



OSITRÁN

comunica

Boletín 44
diciembre 2024

NUEVO AEROPUERTO A PUNTO DE DESPEGAR

Pág. 6

Reconocimos las buenas prácticas en igualdad de género

Pág. 13

Crecimiento sostenido de infraestructuras de transporte concesionadas

OSITRÁN

Contenido

03

Cerca de USD 1000 millones de inversiones ejecutadas y supervisadas

13

Crecimiento sostenido de infraestructuras de transporte concesionadas

04

Preparados para la supervisión del Anillo Vial Periférico

14

45 jóvenes de 12 regiones ingresan al CEU 2025

05

Interconexión de L2 y L1

15

Supervisamos el avance de las concesiones viales que conectan al país

06

Reconocimiento a la equidad de género

16

Transparentamos nuestra labor de supervisión ante el Congreso

08

Nos preparamos para el despegue del Nuevo Jorge Chávez

18

Exigir vías alternas en concesiones existentes ocasionaría demandas al Estado

10

Transparencia y participación en los procesos regulatorios

19

Breves concesionarias

12

El rol fundamental de los usuarios

20

Aniversarios de concesiones



ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Verónica Zambrano Copello
PRESIDENTA DEL CONSEJO DIRECTIVO

Juan Carlos Mejía Cornejo
GERENTE GENERAL

Ositrán Comunica es una publicación de la Oficina de Comunicación Corporativa

El contenido de este boletín informativo no puede ser reproducido total, ni parcialmente sin permiso de los editores.

✉ comunicaciones@ositrان.gov.pe
☎ 500-9330



ositrانperu



ositrان.pe



@ositrانperu



ositrانoficial



@ositrانperu

Boletín N° 43 | setiembre 2024



CERCA DE USD 1000

MILLONES DE INVERSIONES SUPERVISADAS

Cifras de este año superan las registradas en 2023, demostrando la recuperación del sector.


Inversión ejecutada en 2024 (ene-nov)

Millones USD

 **926,8**
millones

54 %↑
más que en 2023

Carreteras

 USD 37,1 millones

Aeropuertos

 USD 375,5 millones

Puertos

 USD 162,2 millones

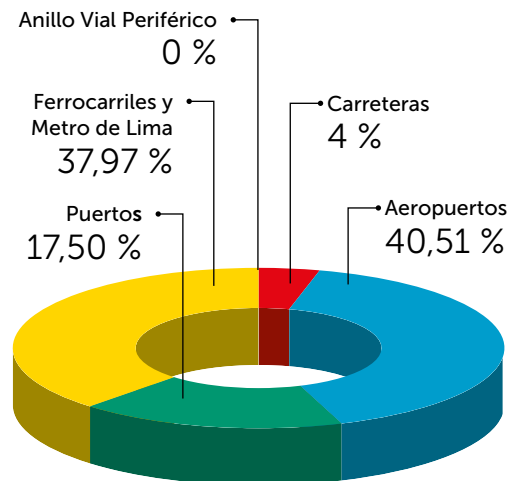
Metros

 USD 351,9 millones


Anillo Vial Periférico

USD 0

Porcentual



Contratos

 **33**
contratos
supervisados

Compromiso
de inversión

 **USD 20 033**
millones

Inversiones acumuladas por infraestructura

Carreteras

USD 4942 millones | 90,63 %
de avance

Aeropuertos

USD 1018 millones | 37,51 %
de avance

Puertos

USD 2265 millones | 65,70 %
de avance

Ferrocarriles y Metro de Lima

USD 3972 millones | 66,01 %
de avance

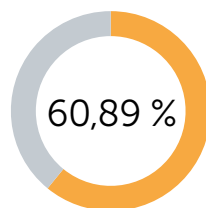
Anillo Vial Periférico

Sin inversión registrada | 0 %
de avance

Inversión total
acumulada
(ene-nov 2024)

 **USD 12 198**
millones

Avance



INICIAMOS LA **SUPERVISIÓN DEL ANILLO VIAL PERIFÉRICO**

Implementación de BIM y creación de unidad especializada fortalecen la gestión de uno de los proyectos más importantes de Lima.

El Anillo Vial Periférico, proyecto de infraestructura de gran envergadura para Lima y Callao, requiere de una supervisión rigurosa y especializada que asegure su cabal ejecución. En este contexto, nuestra labor como Ositrán se centra en velar por el estricto cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales establecidas en el Contrato de Concesión suscrito el pasado 12 de noviembre entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Sociedad Concesionaria Anillo Vial. Esta supervisión integral abarca todas las fases del proyecto, desde el diseño inicial hasta la construcción y posterior operación.

La inversión comprometida asciende a USD 3400 millones, distribuidos en USD 2400 millones para infraestructura y USD 1000 millones para la liberación de predios, tarea que recae sobre el concesionario. En la actualidad, se implementan las primeras acciones del Plan de Liberación de Predios y se elabora el Plan de Ejecución BIM (Building Information Modeling).

Unidad especializada y metodología BIM

Para garantizar la ejecución del proyecto, creamos en el Ositrán, la Unidad Funcional del Anillo Vial Periférico (UFAVP), que se encarga de implementar y hacer cumplir las políticas, normas y lineamientos necesarios para asegurar una óptima explotación de la infraestructura.

La adopción de la metodología BIM es un pilar fundamental en nuestro enfoque de supervisión. Esta metodología de trabajo colaborativo permite gestionar la información del proyecto a lo largo de su ciclo de vida. La centralización de la información en un modelo digital, con la participación de todos los actores involucrados (concedente, concesionario, supervisor), facilita una gestión más eficiente y transparente.

En este sentido, la implementación de una Sala BIM constituye una herramienta esencial para la transformación digital de la gestión. Este espacio permitirá un intercambio de información constante entre las concesionarias, el equipo de supervisión y otras empresas involucradas, facilitando la trazabilidad de la obra, la gestión de activos y el acceso a datos en tiempo real para una toma de decisiones oportuna.

El dato

La Sala BIM contemplará la supervisión de niveles de servicio a través de drones, IOT, sensores, realidad aumentada, etc.

Impacto socioeconómico

Económico

5000 empleos directos y hasta 70 000 adicionales en la construcción. En operación y mantenimiento, 20 000 empleos.

Inversión equivalente al 2,5 % del PBI de Lima.

Reducción de costos logísticos por mejora de acceso al aeropuerto Jorge Chávez y al puerto del Callao.

Social

Aproximadamente, 4,5 millones de beneficiarios directos.

Reducción del trayecto entre Ate e Independencia de 60 a 15 minutos.

Conexión con el Metro de Lima y Metropolitano.

Desarrollo urbano sostenible al utilizar tecnologías avanzadas para gestión de tráfico.

PROPUESTA DEL OSITRÁN PARA AGILIZAR INTERCONEXIÓN DE L1 Y L2

Urge un acuerdo con ambas concesionarias para la construcción.

La falta de una solución definitiva a la interconexión entre las líneas 1 y 2 del Metro de Lima ha generado una controversia entre las empresas concesionarias de ambos sistemas de transporte masivo.

El inconveniente estructural se presenta porque no existe una conexión física entre las estaciones 28 de Julio y Gamarra de la Línea 2 y la Línea 1 del Metro de Lima. Por contrato, la construcción de esta obra

debería estar a cargo de la línea 2, pero esta sección (estación 28 de julio) no es parte de su concesión.

Si bien la estación 28 de julio de la línea 2 (estación subterránea clave para la unión entre ambas líneas) está en un proceso avanzado de construcción, la ejecución de la estación elevada (en el viaducto) de la línea 1, necesaria para el intercambio de pasajeros, no cuenta aún con el Estudio Definitivo de Ingeniería, por estar sujeta a controversias entre las partes involucradas.



Propuestas del Ositrán

Ositrán propone un acuerdo legal para que la línea 1 asuma la construcción de la estación elevada. Sugiere que, a través de un instrumento legal —como un Decreto Supremo o Decreto Legislativo—, se permita la firma de un acuerdo entre el Estado (concedente), el concesionario de la línea 1 y el concesionario de la línea 2.

El acuerdo transferiría la responsabilidad de la construcción de la estación elevada (ubicada en el viaducto) a la línea 1, que podría ejecutarla de manera más eficiente, dado que se encuentra dentro de su área de concesión.

Esta solución permitiría acelerar el proceso de construcción, el cual tomaría aproximadamente 2 años una vez firmado el acuerdo. Para calcular este tiempo de construcción también se toma en cuenta la restricción horaria, ya que la obra solo podría

realizarse de madrugada para no interferir con la operación diaria de la línea 1, que transporta 580 000 pasajeros al día.

En caso de que no se llegue a un acuerdo, Ositrán plantea habilitar un pasadizo seguro bajo el viaducto de la línea 1 como medida temporal. Este pasadizo permitiría a los usuarios desplazarse entre la estación 28 de Julio de la línea 2 (subterránea) y la estación Gamarra de la línea 1, y viceversa.

Aunque esta medida mitigaría temporalmente el problema, no sería una solución definitiva. Por ello, el Ositrán subraya la importancia de resolver rápidamente la interconexión para poner en marcha la Etapa 1B de la Línea 2, que beneficiará a miles de usuarios al expandir el servicio desde el Centro de Lima hasta Ate.



RECONOCEMOS LA **IGUALDAD DE GÉNERO**

Salaverry Terminal Internacional ganó el concurso por elevar la participación femenina en el puerto.

Con una importante participación de empresas administradoras de las infraestructuras de transporte de uso público concesionadas, que mostraron su compromiso con fomentar la

igualdad de oportunidades y el buen trato entre sus colaboradores sin predominar el género, se cerró el concurso "Buenas Prácticas en Igualdad de Género 2024-Ositrán" impulsado por nuestro Comité de Igualdad de Género e Inclusión (CIGI).

Primer lugar



El Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry obtuvo el primer puesto con su iniciativa "Generar Resultados y Oportunidades con el Women's empowerment-GROW Mujer Portuaria" que ha logrado un alto impacto en la inclusión de la mujer dentro del sector portuario de La Libertad.

En el 2018, la concesionaria identificó la problemática de brecha de participación femenina e inició capacitaciones para potenciar los conocimientos de la masa femenina; posteriormente, las trabajadoras fueron promovidas a puestos administrativos, operativos, de supervisión y hasta de coordinación.

Además, a través de su programa de Fondo Social brindó becas integrales, universitarias y técnicas, a alumnas de la zona de intervención y las dotó de equipos tecnológicos para apoyar sus años de formación académica.

El resultado despuntó los promedios internacionales: la concesionaria pasó de 9 % (hace 6 años) a un 27 % de representación femenina en agosto del presente, superando el estándar en esta industria portuaria, que se sitúa en un 12,1 % en América Latina y un 20,6 % a nivel mundial, según datos de la UNCTAD-Port Performance Scorecad (2023).

Segundo lugar



En la tercera edición del concurso también destacó la práctica "Woman Port and woman crane" implementada por DP World Callao S. R. L., que obtuvo el segundo puesto por desarrollar líneas de carrera en roles operativos, de liderazgo para sus colaboradoras que inicialmente se desempeñaban solo en puestos básicos del muelle sur.

El programa que brinda formación especializada interna acompañado de seguimiento en participación logró que las mujeres ocupen nuevos puestos de inspectoras, operadoras de montacargas, asistentas de estiba, operadoras de grúas de patio y conductoras de reach stacker, entre otros; que solían ser ocupados por varones.

La iniciativa se creó hace tres años y las primeras alumnas se han convertido en instructoras internas, que tienen el rol de formar nuevas generaciones para garantizar la sostenibilidad en el tiempo.



La ceremonia de premiación contó con la participación de la presidenta del Ositrán, Verónica Zambrano Copello, quien hizo la entrega de los distintivos y diplomas de honor a las concesionarias ganadoras, resaltando el compromiso institucional con el cumplimiento de uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Igualdad de género.

De manera adicional la concesionaria tiene como objetivo promover la autonomía económica de las mujeres de su zona de intervención, aumentando en casi 200 % la participación femenina dentro de la empresa.

Tercer lugar



La tercera práctica reconocida fue "Talento Inclusivo: Atracción y Equidad" a cargo de la empresa administradora IIRSA Sur, que tiene la finalidad de reducir las brechas de género en la operación y mantenimiento de carreteras a través de políticas inclusivas en los procesos de contratación, reclutamiento y capacitación.

La aplicación de estrategias específicas como la atracción del talento femenino y la promoción de liderazgo inclusivo, incrementó el 25 % de la participación de mujeres en los últimos dos años. Además capacitó a hombres y mujeres en temas de equidad de género y respeto en el entorno laboral, destacándose como un agente de cambio en el sector de la infraestructura de transporte.



CONCURSO DE BUENAS PRÁCTICAS EN IGUALDAD DE GÉNERO 2024

Para seguir construyendo una sociedad más justa e inclusiva, el Ositrán aprobó en el plan de trabajo del CIGI realizar el concurso y renovar su compromiso con la equidad de género, reconociendo a las empresas que brindan igualdad de oportunidades y forjan la construcción de un entorno laboral inclusivo y diverso.



NOS PREPARAMOS PARA EL DESPEGUE DEL **NUEVO JORGE CHÁVEZ**

Supervisamos las pruebas ORAT y la implementación de oportunidades de mejora por parte del concesionario.

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez administrado por Lima Airport Partners (LAP), se encuentra en la etapa final de su proceso de expansión, con la próxima entrada en operación de su nuevo terminal de pasajeros, programada para el 29 de enero.

Con el objetivo de garantizar el cumplimiento de los más altos estándares de calidad, eficiencia y seguridad, intensificamos la supervisión de las pruebas ORAT (Operational Readiness and Airport Transfer), fase crítica para verificar la funcionalidad de todos los sistemas y procesos que conformarán esta infraestructura, esencial para consolidar al Perú como un hub regional.

Pruebas ORAT: Un paso clave en la preparación



Estas simulaciones, iniciadas en agosto, abarcan todas las etapas de la experiencia del pasajero, desde el check-in hasta la recolección de equipaje, pasando por los controles de seguridad y migraciones, brindando a los “usuarios de prueba” (voluntarios convocados por el concesionario) la oportunidad de experimentar el aeropuerto e identificar potenciales desafíos para mejorar la calidad del servicio.

Hasta octubre, se ejecutaron 7 de las 12 pruebas básicas programadas, que evalúan los procesos de salida, llegada y transferencia. Asimismo, se realizaron 5 de las 20 pruebas avanzadas, que simulan situaciones de alta demanda, eventos de contingencia y escenarios de mayor complejidad operativa. Estos ejercicios son fundamentales para poner a prueba los protocolos y la capacidad de respuesta del personal.

Acciones de supervisión



A través de nuestras acciones de supervisión, hemos observado que las aerolíneas, que son los principales operadores del aeropuerto, detectan áreas que presentan oportunidades de mejora en los distintos procesos que llevan a cabo. Notamos que el entorno de pruebas, al encontrarse aún en fase de construcción, genera condiciones que podrían afectar la óptima realización de las simulaciones. El ruido, la presencia de polvo y la limitada claridad en algunas zonas, son elementos que vienen siendo abordados por LAP. Asimismo, identificamos que la limpieza de equipos y sistemas instalados requieren especial atención.

En relación con los procesos operativos es fundamental asegurar que el personal de las aerolíneas cuente con una capacitación y familiarización adecuada a través de su participación en las pruebas avanzadas. Se viene superando la impresión de etiquetas de facturación y la conectividad a internet durante

las simulaciones, sistemas a cargo de la empresa SITA. La implementación de señalización completa y definitiva para los pasajeros y la participación del personal operativo del aeropuerto en las pruebas son elementos cruciales para el éxito de esta etapa.

Asimismo, es importante una revisión exhaustiva de los sistemas e infraestructura que formarán parte del nuevo terminal, tales como los sistemas de control de acceso, IT, SDP, e-gates y servidores de migraciones, los cuales, aún requieren pruebas completas.

Un informe solicitado a nuestro supervisor CESEL-INECO resaltó la necesidad de realizar todas las pruebas programadas, una vez la obra se encuentre culminada. Para ello, se debe asegurar condiciones de operación óptimas, equipamiento comisionado, alimentación eléctrica estable, personal capacitado y familiarizado para iniciar operaciones en el nuevo terminal.

Es fundamental el compromiso de todos los actores para realizar una transición sin problemas y asegurar un terminal con estándares de calidad que los usuarios merecen.



TRANSPARENCIA Y PARTICIPACIÓN EN LOS PROCESOS REGULATORIOS

La consulta ciudadana es un factor clave.

La participación ciudadana en la gestión pública es un derecho, una responsabilidad y una herramienta que permite a los organismos estatales una gestión abierta y, a la población, estar informada de las acciones que realizan las entidades públicas, promoviendo su inserción en la toma de decisiones.

Es por ello que, como parte de su función reguladora, el Ositrán realiza audiencias públicas en las que sustenta sus propuestas tarifarias como mecanismo de transparencia y participación, no solo dirigida a los agentes involucrados, sino a la ciudadanía en general.

En los últimos meses, hemos llevado a cabo dos audiencias públicas para presentar propuestas

de revisión y fijación tarifaria en dos importantes terminales portuarios del país: el Terminal Portuario General San Martín de Paracas (TPGSM) y el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma (NTPY-NR), respectivamente.

Estas audiencias públicas son un ejemplo claro de la importancia que tiene la consulta ciudadana, al permitir que los usuarios y otros interesados participen en la discusión y el análisis de las propuestas tarifarias.

Cabe señalar que, los ajustes tarifarios en las infraestructuras de transporte bajo nuestra supervisión obedecen al acuerdo establecido entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las empresas concesionarias.



En el caso del **Terminal Portuario General San Martín de Paracas**, la propuesta de revisión tarifaria presentada por el Ositrán responde a la actualización de las tarifas máximas de los servicios regulados en este puerto. La propuesta incluía un factor de productividad de $-4,06\%$; dicho ajuste se obtuvo aplicando la metodología de números índice y un enfoque integral que considera todos los servicios del terminal (regulados y no regulados), denominado «caja única». Además, se propuso la creación de cuatro canastas de servicios para la aplicación del ajuste: servicios en función a la nave, servicios en función a la carga contenedorizada, servicios en función a la carga no contenedorizada y servicios al pasajero.



Por otro lado, en el caso del **Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma**, la propuesta de fijación tarifaria presentada por el Ositrán busca determinar las tarifas para la prestación de dos servicios especiales: Depósito Temporal Fluvial-Contenedores y Depósito Temporal Fluvial-Carga Fraccionada. Estos servicios incluyen trámites operativos y administrativos, almacenamiento a partir del cuarto día y suministro de energía para contenedores reefer.

En ambos casos, se estableció un plazo para que los interesados puedan remitir sus comentarios y sugerencias. En el caso del Terminal Portuario General San Martín de Paracas, el plazo venció el 19 de noviembre, mientras que en el caso del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma, venció el 3 de diciembre. El Ositrán recibió y evaluó estas contribuciones, lo cual permitirá tomar las decisiones definitivas para elaborar los informes tarifarios finales.

En este sentido, es importante reiterar nuestro compromiso con la transparencia y la participación ciudadana como principios esenciales en la regulación de las infraestructuras de transporte.

Además, la participación ciudadana en los procesos de regulación contribuye a la promoción de la eficiencia y la competitividad en el sector, lo que permite que el Ositrán pueda identificar oportunidades de mejora para el crecimiento del rendimiento operativo y la calidad de las infraestructuras.



Próxima audiencia pública

El próximo 6 de enero del 2025 el Organismo Regulador ha convocado a una audiencia pública para exponer su propuesta de Revisión de Tarifa máxima para el Servicio de Playa de estacionamiento vehicular del Nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

La audiencia será presencial en la sede de Ositrán, calle Los Negocios 182, Surquillo, a las 11 a. m.



EL ROL FUNDAMENTAL DE LOS USUARIOS

En Encuentro Nacional, representantes de usuarios fueron informados de temas claves sobre las infraestructuras.

El Ositrán fortaleció su compromiso con la transparencia y la participación ciudadana, convocando a los representantes de los Consejos de Usuarios (CU) a un Encuentro Nacional. La intervención de estos órganos consultivos es esencial para la toma de decisiones informadas que benefician a los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público.

En 2024, llevamos a cabo 36 sesiones de CU, entre ordinarias y extraordinarias, que facilitaron diálogos constructivos entre sus representantes, instituciones del sector y empresas prestadoras de servicios. A través de estas reuniones, se proporcionó información sobre el estado de las concesiones y obras no concesionadas; y sobre la calidad de los servicios prestados a los usuarios.

El Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios fomentó la discusión y el intercambio de ideas para mejorar la calidad regulatoria y de supervisión. Este evento demostró nuestro compromiso con la mejora continua y la búsqueda de soluciones que beneficien a la ciudadanía y al sector en general.

La presidenta del Ositrán, Verónica Zambrano, destacó la importancia de la participación de los usuarios en la toma de decisiones y el compromiso del organismo con la transparencia y la mejora continua en la prestación de servicios. Zambrano también reflexionó sobre el derecho a la libertad de tránsito, en relación con la exigencia de rutas alternas en las concesiones viales. En ese sentido, precisó que no existe un requisito que obligue a que existan este tipo de vías para cobrar peajes, en las vías concesionadas.



Durante el Encuentro se abordaron temas cruciales como la problemática existente en el proyecto de interconexión de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao con la línea 1. Miguel González Bedoya, jefe de Contratos Ferroviarios del Ositrán, presentó la propuesta para agilizar esta controversia. Advirtió que, de no encontrarse una solución, la Etapa 1B de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, cuya puesta

en servicio a los usuarios estaría programada para marzo de 2026, no entraría en operación.

Además, expertos de Proinversión explicaron el impacto social de la modernización del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica y la contribución del Proyecto Anillo Vial Periférico a la mejora de la conectividad en Lima y Callao.

Los miembros de los ocho Consejos de Usuarios del Ositrán visitaron las estaciones 28 de Julio y Evitamiento de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao para conocer de cerca los avances de esta importante obra.

El desarrollo de los CU permite promover no solo la cooperación ciudadana activa, sino también su contribución en la mejora continua y optimización de los servicios en las infraestructuras de transporte de uso público.

CRECIMIENTO SOSTENIDO DE INFRAESTRUCTURAS

En 2024, los aeropuertos, red vial y puertos registran cifras positivas, señal de recuperación.

La infraestructura de transporte concesionada mostró una fuerte actividad durante el 2024, impulsando el crecimiento sostenido del sector en nuestro país.

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez encabeza esta lista con casi 20,3 millones de pasajeros, seguido por Cusco y Arequipa. El tráfico aéreo, tanto nacional como internacional, experimentó un crecimiento sostenido, así como el movimiento de carga, que también se elevó 4,9 %.

En cuanto a la red vial, el tráfico vehicular en las carreteras concesionadas se elevó 6,9 %, superando los 66 millones de vehículos, con un predominio de vehículos ligeros. La Red Vial 6, la Red Vial 5 y la Autopista del Sol destacan por su alto flujo.

En el ámbito aeroportuario, observamos un incremento del 16,4 % en el flujo de pasajeros,

alcanzando los 34 millones entre enero y octubre. Estas concesiones experimentaron un aumento del 13,6 % en el movimiento de carga, marcando 51,1 millones de toneladas. El Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur y el Terminal Norte Multipropósito concentraron la mayor parte de la actividad. En tanto, las operaciones de naves aumentaron 11,6 % y el tráfico de contenedores (TEU) creció 7,7 %.

Finalmente, la Línea 1 del Metro de Lima movilizó más de 158 millones de pasajeros, con las estaciones Gamarra, Bayóvar y La Cultura como las de mayor afluencia.

Estos datos reflejan el impacto positivo de las concesiones en la economía y en la vida diaria de los peruanos, y demuestran que el desarrollo y supervisión de estas infraestructuras son fundamentales para un crecimiento sostenible.

Cifras clave del desempeño de concesiones en 2024

Aeropuertos

Flujo de pasajeros:

34 026 858 | **+16,4 %** que 2023

LAP: 20 319 803 | 59,7 %

ADP: 6 286 245 | 18,5 %

AAP: 3 423 382 | 10,1 %

CORPAC: 3 997 428 | 11,7 %

Movimiento de carga:

206 622 | **+4,9 %**
toneladas | que 2023

Operaciones:

377 529 | **+9,98 %**
que 2023

Carreteras

Tráfico vehicular:

66 358 874 | **+6,9 %**
que 2023

Vehículos ligeros:

40 millones | **60,3 %**

Vehículos pesados:

26,3 millones | **39,7 %**

Puertos

Carga movilizada:

51,1 millones | **+13,6 %**
de toneladas | que 2023

TEU:

2,6 millones | **+7,7 %**
que 2023

Naves atendidas:

3987 | **+11,6 %** que 2023

Línea 1 del Metro de Lima

Pasajeros movilizados:

158 890 641

Estación Gamarra:

14,5 millones

Estación Bayóvar:

13,6 millones

45 JÓVENES DE 12 REGIONES INGRESARON AL



CURSO DE
EXTENSIÓN
UNIVERSITARIA
DEL **OSITRÁN**

Futuros profesionales de Lima, Lambayeque, Piura, Junín y Cajamarca ocuparon los primeros puestos.

La formación de especialistas en regulación y supervisión de infraestructura de transporte es clave para impulsar el desarrollo del país. Conscientes de esta responsabilidad, otorgamos 45 becas integrales para nuestro XXII Curso de Extensión Universitaria (CEU) a estudiantes y egresados de universidades públicas y privadas a nivel nacional.

De los 45 becarios admitidos, 27 pertenecen a casas de estudios de Arequipa (9), Puno (4), Piura

(3), Junín (3), Cusco (2), Lambayeque (2), Cajamarca (1), Huancavelica (1), Ica (1) y La Libertad (1); y 18 a universidades de Lima Metropolitana y Callao.

En esta edición, nuestro examen de admisión virtual contó con la participación de 565 estudiantes y egresados de las carreras de Economía (235), Derecho (124) e Ingeniería Civil (206), de un total de 1114 inscritos. En la especialidad de Derecho, se presentaron 82 mujeres y 42 hombres; en Economía, 104 mujeres y 131 hombres; mientras que en Ingeniería Civil participaron 46 mujeres y 160 hombres.

Las regiones que obtuvieron la mayor calificación en Derecho fueron Lima y Piura; en Economía destacaron Lima, Junín y Cajamarca; y en la carrera de Ingeniería Civil, Lima y Lambayeque. La relación de los resultados se encuentra en nuestra página web www.ositran.gob.pe/ceu2025/.

Inicio de clases

El curso se realizará en la modalidad semipresencial con sesiones virtuales, del **20 de enero al 14 de febrero** y, una fase presencial en Lima, **del 17 al 27 de febrero de 2025**.

Durante seis semanas, el staff de profesores de primer nivel, conformado por expertos de la institución y profesionales externos con amplia trayectoria en el sector, impartirán las últimas tendencias en regulación y supervisión de la infraestructura de transporte, así como talleres extracurriculares que potenciarán sus habilidades blandas y tecnológicas.

Las becas cubrirán todos los costos académicos, incluyendo materiales y acceso a la plataforma virtual. Durante la fase presencial, se proporcionará almuerzos, equipos de seguridad para las visitas a las infraestructuras y un seguro contra accidentes. Adicionalmente, a los becarios que provengan de universidades del interior del país se les cubrirán los gastos de transporte, alojamiento y alimentación.



Oportunidades profesionales

Al finalizar el programa, los becarios recibirán una certificación, con una duración equivalente a 200 horas lectivas. Además, los estudiantes más destacados en cada especialidad **podrán unirse a la entidad mediante un convenio de prácticas preprofesionales o profesionales**, lo que les permitirá recibir una remuneración competitiva en el mercado y la posibilidad de trabajar de forma remota.

SUPERVISAMOS EL AVANCE DE LAS CONCESIONES VIALES

Hasta octubre, se ejecutó 90,5 %, equivalente a USD 4938 millones.

En nuestro compromiso con el desarrollo de la infraestructura vial, supervisamos 16 contratos de concesión de carreteras a nivel nacional, esenciales para impulsar el crecimiento económico y conectar a las poblaciones más alejadas. Nuestra labor abarca

la verificación del avance de las inversiones, el cumplimiento de los plazos de ejecución, la calidad del mantenimiento y la señalización de las vías, así como la regulación de tarifas y la atención de las necesidades de los usuarios.

Avances destacados

Red Vial 5: Con las obras contractuales concluidas al 100 %, supervisamos obras complementarias establecidas en el Contrato de Concesión. Destacan la construcción de pasos a desnivel peatonales y vehiculares en puntos clave, como el km 79 (esta obra se complementa con el viaducto que ingresa al Puerto de Chancay) y km 171. Además, de la construcción de puentes peatonales, como el ubicado en el km 181, clave para la seguridad de los pobladores de la zona, cuya construcción registra un 25 % de avance y tiene una inversión de S/ 3,6 millones.

IIRSA Sur Tramo 4: En el Túnel Ollachea ya se culminó la obra civil y nos encontramos supervisando el equipamiento del túnel (iluminación, ventilación y otros sistemas operativos) que se encuentra en un 30 % de avance.

IIRSA Norte: Supervisamos las obras accesorias en diversos tramos, incluyendo la rehabilitación de la vía en el sector Aserradero, afectada por un sismo en 2021, que registra un avance de 30 %; los desvíos provisionales en los Puentes Aguas Claras y Naranjillo (96 % de avance) y la recuperación de niveles de servicio en el tramo Tarapoto-Yurimaguas (97,5 % de avance).

Red Vial 6: Verificamos la construcción del Intercambio Vial Bujama con un costo directo de S/ 33,3 millones.

IIRSA Sur Tramo 5: Supervisamos el mejoramiento de la variante de Uchumayo, con una inversión prevista de USD 12 millones.

Tramo Vial Desvío Quilca-La Concordia: Iniciamos la supervisión de las obras del nuevo puente Montalvo, con una inversión de S/ 38,5 millones. Se estima un avance del 4 %.

Es importante resaltar que nuestro rol es de supervisión y regulación. No tenemos competencia sobre el servicio de transporte de carga y pasajeros, como buses interprovinciales, camiones, líneas aéreas, navieras ni operadores ferroviarios, con excepción del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo-Metro de Lima y Callao.


En cuanto al mantenimiento de carreteras, supervisamos un 26,5 % de la Red Vial Nacional, mientras que el resto corresponde a ProVías Nacional.

A octubre de 2024

Compromisos de inversión:

USD 5454 millones

Actividades de supervisión programadas 2024:

 1252

Inversión acumulada:

USD 4938 millones | 90,5%

Actividades de supervisión ejecutadas 2024:

 986

TRANSPARENTAMOS NUESTRA LABOR DE SUPERVISIÓN

En la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso informamos del avance del Plan Anual de Supervisión.

En aras de la transparencia, nos presentamos ante la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, para destacar la importancia de nuestra labor de supervisión en las infraestructuras concesionadas del país.

En este encuentro, expusimos el progreso significativo alcanzado en la ejecución del Plan Anual de Supervisión, cuyo objetivo principal es asegurar la calidad del servicio y la protección de los usuarios.

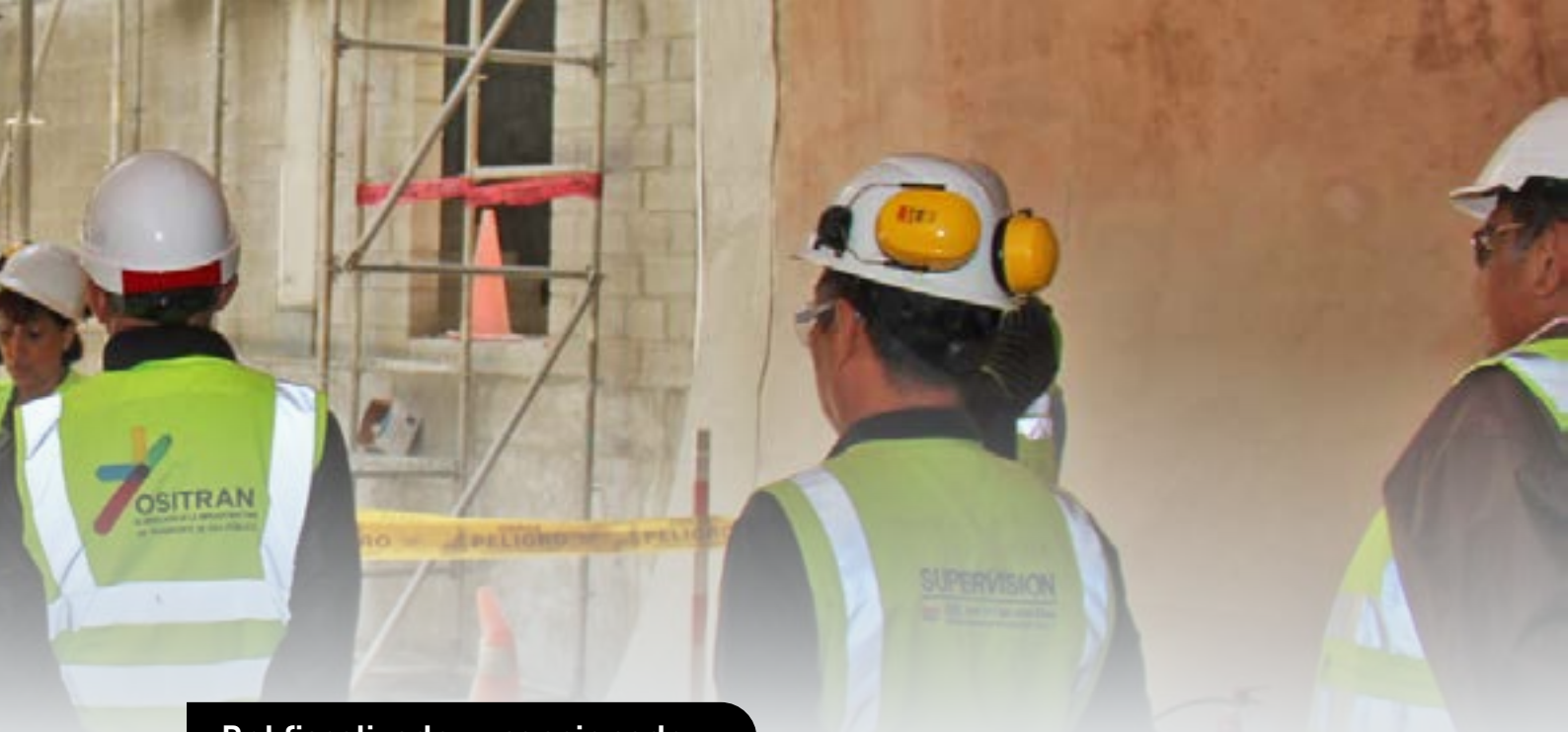
Como Organismo Supervisor aplicamos todas las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de las normas y contratos, promoviendo la transparencia y la eficiencia en el sector.

Así, pese a las limitaciones presupuestarias, que dificultan el desarrollo de nuestras actividades, logramos un avance del 72,7 % en la ejecución del Plan Anual de Supervisión hasta octubre de este año.

Infraestructuras	Programadas	Programación Ajustada	Ejecutado	% avance
Aeropuertos	514	513	418	81,5 %
Carreteras	1262	1252	986	78,8 %
Ferrovías y Metro de Lima y Callao	426	426	349	81,9 %
Puertos	497	497	201	40,4 %
Vías navegables	25	25	18	72 %
Total	2724	2713	1972	72,7 %



Es importante precisar que, este documento de gestión puede ser ajustado en el transcurso del año, mediante la inclusión, exclusión y reprogramación de actividades por factores externos e internos al Ositrán, tal como se muestra en el cuadro.




Rol fiscalizador y sancionador

Nuestra labor también se traduce en la aplicación de sanciones, penalidades y medidas correctivas. Estas acciones buscan asegurar que las concesionarias cumplan con sus obligaciones contractuales.


Las sanciones se imponen principalmente por incumplimientos en la operación y seguridad: condiciones operativas, normas de seguridad, aplicación indebida de tarifas, falta de mantenimiento y accesibilidad. Estas deficiencias impactan la calidad del servicio.

Las penalidades derivan de incumplimientos contractuales e inversiones, como retrasos en el mantenimiento, deficiencias en el EDI y falta de seguimiento a procedimientos. También se detectaron faltas administrativas como no presentar garantías o realizar pagos. Por su parte, las medidas correctivas permiten la devolución a los usuarios de montos cobrados en exceso en carreteras.



Medidas punitivas impuestas durante el tercer trimestre 2024:


S/ 6 247 298



8 sanciones:
S/ 543 325


Ferrovías y Metros	S/ 292 160
Aeropuertos	S/ 60 512
Puertos	S/ 61 902
Red vial	S/ 61 902

1 medida correctiva:
S/ 1 046 488



5 penalidades:
S/ 4 657 485

Red vial	S/ 4 381 653
Hidrovia	S/ 70 400
Aeropuertos	S/ 205 431

 Todas las medidas cuentan con decisión firme a nivel del Ositrán.



EXIGIR VÍAS ALTERNAS

EN CONCESIONES OCASIONARÍA DEMANDAS AL ESTADO

Suspender cobro de peajes, compromete el cumplimiento de obligaciones de concesionarios.

La controversia sobre la suspensión del cobro de peajes en las vías nacionales concesionadas debe ser analizada desde una perspectiva constitucional, dado que lo recaudado por dicho cobro se relaciona con su mantenimiento para garantizar el tránsito de las personas en el territorio nacional.

En esa lógica, la sentencia emitida tras una demanda de Habeas Corpus presentada por el ciudadano Ronny Llerena Oviedo contra la Concesionaria Peruana de Vías COVINCA S. A., —encargada del tramo vial Desvío Quilca-Desvío Arequipa-Desvío Matarani—, por supuesta vulneración de su derecho al libre tránsito generó la aclaración de nuestro Organismo, advirtiendo de las graves consecuencias de este precedente judicial.

El fallo dispone, en parte, la eliminación del cobro de peajes si no existe una vía alterna, lo cual podría comprometer el mantenimiento y operación de las carreteras concesionadas en todo el país.

La presidente del Ositrán, Verónica Zambrano Copello, precisó que, de acuerdo con la legislación vigente en las 16 carreteras concesionadas de alcance nacional que supervisa el Regulador, no existe un requisito que obligue a que existan vías alternas para cobrar un peaje.

Este tipo de razonamientos indicó, afectan completamente el sistema de concesiones viales en el país, pues este no fue concebido de esta manera. “No fue un requisito a la hora de entregar las concesiones”, remarcó.

La Ley N° 15573, invocada por el Tribunal Constitucional para respaldar la exigencia de una vía alterna, es

una norma desfasada que ha sido superada por disposiciones legales más modernas, que permiten al Ministerio de Transportes y Comunicaciones definir las carreteras concesionadas y autorizar el cobro de peajes sin la necesidad de una vía alterna.

Por lo tanto, en el contexto actual, exigir vías alternas al peaje para garantizar el libre tránsito en concesiones existentes traería consecuencias negativas, como demandas al Estado por incumplimiento contractual, desincentivo a la inversión privada, falta de mantenimiento en las vías y afectación a los usuarios.

Los peajes tienen un papel crucial para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías; y financian la prestación de servicios complementarios a los usuarios, como auxilio mecánico, postes SOS, ambulancias, mejorando la seguridad y la experiencia de viaje.

La posibilidad de cobrar peajes en vías concesionadas hace que los proyectos viales sean más atractivos para la inversión privada, permitiéndole al Estado desarrollar proyectos de gran envergadura sin comprometer sus recursos financieros de manera directa.



BREVES

CONCESIONARIAS



Semillero de vóley

Con éxito se realizó la clausura del semillero deportivo de vóley del Terminal Internacional del Sur (TISUR), que se realizó de forma descentralizada en cuatro distritos de la provincia de Islay, con el objetivo de lograr el desarrollo integral, físico, educativo y psicosocial de niñas de 6 a 13 años.

El proyecto que se inauguró el presente año a pedido de los padres de familia de la zona de intervención del terminal portuario, benefició a 80 alumnas de Matarani, Mollendo, Deán Valdivia y Cocachacra, quienes demostraron las técnicas aprendidas desde abril, con clases gratuitas y prácticas deportivas dos veces por semana a cargo de reconocidas voleibolistas. Asimismo, contaron con uniformes, implementos deportivos, seguros contra accidentes, entre otros.



Cultura y arte local

Se realizó la primera edición de la feria UNKO Tacna en el Aeropuerto Internacional Coronel FAP Carlos Ciriani Santa Rosa, donde artesanos y emprendedores mostraron lo más representativo del arte y la cultura tacneña, a través de artículos textiles, accesorios y cuadros.

La iniciativa implementada por la empresa Aeropuertos Andinos del Perú forma parte de una estrategia comercial para facilitar el acceso de los productores locales que quieren comercializar sus productos con los visitantes peruanos y extranjeros que arriban en los aeropuertos concesionados del sur. Además, identifica a los artesanos más destacados y con interés por emprender para brindarles asesorías e invitarlos a formar una alianza participativa en la oferta comercial de manera permanente.



Mejorar la salud

La Sociedad Concesionaria Autopista del Norte realizó una campaña de salud que contó con más de diez especialidades a favor de los niños, jóvenes, adultos y adultos mayores de Huarmey, con el apoyo coordinado de la municipalidad distrital, el Hospital de Apoyo y la Microred Salud de Huarmey.

"Viva la salud" es la iniciativa que a lo largo del año ha brindado atenciones, vacunas, trámites y medicamentos gratuitos a los habitantes de las regiones de La Libertad, Áncash y Lima que recorre la Red Vial N° 4. Los servicios ofrecidos fueron pediatría, cirugía, ginecología, medicina general, obstetricia, odontología, laboratorio, nutrición, entre otras. También ofrecieron descartes de anemia, colesterol y glucosa, vacunación, descarte de COVID-19 y atención veterinaria para mascotas.



Desarrollo integral

El área Responsabilidad Social de Terminales Portuarios Euroandinos, que administra el puerto de Paita, impulsa diversas iniciativas orientadas a fomentar el desarrollo integral y el bienestar de la zona de intervención de la infraestructura de transporte. Reflejando su compromiso con la población, fomentó el desarrollo del pensamiento lógico, habilidades de liderazgo y cuidado de las viviendas.

Durante el año, realizó el "I Torneo de Ajedrez Lourdino 2024" con apoyo de la I.E. Nuestra Señora de Lourdes, logrando fomentar la concentración y el espíritu crítico de 96 estudiantes, durante los cinco meses que duró el taller. Asimismo, se desarrolló el "II Taller de Oratoria y Liderazgo" donde 47 jóvenes del Asentamiento Humano San Francisco de Paita Alta aprendieron técnicas de desenvolvimiento y el "Taller: Riesgos en Instalaciones Eléctricas Domiciliarias" para promover la seguridad eléctrica y la prevención de accidentes en casa.

ANIVERSARIO DE CONCESIONES



Firma del contrato del Terminal Portuario de Salaverry

El **1 de octubre** de 2018 se celebró la firma de contrato con la Empresa Concesionaria Salaverry Terminal Internacional S. A. para administrar el diseño, financiamiento, construcción, operación y transferencia del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, por un periodo de 30 años.

El puerto de modalidad autofinanciada, en sus seis años de concesión a invertido USD 136 millones para mejorar los niveles de servicio y productividad, impulsando el comercio exterior como la exportación de minerales y frutas cultivadas en la zona, además del almacenamiento de fertilizantes importados para la gran actividad agrícola que se desarrolla en la región de La Libertad.

También, a través del Fondo Social Salaverry-FOSS ha contribuido notablemente con la población de la zona de interferencia, al brindar becas universitarias y técnicas; talleres de danza, deporte, computación e inglés para niños; la construcción de modernas infraestructuras en el centro educativo y estadio municipal, entrega de equipos para mejorar la seguridad ciudadana y dotar de herramientas tecnológicas para estudiantes.

Firma del contrato de la IIRSA Sur Tramo 1 (2007)

El Estado Peruano y la concesionaria Carretera Andina del Sur S.A.C suscribieron contrato el **23 de octubre** de 2007 para la administración de la carretera San Juan de Marcona-Urcos con una extensión de 757,6 Km y compromiso de inversión de más de USD 98 millones para la operación y mantenimiento de 9 tramos de trayecto en las regiones de Ica, Ayacucho, Apurímac y Cusco. Esta larga ruta favorece el turismo de las 4 regiones que ayuda a los usuarios a encontrar diferentes destinos.

La Carretera de modalidad cofinanciada ha dinamizado una inversión acumulada de USD 152 millones para la ejecución de obras de mantenimiento de emergencia que le permitió conservar las vías de acuerdo con los estándares técnicos establecidos en los contratos de concesión y brindar servicios adecuados a los 1 298 991 vehículos ligeros y pesados que transitaron por la vía entre enero y octubre del presente.



ANIVERSARIO

DE CONCESIONES



Firma del contrato de la IIRSA Sur Tramo 5

Arequipa, Puno y Moquegua cuentan con un eje de conexión vial denominado carretera IIRSA Sur Tramo 5 que recorre más de 854 Km y comprende los peajes de Matarani, Uchumayo, Patahuasi, Santa Lucía, Caracoto, Pampacuellar, Ilo, Arequipa y Yura establecidos en el Contrato de Concesión, que se suscribió el **24 de octubre** de 2007 entre el Estado y la Concesionaria Vial del Sur-COVISUR S. A.

La carretera que forma parte del Corredor Vial Interoceánico del Sur ha ejecutado una inversión valorizada de USD 291 millones y durante el presente año realizó trabajos de mantenimiento periódico en más de 33 km con el objetivo de restaurar diversos elementos deteriorados por condiciones de tráfico, clima y otros agentes, conservando el tráfico vehicular en la vía que hasta noviembre de 2014 ascendió a 7 323 171 vehículos ligeros y pesados, atendió 2407 llamadas de emergencia y brindó 2039 auxilios mecánicos.

Firma del contrato del Primer Grupo de Aeropuertos (2006)

Aeropuertos del Perú S.A. (AdP) suscribió contrato de concesión el **11 de diciembre** de 2006 para optimizar la conectividad aérea, siendo un motor indispensable para el desarrollo del turismo y comercio en las regiones de Talara, Tumbes, Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Trujillo, Anta, Cajamarca, Chiclayo, Pisco y Piura por un periodo de 25 años. En lo que va del año los terminales aéreos han movilizado más de 15 723 TM de carga y su tráfico de pasajeros ascendió a 6 286 245 personas.

Además, el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia invirtió USD 18 millones para realizar los estudios de ampliación de los terminales aéreos de Iquitos, Pucallpa y Tarapoto, que incluyen el desarrollo de los estudios de demanda, las evaluaciones ambientales, el análisis de alternativas de desarrollo, el concepto arquitectónico, así como las simulaciones en el lado tierra y lado aire de dichos aeropuertos de este paquete de tres aeropuertos ubicados en la Selva peruana.





Renovamos

nuestro **compromiso**

supervisando a las infraestructuras
de transporte de uso público que

unen a más ciudadanos.

