraestructuras portuarias, 8% a infraestructuras aeroportuarias y 3% a infraestructuras viales, siendo que el 57% de los casos se encuentran relacionados



a la calidad y oportuna prestación de los servicios, 21% a facturación y cobro de servicios, 21% a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios y 1% a acceso a la infraestructura.

En relación con la función normativa, el 05 de diciembre de 2022, se aprobó la modificación del Manual de Selección de Empresa Auditora de Tráfico Vehicular, con el fin de promover mayor competencia en las convocatorias que efectúen las empresas concesionarias, introducir compromisos y declaraciones explícitas respecto a conductas ilegales o anticompetitivas e incorporar términos que brinden a este Organismo Regulador facultades de verificar en campo las auditorías de tráfico vehicular y así corroborar la transparencia y eficiencia de tales actividades.

Asimismo, al cierre de 2022, 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) Modificación del Reglamento del Aporte por Regulación para incluir el Procedimiento de Fraccionamiento y/o Aplazamiento de Deudas Tributarias derivadas del Aporte por Regulación y adjuntó el cronograma de trabajo respectivo.

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. Durante 2022, 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. Asimismo, se ha venido avanzando en la implementación de las recomendaciones formuladas por la OCDE en el marco del PAFER, las cuales al cierre de 2022 alcanzan un nivel de avance de 60% y con 14% en proceso de implementación el 14%.

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 2022, 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 2022, se efectuaron 8834 orientaciones, lo cual representó un incremento de 12,4% con relación a las orientaciones desarrolladas el año anterior (7860). 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% del total de orientaciones. Asimismo, a través de las acciones de acercamiento a los usuarios, se brindó información sobre sus derechos a 312818 usuarios, lo cual representó un importante incremento de 66,8% de los usuarios atendidos en el año anterior (187 484), y también se realizaron 225 charlas de capacitación, a través de las cuales se capacitó a un total 5050 usuarios, lo cual representó un incremento de 7,5% con relación a la cantidad de capacitados el año anterior (4696). Finalmente, se llevó a cabo un total de 36 sesiones de Consejos de Usuarios.

Con la finalidad de promover la cultura regulatoria 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 2022, se encontraban laborando en el Ositrán un total de 364 colaboradores. Cabe señalar que, durante el 2022 cesaron un total de 29 colaboradores, lo que representó una ligera reducción con relación al número de colaboradores que cesaron el año anterior (31).



Con relación a las características del personal, el 61,8% del total de colaboradores se encuentran bajo el régimen CAS, mientras que el 37,9% bajo el régimen laboral establecido en el Decreto Legislativo N° 728. Asimismo, se tiene que el 43,7% pertenecen al sexo femenino y el 56,3% al sexo masculino (proporción similar al año anterior), apreciándose que la mayor parte pertenece al rango de edad de entre 40 a 49 años. Asimismo, un 85,7% posee estudios universitarios completos y el 39,4% cuenta con estudios de postgrado concluidos.

En relación a la información financiera, al cierre de 2022 el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) del Ositrán, registró el importe total de S/ 137,8 millones, lo cual representó un importante crecimiento de 51,9% con relación al presupuesto del año anterior (S/ 90,07 millones). Cabe destacar que, a lo largo de 2022, se logró la incorporación de mayores recursos al presupuesto, por un monto total de S/ 52,09, principalmente destinados al cumplimiento de la función de supervisión.

Durante 2022, el Ositrán ejecutó un gasto total de S/ 132,8 millones de toda fuente de financiamiento, lo que significó un incremento de 49,1% con relación al gasto ejecutado el año anterior (S/ 89,1 millones), gracias a la recuperación del sector que permitió la incorporación de ingresos adicionales al presupuesto inicial. Así, en 2022, se logró una ejecución del 97,1% del presupuesto total, a fin de garantizar el cabal cumplimiento de las labores misionales de este organismos regulador, destacándose el incremento del financiamiento a las actividades de supervisión y fiscalización en beneficio de los usuarios.



ANEXOS

Anexo Nº 1 Listado de Entidades Prestadoras

	Anexo Nº 1 Listado de Entidades Prestadoras Al 2017							
Nº	ENTIDAD PRESTADORA	INFRAESTRUCTURA	INICIO DE LA CONCESIÓN	MODALIDAD	PLAZO			
	CARRETERAS							
1	NORVIAL S.A.	Red Vial Nº5: Ancón - Huacho - Pativilca	2003	Autosostenible	25 años			
2	CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.	Red Vial Nº6: 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 - IIo - Azángaro	2007	Cofinanciada	25 años			
10	SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA DEL NORTE S.A.C.	Red Vial Nº 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. AEROPUERTOS	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2	2014	Autosostenible	25 años			
17	LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	2001	Autosostenible	40 años			
	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	1 1						
		Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza – Iquitos –						
28	CONCESIONARIA HIDROVÍA AMAZÓNICA S.A.	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 Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y	1999	Autosostenible	40 años			
31	GYM FERROVÍAS S.A.	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						
Fu	ente: Contratos de Concesión							

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



Anexo N° 2 Estados Financieros 2022 (no auditados)

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA

Al 31 de Diciembre del 2022 y 2021

(EN SOLES)

2021

Fecha : 01/03/2023 Hora : 16:11:22 Página :1 de 1

2021

EF-1

2022

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS Dirección General de Contabilidad Pública Versión 220301

SECTOR : 01 PRESIDENCIA CONSEJO MINISTROS

ENTIDAD : 022 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSION EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE

2022

ACTIVO			PASIVO Y PATRIMONIO PASIVO CORRIENTE	_		
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE			
Efectivo y Equivalente de Efectivo Nota 3	79,373,767.48	137,197,843.14	Sobregiros Bancarlos	Nota 16	0.00	0.00
Inversiones Financieras Nota 4	0.00	0.00	Cuentas por Pagar a Proveedores	Nota 17	1,579,638.10	1,198,305.97
Cuentas por Cobrar (Neto) Nota 5	0.00	0.00	Impuestos, Contribuciones y Otros	Nota 18	230,945.01	220,023.31
Otras Cuentas por Cobrar (Neto) Nota 6	50,599,614.84	12,655,934.42	Remuneraciones y Beneficios Sociales	Nota 19	4,737,426.31	4,473,604.69
Inventarios (Neto) Nota 7	101,510.07	125,533.38	Obligaciones Previsionales	Nota 20	0.00	0.00
Servicios y Otros Pagados por Anticipado Nota 8	313,759.99	279,779.75	Operaciones de Crédito	Nota 21	0.00	0.00
Otras Cuentas del Activo Nota 9	222,910.80	629,969.82	Parte Cte. Deudas a Largo Plazo	Nota 22	0.00	0.00
		•	Otras Cuentas del Pasivo	Nota 23	9,623,582.04	1,805,523.98
			Ingresos Diferidos	Nota 24	26,161,298.65	11,967,779.68
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	130.611.563.18	150.889.060.51	TOTAL PASIVO CORRIENTE		42.332.890.11	19.665.237.63
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	130,611,563.16	150,889,060.51	TOTAL PASIVO CORRIENTE		42,332,630.11	13,665,237.63
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	Cuentas Por Pagar a Proveedores	Nota 26	9,502.90	882,648.26
Inversiones Financieras (Neto) Nota 12		0.00	Beneficios Sociales y Oblig. Prev.	Nota 27	1,243,690.91	1,217,555.99
Propiedades de Inversión Nota 13		0.00	Obligaciones Previsionales	Nota 28	0.00	0.00
Propledad, Planta y Equipo (Neto) Nota 14		3,765,704.88	Provisiones	Nota 29	7,482,024.22	9,575,092.32
Otras Cuentas del Activo (Neto) Nota 15	1,592,539.62	1,828,669.53	Otras Cuentas del Pasivo	Nota 30	920,980.26	45,404,723.90
			Ingresos Diferidos	Nota 31	75,031,611.92	103,608,103.19
			TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		84.687.810.21	160,688,123,66
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	5,422,911.90	5,739,260.01	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		84,687,810.21	160,688,123.66
			TOTAL PASIVO		127,020,700.32	180,353,361.29
			PATRIMONIO			
			Hacienda Nacional	Nota 32	24,623,638.44	24,623,638.44
			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	(15,609,863.68)	(48,348,679.21)
			TOTAL PATRIMONIO		9,013,774.76	(23,725,040.77)
TOTAL ACTIVO	136.034.475.08	156.628.320.52	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		136.034.475.08	156.628.320.52
				Note 27	236,254,999,64	271,813,114.45
Cuentas de Orden Nota 37 Las Notas forman parte integrante de los Estado		271,813,114.45	Cuentas de Orden	Nota 37	230,234,333.64	271,013,114.45





06/03/2023 12:45:36

ROSA VERONICA ZAMBRANO COPELLO DNI 06660455 06/03/2023 15:08:06

TITULAR DE LA ENTIDAD

WILDORO GRONERT ALVA DNI 01062777 MAT. Nº 19265 06/03/2023 12:41:23





ESTADO DE GESTION

Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2022 y 2021

(EN SOLES)

SECTOR : 01 PRESIDENCIA CONSEJO MINISTROS

ENTIDAD : 022 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSION EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO

EF-2

Fecha: 01/03/2023

Hora: 16:11:23

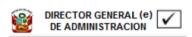
Página: 1 de 1

		2022	2021
INGRESOS			
Ingresos Tributarios Netos	Nota 38	0.00	0.00
Ingresos No Tributarios	Nota 39	3,974,285.84	2,710,843.33
Aportes por Regulación	Nota 40	89,767,367.48	83,637,882.18
Traspasos y Remesas Recibidas	Nota 41	0.00	0.00
Donaciones y Transferencias Recibidas	Nota 42	0.00	0.00
Ingresos Financieros	Nota 43	4,077,209.11	1,349,565.77
Otros Ingresos	Nota 44	35,691,012.78	7,515,641.79
TOTAL INGRESOS		133,509,875.21	95,213,933.07
COSTOS Y GASTOS			
Costo de Ventas	Nota 45	0.00	0.00
Gastos en Bienes y Servicios	Nota 46	(49,297,801.66)	(36,627,068.99)
Gastos de Personal	Nota 47	(50,576,399.03)	(45,391,148.78)
Gastos por Pens.Prest.y Asistencia Social	Nota 48	(982,366.27)	(740,106.56)
Transferencias, Subsidios y Subvenciones Sociales Otorgadas	Nota 49	0.00	0.00
Donaciones y Transferencias Otorgadas	Nota 50	0.00	(109,151.50)
Traspasos y Remesas Otorgadas	Nota 51	0.00	(2,254.77)
Estimaciones y Provisiones del Ejercicio	Nota 52	(1,779,934.17)	(10,286,011.00)
Gastos Financieros	Nota 53	(1,822,432.01)	(1,020,448.64)
Otros Gastos	Nota 54	(91,054.48)	(215,562.17)
TOTAL COSTOS Y GASTOS		(104,549,987.62)	(94,391,752.41)
RESULTADO DEL EJERCICIO SUPERAVIT (DEFICIT)		28,959,887.59	822,180.66

Las Notas forman parte integrante de los Estados Financieros



WILDORO GRONERT ALVA DNI 01062777 MAT. N° 19265 06/03/2023 12:41:32



RICARDO JAVIER MERCADO TOLEDO DNI 08186188 06/03/2023 12:45:48



ROSA VERONICA
ZAMBRANO COPELLO

DNI 06660455 06/03/2023 15:08:24



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS Dirección General de Contabilidad Pública Versión 220301

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2022 y 2021

(EN SOLES)

Fecha: 01/03/2023 Hora: 16:12:49 Página: 1 de 1

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 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
Traspasos y Remesas del Tesoro Público	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Traspasos y Remesas de Otras Entidades	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Traspasos 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	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)
SALDO INICIAL AL 01 DE ENERO DE 2022	24,623,638.44	0.00	0.00	0.00	(48,348,679.21)	(23,725,040.77)
Ajustes de Ejercicios Anteriores	0.00	0.00	0.00	0.00	3,778,927.94	3,778,927.94
Traspasos y Remesas del Tesoro Público	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Traspasos y Remesas de Otras Entidades	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Traspasos 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	28,959,887.59	28,959,887.59
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 2022	24,623,638.44	0.00	0.00	0.00	(15,609,863.68)	9,013,774.76

- Las Notas deben ser explicativas.



WILDORO GRONERT ALVA DNI 01062777 MAT. N° 19265 06/03/2023 12:41:40



RICARDO JAVIER MERCADO TOLEDO DNI 08186188 06/03/2023 12:46:03



ROSA VERONICA ZAMBRANO COPELLO DNI 06660455 06/03/2023 15:08:32



Calle Los Negocios 182, piso 2 Surquillo - Lima Central Telefónica: (01) 500-9330 www.ositran.gob.pe MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS Dirección General de Contabilidad Pública Versión 220301

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2022 y 2021

(EN SOLES)

Fecha: 01/03/2023 Hora : 16:12:54 Página : 1 de 1

SECTOR ENTIDAD : 01 PRESIDENCIA CONSEJO MINISTROS

: 022 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSION EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PUBLICO

EF-4

CONCEPTOS	AÑO 2022	AÑO 2021
A ACTIVIDADES DE OPERACION		
Cobranza de Impuestos, Contribuciones y Derechos Administrativos (Nota)	0.00	0.00
Cobranza de Aportes por regulación	89,698,809.48	80,410,350.18
Cobranza de Venta de Bienes y Servicios y Renta de la Propiedad	5,949,305.86	4,855,951.79
Donaciones y Transferencias Recibidas (Nota)	0.00	0.00
Traspasos y Remesas Recibidas del Tesoro Público (Nota)	0.00	0.00
Otros (Nota)	25,452,679.45	116,715,857.77
MENOS		
Pago a Proveedores de Bienes y Servicios (Nota)	(48,892,144.04)	(36,133,464.71)
Pago de Remuneraciones y Obligaciones Sociales	(50,590,548.52)	(45,275,156.72)
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	(982,366.27)	(740,106.56)
Transferencias, Subsidios y Subvenciones Sociales Otorgadas	0.00	(109,151.50)
Donaciones y Transferencias Otorgadas (Nota)	0.00	0.00
Traspasos y Remesas Otorgadas al Tesoro Público (Nota)	0.00	0.00
Otros (Nota)	(74,379,647.16)	0.00
AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE OPERACIÓN	(53,743,911.20)	119,724,280.25
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	(950,189.80)	(871,315.83)
Pago por Compra de Edificios y Activos No Producidos (Nota)	0.00	0.00
Pago por Construcciones en Curso (Nota)	0.00	0.00
Pago por Compra de Otras Cuentas del Activo (Nota)	(34,990.00)	(427,749.60)
Otros (Nota)	0.00	0.00
AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE INVERSION	(985,179.80)	(1,299,065.43)
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	0.00	0.00
D AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO	(54,729,091.00)	118,425,214.82
E DIFERENCIA DE CAMBIO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFECTIVO	(3,094,984.66)	(1,495,826.13)
F SALDO EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL INICIO DEL EJERCICIO	137,197,843.14	20,268,454.45
G SALDO EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL FINALIZAR EL EJERCICIO	79,373,767.48	137,197,843.14
as Notas deben ser explicativas	-,,	,,

Las Notas deben ser explicativas







MERCADO TOLEDO DNI 08186188 06/03/2023 12:46:09

116/151



ROSA VERONICA ZAMBRANO COPELLO DNI 06660455 06/03/2023 15:08:42

> Calle Los Negocios 182, piso 2 Surquillo - Lima Central Telefónica: (01) 500-9330 www.ositran.gob.pe

Anexo N° 3 Fichas de Contratos de Concesión de la Red Vial – 2022

Red Vial Nº 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 168,5 millones (incluye IGV)				
Inversiones al 31.12.2022	USD 172,0 millones (incluye IGV)				
Avance físico al	PRIMERA ETAPA	SEGUNDA ETAPA			
31.12.2022	100%	100,00%			
Estado al 31.12.2022	Primera Etapa: Concluida Segunda Etapa: Concluida				
Minusian de Comitais	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO			
Niveles de Servicio	Varios	Cumple con la subsanación dentro de los plazos del Contrato			

IIRSA Norte: Paita-Yurima	IIRSA Norte: Paita-Yurimaguas					
Fecha de suscripción	17 de junio de 2005					
Concesionario	Concesionaria IIRSA No	orte S.A.				
Compromiso de inversión	USD 641.3 millones (incluye IGV)					
Inversiones al 31.12.2022	USD 596.90millones (incluye IGV)					
Principales avances 2022	 Durante el año 2022, Concesionaria IIRSA Norte S.A., presenta los siguientes avances: Obras obligatorias contenidas en el contrato de concesión: Concluidas. Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 22 Sectores de obras accesorias prioritarias: 99,82%. Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 24 Sectores de obras accesorias prioritarias: 104.05%. Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de obras accesorias prioritarias: 104.05%. Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de obras accesorias por el Fenómeno El Niño Costero 2017: 70.38%. 					
Avance físico al 31 de diciembre de 2022	OBRAS OBLIGATORIAS / OBRA ADICIONAL	OBRAS ACCESORIAS 22 SECTORES	OBRAS ACCESORIAS 24 SECTORES			
dicicilibre de 2022	100%	99.82%	104.05%			
Estado al 31 de diciembre del 2022 La ejecución de las obras principales del Contrato de Concesión concluido. A la fecha, se vienen ejecutando de labores de ope mantenimiento de la infraestructura concesionada, así como manten periódicos y de señalización (ITMs). Además de la ejecución de adicionales y accesorias.						
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL AL	CANZADO			
Miveles de Selvicio	Varios	Cun	nple			



Red Vial Nº 6 – Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica						
Fecha de suscripción	20 de septiembre 2005					
Concesionario	Concesionaria Vial del	Concesionaria Vial del Perú S.A.				
Compromiso de	USD 219,3 millones (sin IGV) Obras del Contrato Principal					
inversión	S/. 199,1 millones (sin	S/. 199,1 millones (sin IGV) Obras Nuevas y Otras				
Inversiones al	USD 219,3 millones (si	in IGV) Obras	del Contrato F	Principal		
31.12.2022	S/. 199,1 millones (sin	IGV) Obras N	uevas y Otras			
Principales avances 2022	Las Obras de la Segunda Etapa al 31 de diciembre de 2022 alcanzó el 100% de las obras según presupuesto aprobado por el Concedente con un avance físico de 99.90% (estimado pendiente de ejecutar trabajos de mejoramiento), pendientes por la liberación de interferencias y entrega de terreno para culminar los trabajos de mejoramiento aprobados por el Concedente en la Obra: Construcción del Puente sobre el Río Chico, pendiente: • Defensa Ribereña del Puente sobre el Río Chico (falte ejecutar por la no entrega de terrenos) Las Obras de la Tercera Etapa culminaron en diciembre del 2021, iniciando operaciones el mismo mes.					
Avance físico al	PRIMERA ETAPA	SEGUND	A ETAPA	TERCERA ETAPA		
31.12.2022	100%	99.9	00 %	100.00%		
Estado al 31.12.2022	Primera Etapa: Concluida, incluye actividades preparatorias. Segunda Etapa: Paralizada para culminar trabajos de mejoramiento (Defens Ribereña del Puente sobre el Río Chico) Tercera Etapa: Concluida					
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLI		NIV	/EL ALCANZADO		
Niveles de Servicio	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 705,1 millones (incluye IGV)
Inversiones al 31.12.2022	USD 671,4 millones (incluye IGV)
Principales avances 2022	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. 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). Asimismo, el año 2018 se concluyó la Obra Accesoria 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). 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%. En el 2020 se concluyó con la segunda fase del ITM de señalización horizontal.



IIRSA Sur, Tramo 2 : Urcos	2 : Urcos-Inambari					
	61+300 (progresiva hito) y se culm	l 02 la Obra Accesoria Km. 61+061 al Km. ninó el 19 de setiembre de 2022, con una bra esta observada y está en proceso de				
	de mayo se inició la Obra Accesoria Km. siva hito) y logro un avance acumulado al nversión de US\$ 699,724.92, la obra se					
	Asimismo, en el año 2022, el 19 de agosto se inició la Obra Acce 3+440 al Km. 3+500 (progresiva hito) y logro un avance acur 31.12.2022 de 0.01%, con una inversion de US\$ 172.03, la obra s por falta de suministro de anclajes en el mercado nacional improduces concesionario, la obra se reinicia el 02.05.2023.					
	Asimismo, en el año 2022, el 19 de agosto se inició la Obra Acceso 8+928.76 al Km. 9+024 (progresiva hito) y logro un avance acumu 31.12.2022 de 74.91%, con una inversion de US\$ 739,715.50, la originicia el 02.05.2023.					
	En el 2022 concluyó el ITM de 10 puentes y continua el ITM de 22 puer 86 pontones. Asimismo, se ejecutaron ITMs de reparaciones de causados por derrumbes.					
Avance físico al	OBRA C	ONTRACTUAL				
31.12.2022		100%				
Estado al 31.12.2022	L Δ la techa talta electifar la Chra Complementaria Construccio					
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO				
THIVEIES GE OEI VICIO	Varios	Cumple				

IIRSA Sur, Tramo 3: Inamb	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 31.12.2022	USD 636,1 millones (incluye IGV)					
Principales avances 2022	Durante el año 2022, 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. Durante el 2022 se ejecutaron los ITMs de Pavimentos en los sectores siguientes: Inambari – Unión Progreso con un avance del 95% Unión Progreso – Puerto Maldonado con un avance del 84% Puerto Maldonado – Planchón con un avance del 10% Planchón – Iberia concluido al 100%					
Avance físico al	OBRA CONTRACTUAL					
31.12.2022	100%					
Estado al 31.12.2022	La concesión se encuentra en etapa de operación.					
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO				
	Varios	Cumple				



IIRSA Sur, Tramo 4: Azáng	aro-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 853,5 millones (incluye IGV)		
Principales avances 2022	USD 663,6 millones (incluye IGV)		
Avance físico al 31.12. 2022	OBRA CONT		
Estado al 31.12.2022	La concesión se encuentra en etapa de operación. Se presentan los siguientes avances: Obras de la Etapa de Construcción: 100% Obra Sectores Críticos Km. 240: culminada		
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. (A	ntes Survial S.A.)
Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)	USD 145,4 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2022	USD 160,3 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2022	Las obras principales casi concluidas (99.02%), se encuentra pendiente la ejecución de la Unidad de Peaje de Pichirhua (falta entrega de terrenos), además se han ejecutado obras adicionales por aproximadamente el 10% del monto de la Concesión. La concesión se encuentra en etapa de operación.	
Avance físico al	OBRA CONTRACTUAL	
31.12.2022	109.02%	
Estado al	Obras contractuales al 99.02%.	
31.12.2022	Obras Adicionales ejecutadas aproximadamente 10.00 %.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
Niveles de Servicio	(*)	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, Ma	atarani - Azángaro		
Fecha de suscripción	24 de octubre de 2007.	24 de octubre de 2007.	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sur S.A.		
Compromiso de inversión actualizado	USD 329,9 millones (incluye IGV)		
Inversiones al 31.12.2022	USD 307,558 millones (incluye IGV)		
Principales avances 2022	Se continua con la ejecución de la obra Puno - Juliaca, valorizada en USD 89 mi paralizada por la falta de entrega de ter han concluido 40.8km de los 48.2km d 95.24% (incluye metrados EDI, variaciones de más de 6 años para entrega de terre	llones a nivel de costo directo estuvo renos "liberados y sin interferencias", se el proyecto. Avance al 31.12.2022 = y mayores metrados). Existe un retraso	
Avance físico al	OBRA CONTRACTUAL		
31.12.2022	98.5%		
Estado al 31.12.2022	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, por dicha razón no es posible cerrar la etapa de inversiones del Contrato de Concesión. En la actualidad se 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).		
	El 17 de diciembre 2022, el peaje Caracoto - Illpa ubicado en el Km 1338+520 del sector 14 Juliaca Puno, fue atacado por un grupo de manifestantes, por lo que hasta la fecha no se cuenta con las 4 casetas de cobro y la caseta de vigilancia que fueron incendiadas. Las partes vienen evaluando su restablecimiento de dichas infraestructuras de acuerdo con el Contrato de Concesión.		
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO	
THE COURT OF THE C	(*)	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. (ante	s Concesión Canchaque S.A.C.)
Compromiso de inversión	USD 37,9 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2022	USD 37,6 millones (incluye IGV)	
Avance físico al	OBRAS DE CONSTRUCCIÓN	OBRA ADICIONAL (Puente Filadera)
31.12.2022	100%	100%
Estado al 31.12.2022	- 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. - Se tenía previsto ejecutar intervenciones en los cauces de los Ríos Seco y Serrán debido a que en el período de lluvias se corta la transitabilidad en estos sectores poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios. El Concedente solicitó al Concesionario formular estudios reduciendo las tarifas aprobadas en el Contrato de Concesión, pero esto no ha sido aceptado. - El Concedente a través de terceros (contrato el 2018) contrato la ejecución de la Obra Accesoria: Rotonda del Km 72 (habiendo pedido su calificación el 2021). Dicho contrato ha sido resuelto y los trabajos quedaron inconclusos. - Estos 3 sectores quedaran sin ser atendido en razón a que el plazo de la Concesión concluye el 28.02.2025 y ninguna de las partes puede solicitar su ejecución después del 28.02.2023 (Cláusula 6.35 del Contrato de Concesión). Debe tenerse en cuenta que para viabilizar dichas obras debe suscribirse una Adenda al Contrato, lo que puede durar, en promedio, 3 años.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
Miveles de Selvicio	Varios	Cumple

Red Vial Nº 4 - Pativilca - P	uerto Salaverry
Fecha de suscripción	18 de febrero de 2009
Concesionario	Autopista del Norte S.A.C – AUNOR
Compromiso de inversión	USD 460,2 millones (incluye IGV)
Inversiones al 31.12.2022	USD 255,9 millones (incluye IGV)
Principales avances 2022	Puente Sechín Con fecha 14 de febrero de 2022, el Concesionario inicio la obra adicional Reposición del Puente Sechín siniestrado por el fenómeno Niño Costero 2017, en virtud a un acta de acuerdo suscrito por las Partes con fecha 15 de setiembre de 2019. A diciembre de 2022, la obra presentó una inversión acumulada (metrados EDI) de S/ 4′752.035.37 que incluye gastos generales, utilidad, reajuste por formula polinómica e IGV; y presenta un avance acumulado de 33.46% respecto del presupuesto referencial. El proyecto está ubicado en el Km. 376+400 de la calzada actual de la Carretera Panamericana Norte, en la provincia de Casma, departamento de Ancash. El proyecto consiste en la reposición de un puente de tipo simplemente apoyado, de una longitud de 20.80 metros, de losa con vigas de concreto postensado, sobre dos estribos de concreto armado en los extremos, en ambas márgenes del río Sechín. Evitamiento Chimbote 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.



Red Vial Nº 4 - Pativilca - Puerto Salaverry		
	Presenta una longitud total de 39.7 Kilóm los Kilómetros 415.3 y Kilómetro 453.7 d la obra es de 18 meses. La obra se i diciembre de 2022 presenta un avance presupuesto de obra y una inversión re 2022 de US\$ 57'420,032.94 que incluye	e la Panamericana Norte. El plazo de nició el 28 de febrero de 2021 y a e aprobado de 36.29% respecto del conocida acumulada a diciembre de
Avance físico al	OBRAS DE LA SEG	UNDA CALZADA
31.12.2022	61,85	%
Estado Actual de la Concesión	 61,85% 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%. 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. Los óvalos ejecutados y culminados son: Paramonga, Huaraz, Morín, Chavimochic, Huambacho, Tortugas y Samanco. Se encuentra en ejecución la Vía de Evitamiento Chimbote con un avance acumulado de 36.29% y la obra adicional Puente Sechín con un avance acumulado de 33.46% respecto del presupuesto referencial. 	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
Niveles de Servicio	Varios	Cumple

Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral - Acos			
Fecha de suscripción	20 de febrero de 2009		
Concesionario	Consorcio Concesión Chancay- Ac	os S.A.	
Compromiso de inversión	USD 41,6 millones (incluye IGV)		
Inversiones al 31.12.2022	USD 40 millones (incluye IGV). (*)		
Principales avances 2022	A partir del 2018, la concesión se encuentra en la etapa de explotación de la vía y se culminaron las siguientes obras: -Construcción de 55.52 km, rehabilitación de 8.76 km y la puesta a punto de 11 km de víaConstrucción de tres puentes y rehabilitación de tres puentes vehicularesConstrucción del puente Mataca, concluido en setiembre de 2014Está 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	OBRAS CONTRACTUALES		
diciembre de 2022	100%		
Estado Actual de las Concesiones	-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. - 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. - El 22 de marzo de 2018, se inició la explotación de la Concesión. - 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.		
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 31.12.2022	USD 24,8 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2022	A diciembre de 2022 las obras de la Concesión se encuentran culminadas, en diciembre de 2017 se terminó con el proceso de aceptación de la totalidad de las obras ejecutadas y se aprobó el último CAO. La Concesión se encuentra en la etapa de Explotación.	
Avance físico al	OBRAS CONTRACTUALES	
31.12.2022	100%	
Estado Actual de la Concesión	-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.) -La ejecución de las obras comprometidas culminó en el año 2012, la unidad de peaje San Nicolás, fue culminada en el año 2014El 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 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.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
11110100 20 001 11010	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 725.5 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2022	USD 447.4 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2022	Ejecución de las obras de reconstrucción del FEN Obras Obligatorias Tramo Continuo Chicama - Chocope (TC-02), Tramo Continuo Paiján – Pacasmayo (TC-04) y Evitamiento Paiján (EV-04).	
Avance físico	OBRAS CONTRACTUALES – SEGUNDA CALZADA	
al 31.12.2022	36,91%	
	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.	
	A la fecha, se han aceptado los siguientes tramos (obras obligatorias):	
Estado Actual de las Concesiones	 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+600) – 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. 623+199) – 	



Autopista del Sol - Trujillo-Sullana		
	Tramo Continuo Paiján – Pacasm Setiembre 2017	ayo (TC-04: Km. 638+300 – Km. 663+200)
	 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: Ki 2018 	m. 615+200 - Km. 615+960) - Diciembre
	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	
	Asimismo, se han aceptado las siguientes Obras Adicionales:	
	Construcción de la Segunda Calzada de la Vía de Evitamiento de Piura – Carretera Panamericana Norte, tramo Km. 988+000 al Km. 1002+000 – Primera Etapa.	
	Construcción de la Segunda Calzada de la Vía de Evitamiento de Piura – Carretera Panamericana Norte, tramo Km. 988+000 al Km. 992+980 – Segunda Etapa.	
	Construcción de la Segunda Calzada de la Vía de Evitamiento de Piura –	
	Carretera Panamericana Norte, Tramo Km. 988+000 – 1002+000 (Paso a	
	Desnivel Prolongación Av. Grau – UPS Villa Hermosa)	
	Paso a Desnivel Casagrande (Km.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

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 al 31.12.2021	USD 120,3 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2022	 El Concesionario ha ejecutado las siguientes obras: 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	OBRAS DE NO PUESTA A PUNTO	OBRAS DE PUESTA A PUNTO
diciembre de 20212	86,79%	100%
Estado Actual de las Concesiones	 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. 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. 	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO Varios	NIVEL ALCANZADO Cumple



Tramo Vial Desvío Quilca - Desvío Arequipa (Repartición) - Desvío Matarani - Desvío Moquegua - Desvío IIo - Tacna - La Concordia		
Fecha de suscripción	30 de enero de 2013	
Concesionario	Concesionaria Peruana de Vías - C	COVINCA S.A.
Compromiso de inversión	USD 134,3 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2022	USD 37,7 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2022	fueron aceptadas en agosto de 202 A diciembre de 2022, se tiene un 2 que corresponde a un avance de 42 encuentra pendiente la ejecución o	esta a Punto se inició en mayo del 2016 y 20. 28,04% de avance de inversión ejecutada, 28.613 Km de obras de Puesta a Punto, se de Obras Distintas de Puesta a Punto por por parte del Concedente al Concesionario.
Avance físico	OBRAS C	ONTRACTUALES
al 31.12.2022		28,04%
Estado Actual de las Concesiones	Las principales prestaciones a cargo del concesionario son la ejecución de las obras obligatorias: a. Obras de Puesta a Punto en la totalidad de la vía concesionada: Culminadas el 15 de noviembre de 2019 y fueron aceptadas en agosto de 2020. b. Obras Distintas a Puesta a Punto (no ejecutadas): - 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. A la fecha el Concesionario viene ejecutando la Conservación de la carretera por Niveles de Servicio a las obras aceptadas, así como a las cuatro	
Niveles de Servicio	estaciones de peaje y el pesaje mó NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
MIVELES DE SELVICIO	Varios	Cumple

Longitudinal de la Sierra Tr Emp. PE-3N	amo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-	
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 31.12.2022	USD 222,9 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2022	 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. 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. Se encuentra en revisión Expedientes Técnicos de Soluciones Definitivas para Puntos Críticos y Puntos Vulnerables ubicados en los sub tramos con Mantenimiento Periódico Inicial. Se encuentra en revisión los Expedientes Técnicos de Medidas Definitivas que darán solución a las Emergencias Viales (2015-2022) de diversos 	



Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete- Emp. PE-3N				
	sectores que se encuentran en los sub tramos de Rehabilitación y Mejoramiento y de Mantenimiento Periódico Inicial.			
Estado Actual de la Concesión	El concesionario realiza el mantenimiento vial rutinario de los Sub Tramos de la concesión. 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) a través del servicio de Central de Atención de Emergencias las 24 horas.			

Nota: todavía no aplica la medición de los niveles de servicio contractuales porque no se ha producido la aceptación de obras por el concedente



Anexo N° 4 Fichas de Contratos de Vías Férreas y Metro de Lima - 2022

Fecha de suscripción	19 julio de 1999		
Concesionario	Ferrovías Central Andina S.A.		
Avance físico al 31 de diciembre de 2022	NO APLICA Cumplimiento del standard FRA Clase II		
Principales avances 2022	Tramo Callao - <u>La Oroya:</u> Estándares de Seguridad ejecutadas por Ferrovías Central Andina S.A. en cumplimiento de la obligación en noviembre del 201 Tramo <u>La Oroya – Huancayo:</u> Estándares de Segurida, ejecutadas por Ferrovías Central Andina S.A. en el contrato de concesión, cumplimiento de la obligado	el marco de la Adenda N° 7, l6. lad FRA para vías férreas clase el marco de lo establecido en	
Inversiones al 31.12.2022	Las inversiones ejecutadas al 31 de diciembre de inversiones relacionadas a la adenda N° 7 (alcanz Oroya) ascienden a USD 56,961,517 (incluye IGV)	2022, las cuales incluyen las zar FRA III tramo Callao – La	
Estado al 31.12.2022	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).		
	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO	
Niveles de Servicio	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 Los estándares exigidos para la vía férrea son: Trocha estándar (ancho de la vía férrea 1 435 mm) United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II 49 CFR213 TRACK SAFETY STANDARS. Los estándares exigidos para el Material Rodante son: 49CFR229 LOCOMOTIVE SAFETY STANDARDS 49CFR 216 PASSENGER EQUIPMENT SAFETY STANDARS 49CFR215 FREIGH CAR SAFETY	100%	



Ferrocarril del Sur y Sur	- Oriente		
Fecha de suscripción	21 julio de 1999		
Concesionario	Ferrocarril Transandino S.A.		
Avance físico al 31.12.2022	NO APLICA Cumplimiento del standard FRA (Clase II	
Inversiones al 31.12.2022	USD 77,761,362 (incluye IGV)		
Estado al 31.12.2022	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).		
	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO	
Niveles de Servicio	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 Los estándares exigidos para la vía férrea son: Trocha estándar (ancho de la vía férrea 1 435 mm) United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II 49 CFR213 TRACK SAFETY STANDARS. Trocha angosta (ancho de la vía férrea 914 mm) Directiva N° 01-2007-MTC/14 "Estándares Mínimos de Seguridad para Vías Férreas de Trocha de 914 mm" Los estándares exigidos para el Material Rodante son: 49CFR229 LOCOMOTIVE SAFETY STANDARDS 49CFR 216 PASSENGER EQUIPMENT SAFETY STANDARS 49CFR215 FREIGH CAR SAFETY	100%	

Sistema Eléctrico de Trai Juan de Lurigancho	nsporte masivo de Lima y Callao, Lín	ea 1, Villa El Salvador – Av. Grau-San	
Fecha de suscripción	11 de abril de 2011		
Concesionario	Tren Urbano de Lima S.A.		
Inversión comprometida	- OBRAS CONTRACTUALES (100%): USD 202 545,665 (incluye IGV) - OBRAS ADENDA 4 (100%): USD 469,163,761 (incluye IGV)		
Avance físico al 31.12.2022	NO APLICA		
Inversiones	MONTO DE INVERSIONES INICIALES EJECUTADAS	MONTO DE INVERSIONES DE LA ADENDA Nº 4 EJECUTADAS	
al 31.12.2022	USD 202 545 665 (incluye IGV)	USD 469,163,761 (incluye IGV)	
Estado al 31.12.2022		con sus obligaciones establecidas en el con la prestación del servicio y conservación	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO	



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

Los niveles de servicio que debe cumplir el Concesionario son los siguientes:

- Disponibilidad (Ds): % de tiempo de servicio prestado efectivamente respecto al tiempo de servicio programado.
- Regularidad (Rs): Indica el porcentaje de puntualidad del servicio prestado respecto al programado.
- **Limpieza (L):** Indica el nivel de limpieza en estaciones y trenes.
- Fraude (F): Es la acción en contra de la Ley y normas aplicables de viajar en el servicio de transporte urbano sin haber comprado el ticket correspondiente a la categoría de cada usuario.

Indicad ores	Parámetros exigidos	Niveles alcanzad os 2021
Ds	95% (mínimo)	99,82%
Rs	85% (mínimo)	95.25%
L	25% (máximo de elementos sucios)	6,85%
F	8% (máximo)	0,14%

Línea 2 y Ramal	Av. Fauc	ett - Av. Gambetta de la Re	ed Básica del Metro de Lima y C	allao		
Fecha de suscripción	28 de marzo de 2014					
Concesionario	Metro de	e Lima Línea 2 S.A.				
		Aspectos	Detalle			
		Modalidad	Cofinanciada			
Principales características		Factor de competencia para adjudicación	Menor monto de cofinanciamie monto de Retribución por C Mantenimiento (RPMO)			
our dotor lotiodo		Plazo de concesión	35 años			
		Longitud	Línea 2 (27km) y Línea 4 (8 km)			
		Número de Estaciones Patios Taller	35			
			1-			
Avance físico al 31.12.2022	INVERSIONES EJECUTADAS					
	45.68%					
Inversión comprometida	USD 5,346.50 millones (incluye IGV)					
Inversiones al 31.12. 2022	2,442 USD millones (incluye IGV)					
	Durante el año 2022, se reconoció inversiones por un monto de US\$ 247,897,792 (incluido el IGV). El avance de las obras a diciembre de 2022 son los siguientes:					
Estado al 31.12.2022	Etapa 1A Porcentaje					
	Patio Tall	ler Santa Anita		99.92%		
	Estacione	es Etapa 1A (E-20, E-21, E-22, I	E-23, E-24)	99.999%		
	Túnel Eta	Túnel Etapa 1A 100%				
	Pozos P\	Pozos PV20, PV21, PV22, PV23 99.999%				



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

Etapa 1B	Porcentaje
Estaciones Etapa 1B (E-12, E-13, E-14, E-15, E-16, E-17, E-18, E-19, E-25, E-26, E-27)	49.73%
Túnel Etapa 1B	67.05%
Pozos PV19Bis, PV24	99.94%
Pozos PV19, PV25, PV26	85.78%

Etapa 2L2	Porcentaje
Estaciones Etapa 1A (E-1, E-2, E-3, E-4, E-5, E-6, E-7, E-8, E-9, E-10, E-11)	26.40%
Túnel Etapa 2L2	20.99%
Pozos PV1Bis, PV1, PV2, PV3	59.88%

Material Rodante 81.19%

Como se puede observar en la información indicada, a diciembre de 2022, 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.

Estudios Definitivos de ingeniería.

Etapa 1A: Aprobados = 31 / revisión = 0 / No presentados = 1

Etapa 1B: Aprobados = 28 / revisión = 4 / No presentados = 6

Etapa 2: Aprobados = 26 / revisión = 11 / No presentados = 27

EDI Material Rodante: Aprobado = 1 / Revisión = 0 / No presentado = 0

	ETAPA				Termo.		3 (Sec. 13)
Status del EDI	1A	1B		2	Material Rodante	Totales	%Avance
	TAX TOP S	LINEA 2	LINEA 4		Rodante		
Aprobados	31	28	24	2	1	86	63.7%
En levantamiento de observaciones y revisión	0	4	3	8	0	15	11.1%
Entrega Pendiente	1	6	10	17	0	34	25.2%
Total	32	38	37	27	1	135]

Sobre el avance en la aprobación de los estudios definitivos de ingeniería (EDI), se cuentan con la aprobación por parte del Concedente de 86 estudios, de un total de 135; siendo que para la Etapa 1A se cuenta con 31 EDIs aprobado de un total de 32, para la Etapa 1B se cuenta con 28 EDIs aprobados de un total de 38 y de la Etapa 2 el número de EDIs aprobados son 26 de un total de 64. 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 2022, se encuentran pendiente de entrega



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

No aplica

Entrega de las Áreas de la Concesión				
Etapa	Total identificadas	Entregadas	Pendientes de entrega	Avance %
Etapa 1A	12	12	0	100%
Etapa 1B	22	21	1	95%
Etapa 2	24	19	5	75%
Ramal 4	18	6	12	33%
SEAT	6	6	0	100%
TOTAL	82	64	18	76%



Servicio

No aplica

Anexo N° 5 Fichas de Contratos de Concesión de Puertos – 2022

Terminal Portuario de Matarani		
Fecha de suscripción	17 de agosto de 1999	
Concesionario	TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A.	
Compromiso de inversión	USD 291,45 millones (incluye IGV)	
Inversiones valorizadas al 31.12.2022	USD 290,37 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2022	Durante el 2022 se ejecutaron dos obras de Mejora Voluntaria: "Lavadero Integral de Camiones – Zona 10" con un presupuesto de obra de USD 741,001.27 incluido IGV, y "Losa de Ingreso y Salida del Lavadero Integral" con un presupuesto de S/. 158,315.86 sin incluir el IGV.	
Estado al 31.12.2022	Hasta el 2022, el Concesionario TISUR ha invertido US\$ 290.37 millones de dólares americanos (inc. IGV) en la mejora de la infraestructura y equipamiento portuario en el Terminal Portuario de Matarani.	
Niveles de Servicio	El Contrato de Concesión no define Niveles de Servicio.	

Nuevo Terminal de Conte	enedores 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 31.12.2022	USD 439,60 millones (incluye IGV)
Principales avances 2022	Durante el 2022 se continuó con la ejecución de las Obras de inversión obligatoria correspondientes a la Fase 2 e Inversiones Adicionales, cuyos inicios se dieron durante el mes de setiembre de 2021. En línea con lo anterior, durante el mes de diciembre de 2022, el Concesionario solicitó a la Autoridad Portuaria Nacional la recepción de cuatro (04) Grúas RTG correspondiente al expediente técnico de obra de las Inversiones Adicionales. Adicionalmente, durante el mes de octubre de 2022, se inició la ejecución de la obra de Inversión Adicional "Ampliación de Vestuarios en el Edificio de Amenidades" con un presupuesto de S/. 620,109.19 incluido IGV y un plazo de 90 días calendario.
Estado al 31.12.2022	De acuerdo con lo reportado por el Consorcio Supervisor a cargo de la supervisión de las obras de inversión obligatoria correspondientes a la Fase 2A y obras civiles de las Inversiones Adicionales, estas presentaron un avance de ejecución estimado en 32.92% y 16.08%, respectivamente, al 31 diciembre de 2022. Asimismo, al 31 de diciembre de 2022, la obra de Inversión Adicional "Ampliación de Vestuarios en el Edificio de Amenidades" presentó un avance estimado en 68.29%.

Niveles de Servicio (*)

NSP MEDIDOS	MEDIDOS		Tiempo para el zarpe de la Nave	Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga	Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía	NSP MEDIDOS	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	
POR OPERACIÓN INDIVIDUAL	Unidad de Medida	Minutos	Minutos	Contenedores por hora	Minutos	COMO PROMEDIO TRIMESTRAL	Unidad de Medida	Minutos	Minutos	Contenedores por hora	Minutos	
	Requerimiento Individual	≤ 30	≤ 30	≥ 20	(*) ≤ 45 ≤ 30		Requerimiento Promedio Trimestral	≤ 20	≤ 20	(*) ≥ 20 ≥ 25	(*) ≤ 30 ≤ 20	
	47 ⁻ Trimestre Dic21/Feb22	0	8	0	6.174		47 ⁻ Trimestre Dic21/Feb22	1	15	35,48	18	
Número de Operaciones	48° Trimestre Mar/May 2022	0	5	0	10.388	Medición Promedio	48° Trimestre Mar/May 2022	1	15	35,28	21	
que no lograron el NSP	49 ⁻ Trimestre Jun/Ago 2022	0	8	2	9,576	Trimestral		49 ⁻ Trimestre Jun/Ago 2022	0	14	36,19	20
	50° Trimestre Set/Nov 2022	0	4	0	11.221		50° Trimestre Set/Nov 2022	3	14	35,80	21	



Terminal Portuario de Pa	ita							
Fecha de suscripción	09 de septiembre de 2009							
Concesionario	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.							
Compromiso de inversión	USD 311.64 millones (incluye IGV)							
Inversiones valorizadas al 31.12.2022	USD 259,86 millones (incluye IGV)							
Principales avances 2022	Durante el año 2022, la Autoridad Portuaria Nacional recibió las siguientes obras de Inversión Adicional: - Ampliación de 60 metros en muelle marginal - Adquisición de un (01) UPS para el edificio operativo - Adquisición de una (01) Plataforma de Tijeras Eléctricas - Sistema móvil de Contención de Derrames - Adquisición de un (1) Reach Stacker - Adquisición de Sistema Anticolisión en 2 Grúas STS's y 4 Grúas RTG's Además, el Concesionario solicitó la recepción de las obras de Inversión Adicional: "Adquisición de dos (2) Spreader Bar" y "Adquisición de Tres (3) Safety Cage". Adicionalmente, durante el mes de octubre de 2022, se culminó la ejecución de las obras de Inversión Mínima "Reforzamiento del Muelle Espigón Existente del Terminal Portuario de Paita", como parte de las obras de la Etapa 3, con lo cual el Concesionario solicitó a la APN la recepción de las obra. Asimismo, durante el mes de setiembre de 2022, se inició la obra de Inversión Adicional "Adquisición de Dos (02) Grúas de Patio Eléctricas (E-RTG)". En relación con esta obra, cabe precisar que mediante Resolución de Gerencia General N° 0350-2022-APN-GG, la APN aprobó una modificación al Expediente Técnico, en la cual se redujo la cantidad de Grúas a adquirir, de dos unidades a una sola unidad, con un presupuesto de US\$ 2,500,000.00 sin incluir el IGV y un plazo de ejecución de 415 días calendario.							
Estado al 31.12.2022	Durante el mes de diciembre de 2022, Ositrán remitió a la APN la Opinión Técnica respecto a la solicitud de recepción de la Obra "Reforzamiento del Muelle Espigón Existente del Terminal Portuario de Paita". De acuerdo con información proporcionada por el Concesionario, al 31 de diciembre de 2022, la obra de Inversión Adicional "Adquisición de Dos (02) Grúas de Patio Eléctricas (E-RTG)" presentó un avance de 0%.							

Niveles de Servicio (*)

TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

NSP MEDIDOS	Indicador	Tiempo de Espera de Nave	Tiempo de Recepción de Mercancía	Tiempo de Entrega de Mercancía	NSP MEDIDOS	Indicador	Tiempo de Recepción de Mercancía	Tiempo de Entrega de Mercancía	embarque de conte	nedores - Auelle de	Rendimiento de embarque y descarga de Roll On - Roll Off	descarga de	Rendimiento de embarque y descarga de Granel Sólido	descarga de
POR OPERACIÓN INDIVIDUAL	Unidad de Medida	Horas	Minutos	Minutos	PROMEDIO d TRIMESTRAL Re	Unidad de Medida	Minutos	Minutos	Contened Gr		Toneladas/ho ra	Toneladas/ho ra	Toneladas/ho ra	Toneladas/ho ra
Hebitiboac	Requerimient o Individual	4	≤ 30	≤ 30		Requerimient o Promedio	≤ 20	≤ 20		(*) ≥ 20 ≥ 25 ≥ 110		≥ 120	≥ 200	≥ 80
						Trimestral			GRÚA 1	GRÚA 2				
Número	50° Trimestre Ene/Mar 2022	0	70	10		50 ⁻ Trimestre Ene/Mar 2022	12	10	34.87	34.65		250.25	503.59	107.64
de Operaciones	51 ⁻ Trimestre Abr/Jun 2022	0	69	19	Medición Promedio	51' Trimestre Abr/Jun 2022	11	12	37.17	38.08	Sin Movimiento	259.47	509.63	85.82
que no 5 lograron 3 el NSP 5	52" Trimestre Jul/Set 2022	0	89	6	Trimestral	52 ⁻ Trimestre Jul/Set 2022	12	12	34.82	34.63		312.49	557.48	176.59
	53° Trimestre Oct/Dic 2022	0	135	16		53 [.] Trimestre Oct/Dic 2022	14	12	30.02	30.96		Sin Movimiento	485.86	140.19



Terminal de Embarque de	e 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 31.12.2022	USD 113,21 millones (incluye IGV)
Principales avances 2022	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. 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 El 2022 no se ejecutaron inversiones.
Estado al 31.12.2022	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 (*)	

Niveles de Servicio (*)

Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao

NSP MEDIDOS	Indicador	Tiempo de es pera de nave	Tiempo de inicio de embarque de mercancía
POR OPERACIÓN	Unidad de Medida	Horas	Horas
INDIVIDUAL	Requerimiento Individual	≤4	≤3
Número de	Trimestre Dic21/Feb 2022	0	2
Operaciones	Trimestre Mar/May 2022	1	1
que no lograron el NSP	Trimestre Jun/Ago 2022	0	2
NOF	Trimestre Set/Nov 2022	0	2

NSP MEDIDOS	Indicador	Indicadores de Productividad
COMO PROMEDIO	Unidad de Medida	Toneladas/hora
TRIMESTRAL	Requerimiento Promedio Trimestral	≥1,600
	Trimestre Dic21/Feb 2022	1782.84
Medición Promedio	Trimestre Mar/May 2022	1780.16
Trimestral	Trimestre Jun/Ago 2022	1686.49
	Trimestre Set/Nov 2022	1694.03

Terminal Norte Multiprope	ósito 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 31.12.2022	USD 438.13 millones (incluye IGV)
Principales avances 2022	Durante el año 2022, se recepcionaron las siguientes Inversiones Complementarias: "Implementación de iluminación en el Muelle 5" (04/01/2022), "Mejora de la Operatividad de los Silos Existentes" (15(07/2022), "Acceso al Complejo SINI de la SUNAT - Muro Perimétrico e Ingreso Vehicular" (14/09/2022) y "Nuevo Pavimento para Contenedores Vacíos - Old Gate 4 Pavements" (09/11/2022). Asimismo, se encuentran en ejecución las siguientes Inversiones Complementarias: "Adquisición y Montaje de las Plataformas Ro-Ro Racks", el cual presenta un avance acumulado estimado de 100% a Diciembre 2022, "Puente de conexión entre edificio administrativo y control room", el cual presenta un avance acumulado estimado de 100% a Diciembre 2022, "Mejora de iluminación en zona 09", el cual presenta un



avance acumulado estimado de 55% a diciembre 2022, "Remodelación de Balanza 02", el cual presenta un avance acumulado estimado de 16% a diciembre 2022 y "Nuevas Estructuras para Contenedores Refrigerados (Reefers Racks)", el cual presenta un avance acumulado estimado de 5% a diciembre 2022.

Por iniciativa del concesionario, el 24 de mayo de 2022 se formalizó el inicio del adelanto de las obras correspondientes a la Etapa 3 "Construcción de un Nuevo Pavimento para Contenedores Llenos y Adquisición de una (01) grúa STS y Tres (03) eRTG's", con un presupuesto de US\$ 28'124,181.36 incluido el IGV y un plazo de 540 días calendario, el cual presenta un avance acumulado estimado 63.25%, estimado a diciembre de 2022.

Estado al 31.12.2022

Hasta el 2022, el concesionario APMTC ejecutó obras por un importe valorizado en USD 438,13 millones (incluidos IGV), siendo en mayor medida la que corresponden al adelanto de las obras correspondientes a la Etapa 3, y en adición a ello se ejecutaron otras obras complementarias en equipamiento portuario y obras civiles.

Niveles de Servicio (*)

			MSP DE I	LA INFRAESTRU	JCTURA PORTUARIA E	NSP CORRESPONDIENTE A CADA ETAPA								
NSP MEDIDOS COMO Promedio Trimestral	ladicador		Tiempo para el zarpe de la Nate	Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía	Readimiento para Operación de Contenedores - Con Gréas Pórtico de Muelle Existente (Muelles SA y SB)	Rendimiento para Operación de Contenedores - Sin Gréas Pórtico de Muelle	Readimiento para Carga Rodante	Rendimiento para Carga Fraccionada (- Grúa móvil)	Readimiento para Carga Sólida a Granel en General (- Muelle 11)	Rendimiento para Carga Sólida a Granel de Fertilizante (- Muelle 11)	Rendimiento para Carga Fraccionada (Grúa móvil)	Rendimiento para Carga Sólida a Granel en General (Muelle 11)	Rendimiento para Graneles Fertilizantes (Muelle 11)	Rendimiento para Operación de Contenedores - Con Gréas Pórtico (Muelles SD y SE)
	Unidad de Medida	Minutos	Minutos	Minetos	Movimientos/ hora/gréa	Contenedores/ hora/gréa	Toneladas/ho ra	Toneladas/hora	Toneladas/ho ra	Toneladas/ho ra	Movimiento / hora	Toneladas/ho ra	Toneladas/ho ra	Movimientos/ hora/gréa
	Requerimiento Promedio Trimestral	£ 20	£ 20	≤ 30	ž 25	ž 10	2 80	2 100	2 400	≥ 300	ž 15	ž 1,200	2 800	2 25
	43' Trimestre Ene/Mar 2022	9	11	55	25.6	14.40	97.20	130.31	428.29	341.93	8.66	615.96		30.36
	44" Trimestre Abr/Jun 2022	9	12	55	27.4	17.79	33.86	165.25	465.53	374.97	18.55	665.58		32.04
	45' Trimestre Jul/Set 2022	14	11	49	26.6	15.26	104.73	170.38	468.89	346.00	5.25	734.58		29.97
	46' Trimestre Oct/Dic 2022	11	13	53	25.9	17.00	93.30	163.19	422.91	364.37	4.16	742.15		30.79

	NSP DE LA INFRAES	NSP DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EXISTENTE A PARTIR DE LA FECHA DE TOMA DE POSESIÓN								
NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL	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 (Muelles 5A y 5B)	Rendimiento para Operación de Contenedores - Con Grúas Pórtico (Muelles 5D y 5E)					
	Unidad de Medida	Minutos	Minutos	Movimientos/ hora/grúa	Movimientos/ hora/grúa					
	Requerimiento Individual	≤ 30	≤ 30	≥ 18	≥ 20					
	43° Trimestre Ene/Mar 2022	0	3	0	0					
	44° Trimestre Abr/Jun 2022	0	0	0	0					
	45° Trimestre Jul/Set 2022	10	0	0	0					
	46° Trimestre Oct/Dic 2022	1	14	0	0					

Elaboración propia. Fuente: Concesionario.

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



Nuevo Terminal Portua	rio 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 31.12.2022	USD 36,1 millones (incluye IGV)					
Principales avances 2022	En el año 2022, no se han ejecutado inversiones.					
Estado al 31.12.2022	 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 Rio, 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 2022, no se han ejecutado inversiones. 					

Niveles de Servicio (*)

NSP	Indicador	Tiempo de Recepción de Mercancía	Tiempo de Entrega de Mercancía	Rendimiento trimes descarga para ba		Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas
MEDIDOS COMO				Carga General	Contenedores	Carga General
PROMEDIO TRIMESTRAL	Unidad de Medida	Minutos	Minutos	Toneladas / Hora	Contenedor / hora	Toneladas / Hora
	Requerimiento Promedio Trimestral	≤ 20	≤ 20	≥ 80	≥ 12	≥ 20
	20° Trimestre 15Set / 14Dic 21	8.13	12.57	98.42	Sin Movimiento	70.85
	21 ⁻ Trimestre 15Dic 21 / 14Mar 22	7.93	10.93	148.93	Sin Movimiento	66.19
Medición Promedio Trimestral	22 ⁻ Trimestre 15Mar / 14Jun 22	7.52	10.6	123.19	22.04	91.94
	23 [:] Trimestre 15Jun / 14Set 22	9.03	10.93	148.93	Sin Movimiento	68.19
	24 [:] Trimestre 15Set / 14Dic 22	7.3	11.62	102.07	Sin Movimiento	64.57

NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN	Indicador		Recepción de rcancía	Tiempo de Entrega de Mercancía			
INDIVIDUAL	Unidad de Medida	Medidos	Minutos	Catidad	Minutos		
	Requerimiento Individual	Unidades	≤ 30	Unidades	≤ 30		
	20 ⁻ Trimestre 15Set / 14Dic 21	142	0	135	0		
Número de	21' Trimestre 15Dic / 14Mar 22	126	0	118	0		
Operaciones que no lograron el NSP	22 [.] Trimestre 15Mar / 14jun 22	139	0	124	0		
	23 ⁻ Trimestre 15jun / 14set 22	259	0	131	0		
	24 ⁻ Trimestre 15Set / 14Dic 22	286	0	170	0		



Terminal Portuario Gener	ral 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 31.12.2022	USD 182.00 millones (incluye IGV)
Principales avances 2022	Durante el año 2022, se recepción la Inversión Complementaria N°46 "Equipamiento para Compensación de Energía Reactiva" (20.ene.2022). Por otra parte, mediante la inspección realizada el 24 y 25 de marzo de 2022 al T.P General San Martín – Pisco, se constató que no existen otras obras en ejecución. Mediante RGG N° 326-2022-APN-GG del 08 de agosto del 2022, la APN aprobó el Expediente Técnico de Adelanto de inversión en Función a la Demanda de la Etapa 2, Equipamiento Portuario, Grúa Móvil Portuaria Liebherr LHM 420 del Terminal Portuario General San Martín - Pisco, con un plazo de ejecución de dieciocho (18) meses y un presupuesto de US\$ 4'680,000.00 sin inc. IGV.
Estado al 31.12.2022	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". Asimismo, de acuerdo con lo indicado en el Plan Anual de Inversiones durante el 2022, el Concesionario no ha previsto la realización de otras inversiones.

Niveles de Servicio (*)

Indicador		a el inicio de op erciales de la na		Tiempo par	a el desatraquo	e de la Nave		ntrega de Cargi Irga sólida a gri		Tiempo de R		ontenedores	Tiempo de Entrega de Contenedores		ntenedores	Tiempo de recepción y entrega cont		ega continua
Unidad de Medida		Minutos			Minutos			Minutos			Minutos			Minutos			Minutos	
Requerimiento		≤30			≤30			\$30 \$30 \$30			≤20							
Individual	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	No Cumplieron	No Cumplieron
30° Trimestre Dic 21 / Feb 22	49	46	3	49	54	0	10,521	4,308	6,213	682	679	3	1,539	1,529	10	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
31° Trimestre Mar / May 22	52	48	4	52	52	0	13,715	6,203	7,512	38	38	0	36	36	0	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
32° Trimestre Jun / Ago 22	45	37	8	45	45	0	11,324	4,938	6,386	405	403	2	397	392	5	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
33° Trimestre Set / Nov 22	59	53	6	59	59	0	19,090	6,923	12,167	1,168	1,156	12	1,206	1,146	60	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento

Elaboración propia.
Fuente: Concesionario.

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

	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								
Indicador	Inicio de operaciones comerciales de la nave		Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel	Recepción	De Entrega de Contenedo res	Líquido	Sólido (Sal)	Sólido (Granos)	Granel Sólido (Chatarra)	Sólido (Hierro) [Pellets]	Sólido (Fertilizant es)	Sólido (Arrabio)	(Fierro) (Varillas)	(Tubos de Acero)	(Fertilizant es)	(Palanquill a)	(Harina de Pescado)	(Livianos)	(Medianos)	(Pesados)
Unidad de Medida	Min	utos		Minutos				1	oneladas/ho	ra				Т	oneladas/ho	ra			Unidades/ho	ra
Requerimiento Promedio Trimestral	≤ 20	≤ 20	≤ 30	≤ 20	≤ 20	≥ 140	≥ 800	≥ 200	≥ 200	≥ 200	≥ 200	≥ 360	≥ 150	≥ 150	≥ 130	≥ 250	≥ 40		≥ 30	≥ 15
30° Trimestre Dic 21 / Feb 22	34.00	12.00	16.00	13.00	11.00	Sin Movimiento	986.01	626.67	468.53	Sin Movimiento	208.74	Sin Movimiento	175.52	Sin Movimiento	132.16	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
31° Trimestre Mar / May 22	43.00	13.00	16.00	13.00	18.00	Sin Movimiento	1,086.67	568.07	465.04	Sin Movimiento	406.82	666.50	192.89	Sin Movimiento	134.46	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
32° Trimestre Jun / Ago 22	115.00	15.00	15.00	13.00	20.00	Sin Movimiento	Sin Movimiento	473.75	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	202.31	Sin Movimiento	200.69	413.26	76.83	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
33° Trimestre Set / Nov 22	30.00	14.00	15.00	13.00	14.00	Sin Movimiento	Sin Movimiento	446.73	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	188.70	Sin Movimiento	288.62	463.87	Sin Movimiento	83.00	Sin Movimiento	20.00



NSP	Indicador	Rendimiento de embarque y descarga de contenedores					
MEDIDOS COMO	Unidad de Medida	Contenedo	or / Hora-Grúa				
PROMEDIO TRIMESTRAL	Requerimiento		≥ 16				
	Promedio Trimestral	GRÚA 1	GRÚA 2				
	6° Trimestre Nov/Ene 2022	19.12	20.64				
	7° Trimestre Feb/Abr 2022	19.32	11.24				
Medición Promedio Trimestral	8° Trimestre May/Jul 2022	17.93	15.30				
	9° Trimestre Ago/Oct 2022	16.41	16.31				
	10° Trimestre Nov/Ene 2023	18.49	26.13				

Terminal Portuario Multip	propósito 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 31.12.2022	USD 129,51 millones (incluye IGV)
Principales avances 2022	 Durante el año 2022, se ejecutaron las obras correspondientes a las Etapas 1 y 2, los cuales presentan un Avance Físico Estimado de 89.75% al 31 diciembre de 2022. Durante el año 2022 se recepcionaron las siguientes obras: Acta del 22 de marzo de 2022: Equipamiento Portuario: Dos (2) Grúas móvil portuaria HMC. Acta del 9 de abril de 2022: Equipamiento Portuario: Dos (2) Clamshell para Grúa HMC de 25 m3. Acta del 20 de abril de 2022: Equipamiento Portuario: Tres (3) Contenedor Rotainer 20′. Acta del 20 de abril de 2022: Equipamiento Portuario: Un (1) Revolver Roteiner. Acta del 9 de mayo de 2022: Edificios Auxiliares y Sistema Eléctrico, compuesto por Sala Eléctrica Principal Et 1, Sala de Control de Silos Et 1, Cuarto Eléctrico – Silos Et 1, Sistema Eléctrico Et 1, Vestuario para Minerales Et 2, Subestación Eléctrica Et 2, Sistema Eléctrico Et 2. Acta del 2 de agosto del 2022: Ensanche y Extensión del Muelle 01. Acta del 16 de noviembre de 2022: Equipamiento Portuario: Una (1) tolva básica de 75m3.
Estado al 31.12.2022	Al 31.dic.2022 el Concesionario tiene en trámite ante la APN, la solicitud de recepción de las Obras: - AP 22: Sistema de Agua, Desagüe, Drenaje Pluvial y Contra Incendio AP 20: Edificios Auxiliares y Obras varias: - Remodelación de accesos al TPMS: Gate de acceso y balanzas Edificio de Operaciones Rehabilitación de Talleres de Mantenimiento y Área de Seguridad Antepuerto - SS.HH. y Cerco Perimétrico Rehabilitación de Edificio Administrativo Oficinas Gubernamentales Cerco Perimétrico Capilla Demoliciones y Desmontajes AP 10: Mejoramiento de suelos AP 11: Plataformado - AP 21: Pavimentos y señalización - AP 23: Sistema de alumbrado, puesto a tierra y canalizaciones exteriores



Terminal Portuario Multipropósito Salaverry

- AP 24: Sistema de comunicaciones, control e instrumentación
- AP 25: Equipamiento Portuario:
 - Clamshell Grúa Nave 12 m3.
 - Tolva Básica 75 TN con captación de polvo.

Al 31.dic.2022 OSITRAN emitió Opinión sobre la solicitud de ejecución de Inversión Discrecional presentado por el Concesionario:

- ID 01: Construcción de SSHH para personal de operaciones portuarias.
- ID 02: Elevación de tensores en los almacenes de soya y fertilizantes-Et 1, 2 y adelanto Et 3 y 4.
- ID 03: Puerta de acceso a almacén de azúcar.
- ID 04, Implementación de estaciones para actividades de manteo.
- ID 05: Implementación de tomas reefer para contenedores refrigerados.

Niveles de servicio (*)

Terminal Portuario Multipropósito Salaverry (Requerimiento Individual)

	Indicador		po para el i iones come la nave		Tiem po	para el des la Nave	atraque de	Tiem p	o de Recepo carga	ción de la	Tiem po	de Entrega	de la carga	Recepció	n y entrega continuada	
NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN	Unidad de Medida		Minutos			Minutos			Minutos			Minutos			Minutos	
INDIVIDUAL			≤ 45		≤ 45			≤ 40		≤ 40			≤ 30			
	Requerimiento Individua	Medido s	Cumplier on (√)	No Cum plier on (x)	Medido s	Cumplier on (√)	No Cumplier on (x)	Medido s	Cumplier on (√)	No Cumplier on (x)	Medido s	Cum plier on (√)	No Cumplier on (x)	Medidos	Cumplieron (√)	No Cumplieron (x)
	Trimestre Nov21/Ene 2022	50	50	0	50	47	3	9,273	5,580	3,693	18,256	11,507	6,749	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones
Núm ero de	Trimestre Feb/A br 2022	53	52	1	53	51	2	7,465	5,710	1,755	18,939	12,709	6,230	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones
Operaciones que no	Trimestre May/Jul 2022	57	53	4	57	54	3	11,825	8,783	3,042	18,092	11,023	7,069	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones
lograron el NSP	Trimestre Ago/Oct 2022	56	54	2	56	53	3	9,588	5,796	3,792	18,444	10,478	7,966	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones
	Trimestre Nov22/Ene 2023	55	54	1	61	61	0	10,773	7,708	3,065	17,125	9,561	7,564	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones

Elaboración propia. Fuente: Concesionario.

Terminal Portuario Multipropósito Salaverry (Requerimiento Trimestral)

Indicador	Tiem po para el Inicio de operaciones com erciales de la nave	Tiem po para el Desatraque de la Nave	Tiempo de Recepción de la carga	Tiempo de Entrega de la carga				
Unidad de Medida	Minu	utos	Minutos					
Requerimiento Promedio Trimestral	≤ 30	≤ 30	≤ 30	≤ 30				
Trimestre Nov21/Ene 2022	9	24	24	26				
Trimestre Feb/Abr 2022	9	20	22	26				
Trimestre May/Jul 2022	18	24	23	26				
Trimestre Ago/Oct 2022	16	23	24	26				
Trimestre Nov22/Ene 2023	8	20	21	24				

Elaboración propia.

Fuente: Concesionario.

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



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

Anexo Nº 6 Ficha de Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica - 2022

Hidrovía Amazónica							
Fecha de suscripción	7 de setiembre de 2017						
Concesionario	Hidrovía Amazónica S.A. (COHIDRO)						
Principales avances 2022	 Estaciones Limnimétricas instalada Obras en diciembre de 2018. Asimismo, se efectuó la reubicaci Alegre y Mariscal Castilla, luego quinstaló dichas estaciones, como corío. La reubicación tuvo por finalida correcto funcionamiento. Adicionalmente, continúan los traba (TSHD), la cual forma parte del EObras de Dragado y cuyo valor strabajos están a cargo de la emple EENGENHARIA LTDA y se viene Brasil. A diciembre de 2021, se fidiciembre de 2021. Cabe indicar que las labores de retrasos como consecuencia de la 	bores de mantenimiento y conservación de las as y recibidas por el Comité de Recepción de ón de las Estaciones Limnimétricas de Selva ue se produjo la erosión del terreno donde se onsecuencia de la fuerte crecida del cauce del ad salvaguardar dichos equipos y asegurar su ajos de fabricación de la draga de corte y succión equipamiento previsto para la ejecución de las se estima en más de USD 10 millones. Estos resa IHC DO BRASIL SERVIÇOS TECNICOS n ejecutando en la ciudad de Belem do Parana reportado un avance acumulado 85.7 % a construcción antes mencionadas han sufrido s medidas adoptadas frente a la Pandemia del des de suspensión por parte del Concesionario,					
Inversiones referenciales del Proyecto	USD 111,7 n	nillones (incluye IGV)					
Estado al 31.12.2022	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 precisa que el Concesionario planteó al Concedente convenir la caducidad de la concesión po mutuo acuerdo, conforme a lo informado mediante Carta N° 0157-2021-GG-COHIDRO del 20 de mayo de 2021.						
	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO					
Niveles de Servicio	No aplica el presente año						



Anexo N° 7 Fichas de Contratos de Concesión de Aeropuertos - 2022

Aeropuerto Internacio	nal 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 ⁸⁵
Inversión al 31.12.2022	USD 376,958,755 (incluye IGV)
	En lo que respecta al proyecto de "Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", también denominado Fase III, el Concesionario, ha visto por conveniente desglosar el proyecto de "Ampliación del AIJC" en seis Paquetes de Trabajos (WP). Cabe precisar que, la actual pista de aterrizaje y despegue cuenta con las dimensiones de 3507 m por 45 m y la segunda pista dispone de 3480 m por 45 m: Estado situacional de las obras:
	WP – Trabajos Previos (Culminado, con una inversión de U\$ 33.5 millones), WP1 - Limpieza y Preparación del Sitio (Culminado, con una inversión de U\$ 28.3 millones).
	WP2.1 – Edificios Lado Aire (Incluye Torre de Control, con un avance de 100%, con una inversión de U\$ 49.5 millones).
Principales avances 2022	WP2.2 – Construcción Lado Aire (Incluye Segunda Pista, con un avance de 100%, con una inversión de U\$ 226 millones).
	WP2.3 - ICT Activo para Lado Aire (con un avance de 70.50%, con una inversión de U\$ 3.8 millones).
	WP3 – Nuevo Terminal (con un avance de 21.23%, con una inversión de U\$ 148.17 millones); no obstante, el 11 de noviembre de 2022, LAP y el Consorcio Inti Punku firman una adenda de US\$ 350 Millones por encima del contrato principal, el cual no ha sido comunicado oficialmente al regulador.
	WP 4 - Línea de utilización eléctrica en 60KV y la Sub-Estación Provisional 60-20KV (Culminado, con una inversión de U\$ 9.7 millones) HBS.
Estado al 31.12.2022	La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT) del MTC, mediante Oficio N° 4622-2020-MTC/19, como producto de la evaluación de la solicitud de suspensión de obligaciones por el Evento de Fuerza Mayor presentada por la empresa Concesionario LAP de las obligaciones referidas a la construcción y puesta en operación de las Mejoras Obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión del AIJC opino que corresponde tener por suspendidas las obligaciones referidas a la construcción y puesta en operaciones de la Segunda Pista de Aterrizaje y el Nuevo terminal Aéreo por noventa y ocho (98) días calendario, tiempo que duró el Evento de Fuerza Mayor (desde el 16 de marzo de 2020 hasta el 22 de junio de 2020), siendo el nuevo plazo para la operación y puesta en operación de la segunda pista, 30 de enero de 2023.Por otro lado, la construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal, tiene como fecha máxima el 30 de enero de 2025, sujeto a que esté listo el puente de acceso al nuevo terminal, puente Santa Rosa.
	El Tráfico del año 2019 fue de 22.5 millones de pasajeros (Nacional e Internacional). El Tráfico del 2020 fue de 7.04 millones lo que significó una caída del 68.7% respecto al 2019. El tráfico del 2021 fue de 10.8 millones con un aumento del 53.4% respecto al 2020. El tráfico del 2022 fue de 18.6 millones con un aumento del 72.2% respecto al 2021 y similar al tráfico del año 2016.

⁸⁵ 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 declaro que invertirá durante los siguientes años del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, un monto no menor de US\$ 1200 millones incluido el IGV.



Calle Los Negocios 182, piso 2 Surquillo - Lima Central Telefónica: (01) 500-9330 www.ositran.gob.pe

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)

En el año 2022 se realizaron mediciones de tiempos máximos de espera en los procesos que se llevan a cabo en el AIJC, los resultados son:

NIVEL DE SERVICIO	PARÁMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO ÓPTIMO	MEDICIÓN AÑO 2022	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2/pax	NO SE FORMARON CONDICIONES DE SATURACIÓN	CUMPLE
HALL DE SALIDAS - PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	POR RESTRICCIONES DE INGRESO COVID 19	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m 2/pax	1.2 m2/pax	NO CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	63 min	NO CUMPLE
AUTO CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m 2/pax	0 m 2/pax ⁽¹⁾	NO CUMPLE
AUTO CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	12 min	NO CUMPLE
CONTROL PASAPORTE SALIDAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m 2/pax	1.3 m2/pax	CUMPLE
CONTROL PASAPORTE SALIDAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	34 min	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD INTER – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m 2/pax	1.0 m2/pax	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD INTER - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	10 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD DOM – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m 2/pax	0.8 m2/pax	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD DOM - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	5 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD CONEXIONES - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m 2/pax	0.9 m2/pax	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD CONEXIONES - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	12 min	NO CUMPLE

Niveles de Servicio

NIVEL DE SERVICIO	PARÁMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO ÓPTIMO	MEDICIÓN AÑO 2022	CONCLUSIÓN
SALAS DE EMBARQUE INTER - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m 2 ⁽¹⁾	EVALUACIÓN CUALITATIVA	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE INTER - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Mín 50%	EVALUACION CUALITATIVA	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE DOM - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m 2 ⁽²⁾	EVALUACIÓN CUALITATIVA	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE DOM - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Mín 50%	EVALUACION CUALITATIVA	CUMPLE
CONTROL PASAPORTE LLEGADAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m2/pax	1.6 m2/pax	CUMPLE
CONTROL PASAPORTE LLEGADAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	53 m in	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE INT - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m2/pax	1.3 m2/pax	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE INT - TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	10 min	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE INT – TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLITMA MALETA	Máx 25 min	54 min	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOM - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m2/pax	2.6 m2/pax	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOM - TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	8 min	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOM – TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLITMA MALETA	Máx 15 min	19 min	NO CUMPLE
ADUANAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2/pax	NO SE FORMARON CONDICIONES DE SATURACIÓN	CUMPLE
ADUANAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 5 min	3 min	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2/pax	NO SE FORMARON CONDICIONES DE SATURACIÓN	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	POR RESTRICCIONES DE INGRESO COVID 19	CUMPLE



Primer Grupo de Aero	puertos 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 140,9 millones (incluye IGV)		
Principales avances 2022	Adjudicación del Proyecto "Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Piura" AdP adjudicó la obra en noviembre 2022. Monto de inversión asciende a US\$ 43.81 millones (incl. Intangibles e IGV). Adjudicación del Proyecto "Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Chiclayo" Inicio de ejecución en febrero 2019. Monto asciende a US\$ 48.9 millones (incl. Intangibles e IGV). Proyecto "Nuevo Terminal de Pasajeros, plataforma de aeronaves, y otras" Culminado y recepcionado por el Concedente. Monto de Inversión reconocido: US\$45 millones.		
Estado al 31 de diciembre de 2022	Aeropuerto de Chiclayo Obras PRMLA por US\$ 43,181,090.21, se iniciaron las actividades en febrero 2019. Con relación a la ejecución de los trabajos, se han detectado deficiencias en el Expediente Técnico, en las cuales se evidencia que no reflejan las condiciones reales del terreno, por lo que el Concesionario ha procedido con diversas gestiones de cambio para subsanarla, lo cual ha motivado un atraso en las obras. La obra fue paralizada por el Estado de Emergencia Nacional decretada mediante Decreto Supremo Nº 044-2020-PCM a partir de las 00:00 horas del 16 de marzo del 2020. La obra se encuentra proceso de liquidación y recepción final desde el 15 de diciembre de 2022, se espera que el proceso de liquidación de obra culmine en marzo de 2023. Aeropuerto de Piura PRMLA por US\$ 43,556,443.92: ADP, el 29.11.22, adjudicó la ejecución de la obra al Consorcio Constructor del Norte del Perú, probable inicio de obra: abril 2023. Este proyecto está dentro del Decreto de Urgencia 018-2019 relacionado al Plan Nacional de Infraestructura OSITRAN, según lo comunicado por el Concedente. Contaba con empresa supervisora desde el año 2018: Consorcio Aeropuertos Internacionales (Colombiana), se resolvió el Contrato de Supervisión. Nuevo proceso en trámite se espera tener seleccionada a la empresa supervisora en el año 2023. OBRAS PMD: En proceso de selección concurso para elaborar Expediente Técnico-ETE: Piura (se ejecutará por Adjudicación Directa), Elaboración de Perfil: Tumbes (Adjudicado al Consorcio AERTCEC-SENER) Elaboración de Expediente Técnico: optimización sistema eléctrico y bloque sanitario (Adjudicado al Consorcio TYPSA SUCURSAL PERÚ), ampliación de terminal en los aeropuertos de Trujillo (Adjudicado al Consorcio INECO-CEMOSA; enero 2020); ampliación del terminal del aeropuerto de Cajamarca. OBRAS PRMLA: En elaboración ETE: Pucallpa (TYPSA - abril 2020), lquitos (INECO - HOB / Marzo 2020), Pisco (SENER-ALAUDER - mayo 2020), Tumbes (INECO-HOB/ Septiembre 2020); Talara (Consorcio APPLUS-AERTEC).		



I	Aeropuerto de Cajamarca				
	PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2022	CONCLUSIÓN	
	CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	2.7 m ²	CUMPLE	
	CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 min	7 min	CUMPLE	
	ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.4 m ²	NO CUMPLE	
	ÁREA DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	3 min	CUMPLE	
	TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	PASAJERO 1.0 m ² 3.3 m ²		CUMPLE	
	TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	5 min	CUMPLE	
	SALAS DE ESPERA	2.5 m ²	1.1 m ²	NO CUMPLE	
	RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m²	1.0 m²	NO CUMPLE	

Aeropuerto de Iquitos

resolution de significa				
PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	THE TOTAL PROPERTY OF THE PROP		
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	0.7 m ²	NO CUMPLE	
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 m in	26 min	CUMPLE	
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.8 m ²	NO CUMPLE	
ÁREA DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	10 min	CUMPLE	
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.9 m²	CUMPLE	
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	4 min	CUMPLE	
SALAS DE ESPERA	2.5 m 2	2.1 m2	NO CUMPLE	
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m²	1.5 m ²	NO CUMPLE	

Niveles de Servicio

Aeropuerto de Chiciayo			
PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2022	CONCLUSIÓN
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	0.7 m ²	NO CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 m in	24 min	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.0 m ²	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD - TIEM PO MÁXIMO DE ESPERA	10 m in	4 min	CUMPLE
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.6 m ²	NO CUMPLE
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 m in	12 min	NO CUMPLE
CONTROL PASAPORTES SALIDAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.0 m ²	CUMPLE
CONTROL PASAPORTES SALIDAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 m in	6 m in	CUMPLE
SALAS DE ESPERA (1)	2.5 m ²	2.2 m ²	NO CUMPLE
MIGRACIONES LLEGADAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.7 m ²	NO CUMPLE
MIGRACIONES LLEGADAS - MÁXIMO TIEMPO DE ESPERA	15 m in	49 min	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m²	5.0 m ²	NO CUMPLE
	•		



Aeropuerto de Piura				
PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2022	CONCLUSIÓN	
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	1.1 m²	NO CUMPLE	
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 m in	5 m in	CUMPLE	
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.8 m ²	NO CUMPLE	
ÁREA DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	3 m in	CUMPLE	
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.9 m ²	NO CUMPLE	
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	2 m in	CUMPLE	
SALAS DE ESPERA	2.5 m ²	1.6 m ²	NO CUMPLE	
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m²	2.0 m ²	CUMPLE	

Aeropuerto de Pucalipa

Aeropuerto de l'ucalipa				
PARÁMETRO	REQUERIDO		CONCLUSIÓN	
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO			NO CUMPLE	
CHECK IN - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 min	30 min 14 min CU		
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.0 m ²	CUMPLE	
ÁREA DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	3 m in	CUMPLE	
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.4 m ²	NO CUMPLE	
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	28 min	NO CUMPLE	
SALAS DE ESPERA	2.5 m ²	1.3 m ²	NO CUMPLE	
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m²	1.5 m²	NO CUMPLE	

Aeropuerto de Tarapoto

PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2022	CONCLUSIÓN
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	0.5 m ²	NO CUMPLE
CHECK IN – TIEM PO MÁXIMO DE ESPERA	DE ESPERA 30 min 27 min		CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.5 m ² NO CU	
ÁREA DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	2 min	CUMPLE
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.3 m ²	NO CUMPLE
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	5 min	CUMPLE
SALAS DE ESPERA	2.5 m ²	1.0 m ²	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m ²	0.9 m ²	NO CUMPLE



Aeropuerto de Trujillo				
PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2022	CONCLUSIÓN	
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	1.0 m ²	NO CUMPLE	
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 m in	8 min	CUMPLE	
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.0 m ²	CUMPLE	
ÁREA DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 m in	2 min	CUMPLE	
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.6 m ²	NO CUMPLE	
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 m in	13 min	NO CUMPLE	
CONTROL PASAPORTES SALIDAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	ALIDAS - ÁREA MÍNIMA POR 1.0 m² 3.8 m²		CUMPLE	
CONTROL PASAPORTES SALIDAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	1 min	CUMPLE	
CONTROL PASAPORTES LLEGADAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.0 m ²	CUMPLE	
CONTROL PASAPORTES LLEGADAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	15 m in	47 min	NO CUMPLE	
SALAS DE ESPERA	2.5 m ²	1.1 m²	NO CUMPLE	
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m²	1.6 m²	NO CUMPLE	

Aeropuerto de Talara

Aeropuerto de Talara				
PARÁMETRO	NIVEL "D" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2022	CONCLUSIÓN	
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.1 m²	1.5 m ²	CUMPLE	
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 m in	4 m in	CUMPLE	
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	0.8 m ²	1.2 m ²	CUMPLE	
ÁREA DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 m in	2 m in	CUMPLE	
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	0.8 m ²	0.9 m ²	CUMPLE	
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 m in	2 m in	CUMPLE	
SALAS DE ESPERA	2.0 m ²	1.3 m ²	NO CUMPLE	
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.3 m²	1.2 m ²	NO CUMPLE	

Aeropuerto de Tumbes

PARÁMETRO	NIVEL "D" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2022	CONCLUSIÓN
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.1 m²	1.3 m ²	CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	ÁXIMO DE ESPERA 30 m in 9 m in		CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	0.8 m2	1.0 m2	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 m in	1 min	CUMPLE
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	PASAJERO 0.8 m ² 0.3 m ²		NO CUMPLE
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 m in	4 min	CUMPLE
SALAS DE ESPERA (1)	2.0 m ²	1.0 m ²	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.3 m²	2.0 m ²	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: USD 120'385,620 millones (incluye IGV) (*) (*) a febrero 2023 se incorporó un grupo de EDIs incrementando el compromiso de		
Inversión acumulada a diciembre 2022	inversión de Obras del período remanente a USD 232,493,041.48 Obras Obligatorias: USD 65'7 millones (incluye IGV) Obras del Periodo Remanente: USD 3,791,923 (incluye IGV)		
Principales avances del 2022	 Durante el año 2022 se ejecutaron las obras siguientes: Adquisición de vehículos auxiliares SEI (pick up) para los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Adquisición de uniformes de operaciones para los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Remediación de pasivos ambientales del aeropuerto de Arequipa. Remediación de pasivos ambientales del aeropuerto de Ayacucho. Remediación de pasivos ambientales del aeropuerto de Juliaca. Remediación de pasivos ambientales del aeropuerto de Puerto Maldonado. Remediación de pasivos ambientales del aeropuerto de Tacna. 		
Estado al 31 de diciembre del 2022	 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. El CONCESIONARIO a fines de diciembre 2022, ha presentado un Informe de Liquidación de Mantenimiento Correctivo, denominado "Mantenimientos Correctivos Desplazamiento de Eje" y "Fase I en Aeropuerto Internacional Inca Manco Cápac de Juliaca", vinculados con bacheos en la pista de aterrizaje del Aeropuerto de Juliaca, que en conjunto da un monto de S/. 4'521,175.93 sin IGV. IOARR Obra Nueva "Mitigación y Remediación de pasivos ambientales de los aeropuertos de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna". (Culminadas). A febrero 2023 los EDIs de las obras siguientes pasaron a evaluación por la DGAC: IOARR Obra Nueva "Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Arequipa". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 26,021,510.51. IOARR Obra Nueva "Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Juliaca". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 15,462,444.05. IOARR Obra Nueva "Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Puerto Maldonado". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 11,701,795.34. IOARR Obra Nueva "Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para el aeropuerto de Ayacucho". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 10,626,216.57. IOARR Obra Nueva "Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para el aeropuerto de Juliaca". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 6,219,95		



Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales (5 aeropuertos)

- IOARR Obra Nueva "Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para el aeropuerto de Puerto Maldonado". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 16,238,126.12.
- IOARR Obra Nueva "Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para el aeropuerto de Tacna". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 9,702,408.2.

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.

Estos se miden conforme a la última publicación "Airport Development Reference Manual" de la IATA, la cual señala como parte de su metodología que la medición de los parámetros se debe realizar en los periodos de mayor saturación en el año (mes con más pasajeros).

A continuación, el detalle de los resultados:

Aeropuerto de Arequipa

NIVEL DE SERVICIO	PARÁMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO ÓPTIMO	M EDICIÓN AÑO 2022	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2/pax	12 m2/pax	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	32%	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m 2/pax	1.1 m2/pax	NO CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	25 m in	NO CUMPLE
AUTO CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m 2/pax	0 m 2/pax ⁽¹⁾	NO CUMPLE
AUTO CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	4 Min	NO CUMPLE
CONTROL PASAPORTE SALIDAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m 2/pax	0.9 m 2/pax	NO CUMPLE
CONTROL PASAPORTE SALIDAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	13 min	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m 2/pax	0.7 m 2/pax	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	2 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE INTER - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m 2 ⁽¹⁾	2.2 m 2/pax	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE INTER - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Mín 50%	71%	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE DOM - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m 2 ⁽²⁾	1.8 m 2/pax	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE DOM - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Mín 50%	72%	CUMPLE
CONTROL PASAPORTE LLEGADAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m 2/pax	2.6 m 2/pax	CUMPLE
CONTROL PASAPORTE LLEGADAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	10 min	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE INT - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m2/pax	33 m2/pax	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE INT - TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	0 min	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE INT - TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLITMA MALETA	Máx 15 min	8 min	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOM- ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m 2/pax	2.2 m 2/pax	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOM - TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	7 min	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOM - TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLITMA MALETA	Máx 15 min	5 min	CUMPLE
ADUANAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m 2/pax	1.7 m 2/pax	CUMPLE
ADUANAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 5 min	3 min	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2/pax	23 m2/pax	CUMPLE
HALL DE SALIDAS - PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	67%	CUMPLE





Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales (5 aeropuertos)

Aeropuerto de Juliaca			
NIVEL DE SERVICIO	PARÁMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO ÓPTIMO	M EDICIÓN AÑO 2022	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2/pax	12.9 m2/pax	CUMPLE
HALL DE SALIDAS - PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	53%	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2/pax	0.5 m 2/pax	NO CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	14 min	CUMPLE
AUTO CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m 2/pax	1.4 m 2/pax	CUMPLE
AUTO CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	2 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m2/pax	0.3 m 2/pax	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	3 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE DOM - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m 2 ⁽³⁾	1.4 m 2/pax	NO CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE DOM - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Mín 50%	55%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOM - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m 2/pax	2.2 m2/pax	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOM - TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	3 min	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOM - TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLITMA MALETA	Máx 15 min	3 min	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2/pax	31.7 m 2/pax	CUMPLE
HALL DE SALIDAS - PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	200%	CUMPLE

Aeropuerto de Tacna

NIVEL DE SERVICIO	PARAMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO SUB ÓPTIMO	MEDICIÓN AÑO 2022	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m2/pax	27.0 m2	CUMPLE
HALL DE SALIDAS - PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	60%	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m2/pax	NO SE FORMARON CONDICIONES DE SATURACIÓN	CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 25 min		CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.75 m2/pax	0.7 m2	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 12.5 min	1 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m 2 ⁽⁴⁾	2.1 m2	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Mín 37.5%	125%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.13 m2/pax	1.6 m2	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 6.25 min	0 min	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE – TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLITMA MALETA	Máx 18.75 min	9 min	CUMPLE
ADUANAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m2/pax	0.7 m2	NO CUMPLE
ADUANAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 6.25 m in	2 min	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m2/pax	NO SE FORMARON CONDICIONES DE SATURACIÓN	CUMPLE
HALL DE SALIDAS - PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%		CUMPLE



Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales (5 aeropuertos)

Aeropuerto de Puerto Maldonado			
NIVEL DE SERVICIO	PARAMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO SUB ÓPTIMO	M EDICIÓN AÑO 2022	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m2/pax	17.5 m 2/pax	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	117%	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m2/pax	0.5 m 2/pax	NO CUMPLE
CHECK IN – TIEM PO MÁXIM O DE ESPERA	Máx 25 min	33 m in	NO CUMPLE
AUTO CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m2/pax	NO SE FORMARON CONDICIONES DE SATURACIÓN	CUMPLE
AUTO CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2.5 min	5m in	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.75 m2/pax	2.0 m2/pax	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 12.5 min	2 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m 2 ⁽⁵⁾	1.4 m 2/pax	NO CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Mín 37.5%	41%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.13 m2/pax	1.1 m 2/pax	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 6.25 min	4 min	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE – TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLITMA MALETA	Máx 18.75 min	13 m in	NO CUMPLE
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m2/pax	9 m2/pax	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	180%	CUMPLE

Aeropuerto de Ayacucho

NIVEL DE SERVICIO	PARAMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO SUB ÓPTIMO AAP	M EDICIÓN AÑO 2022	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m2/pax	10.2 m 2/pax	CUMPLE
HALL DE SALIDAS - PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	88%	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m2/pax	1.3 m 2/pax	CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 25 min	12 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.75 m2/pax	1.0 m2/pax	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 12.5 min	3 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m2 ⁽⁶⁾	2.1 m2/pax	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Mín 37.5%	66%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.13 m2/pax	2.9 m2/pax	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE – TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 6.25 min	6 min	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE – TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLITMA MALETA	Máx 18.75 min	3 min	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m2/pax	22.2 m2/pax	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	50%	CUMPLE

