



REPORTE ANUAL DE DESEMPEÑO DEL OSITRÁN 2024

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

Abril de 2025

CONTENIDO

PRÓLOGO	4
ÍNDICE DE SIGLAS, ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS Y UNIDADES	6
I. INTRODUCCIÓN	8
II. FUNCIONES DEL REGULADOR	10
III. EVOLUCIÓN DEL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO	14
IV. CONTEXTO DE LA GESTIÓN DEL OSITRÁN DURANTE 2024	16
V. DESEMPEÑO DEL REGULADOR: ALCANCE DEL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES	19
5.1. Función supervisora	19
5.1.1. Actividades de supervisión	20
5.1.2. Inversiones supervisadas por el Ositrán	23
5.1.3. Principales proyectos de inversión supervisados por el Ositrán	26
5.2. Sanciones y penalidades	35
5.3. Penalidades a empresas supervisoras	55
5.4. Regulación tarifaria	56
5.5. Regulación de acceso	66
5.6. Gestión de Contratos de Concesión	67
5.6.1. Opiniones sobre nuevos Contratos de Concesión	68
5.6.2. Opiniones de modificación de Contratos de Concesión	69
5.6.3. Interpretación de Contratos de Concesión	82
5.7. Reclamos, controversias, denuncias y consultas	83
5.8. Función normativa	87
5.9. Detalle de las opiniones emitidas con relación a proyectos normativos	90
VI. EL OSITRÁN Y LA OCDE	105
6.1. Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio	105
6.2. Agenda temprana	106
6.3. Participación en reuniones bianuales de la NER de la OCDE	106
6.4. Prácticas de transparencia y rendición de cuentas	107
6.5. Implementación del PAFER	108
VII. INTEGRIDAD Y LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN	110
VIII. OSITRÁN MÁS CERCA DE LOS CIUDADANOS	115
8.1. Mecanismos de relacionamiento con los <i>stakeholders</i>	115
8.2. Ositrán al servicio de los usuarios	122
8.3. Consejos de Usuarios	129
8.4. Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios	130
8.5. Audiencias públicas	132

8.6.	Participación en Mesas de Trabajo	133
8.7.	Fomento de la cultura regulatoria	133
IX.	DESARROLLO ORGANIZACIONAL Y CAPITAL HUMANO	136
9.1.	Perfil del capital humano	136
9.2.	Gestión del capital humano	140
9.3.	Implementación de Tecnologías de la Información	150
X.	INFORMACIÓN FINANCIERA PRESUPUESTAL	155
10.1.	Presupuesto por fuente de ingreso.....	155
10.2.	Ejecución presupuestal.....	159
XI.	CONCLUSIONES	162
ANEXOS		167
Anexo N° 1	Listado de Entidades Prestadoras	167
Anexo N° 2	Estados Financieros 2023 (no auditados)	168
Anexo N° 3	Fichas de Contratos de Concesión de la Red Vial – 2024	172
Anexo N° 4	Fichas de Contratos de Vías Férreas y Metro de Lima - 2024.....	182
Anexo N° 5	Fichas de Contratos de Concesión de Puertos – 2024	186
Anexo N° 6	Ficha de Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica – 2024	195
Anexo N° 7	Fichas de Contratos de Concesión de Aeropuertos – 2024	196

PRÓLOGO

Durante el año 2024, los mercados donde operan las entidades prestadoras supervisadas por el Ositrán mostraron un desempeño favorable, reflejo del dinamismo de las actividades económicas vinculadas al transporte de personas y mercancías. Se observó un crecimiento en los niveles de tráfico en los distintos modos de infraestructura de transporte de uso público, así como una mayor ejecución de inversiones por parte de las concesionarias.

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). Al cierre de 2024, 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.

En 2024, la gestión del Ositrán estuvo marcada por hitos relevantes en la supervisión de megaproyectos de infraestructura, que evidencian el avance del país en materia de conectividad y modernización del transporte. Destaca la puesta en operación comercial de la Etapa 1A de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, primer tramo subterráneo del sistema ferroviario eléctrico, que marca un hito en el transporte urbano masivo de la capital. Asimismo, se supervisaron obras estratégicas en la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que avanzaron significativamente con la ejecución de más de USD 395 millones solo en 2024. Otro hito importante fue la suscripción del contrato de concesión del Anillo Vial Periférico, con una inversión referencial de USD 2 400 millones y aproximadamente USD 1000 millones en gastos de liberación de predios, convirtiéndose en una de las concesiones más ambiciosas bajo supervisión del Ositrán. Estos avances, junto con una ejecución total de más de USD 1 000 millones en inversiones supervisadas durante el año, reflejan el rol del regulador en el impulso de proyectos clave para el desarrollo del país.

No obstante, la gestión también enfrentó retos institucionales y operativos, como las restricciones presupuestales impuestas por medidas de austeridad y la falta de quórum en el Consejo Directivo, que obligaron a adoptar mecanismos extraordinarios para asegurar la continuidad de funciones críticas del regulador.

La gestión 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, anualmente se aprueba el Plan de Trabajo del Comité de Mejora Regulatoria, a fin de continuar implementando las recomendaciones de la OCDE y mejores prácticas internacionales en materia de mejora regulatoria. 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, durante 2020 presentamos los resultados de la 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 propósito de identificar oportunidades de mejora y continuar avanzando hacia la meta de convertirnos en un regulador de clase mundial. Desde entonces, nos encontramos trabajando

en la implementación de las recomendaciones formuladas en el marco de dicha evaluación, con miras a fortalecer la institucionalidad y confianza en los stakeholders, así como prestar un mejor servicio a la ciudadanía. Al cierre de 2024, el Ositrán ha implementado acciones para el cumplimiento del 66% del total de las recomendaciones efectuadas en el marco del PAFER (64).

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 2024. Somos el primer organismo regulador que por propia iniciativa remite un informe de desempeño al Congreso y al público en general. Asimismo, de manera voluntaria, realizamos anualmente una Audiencia Pública de Rendición de Cuentas, como un espacio abierto de diálogo y retroalimentación con las partes interesadas.

Esta política institucional busca que el Ositrán se encuentre alineado con las buenas prácticas en materia de gobernanza de Organismos Reguladores propuesta por OCDE en el marco del Programa País, contribuyendo así con el proceso de adhesión a la OCDE que el Perú viene transitando desde 2022.

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 2024, 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.
ACR	: Análisis de Calidad Regulatoria
ADP	: Aeropuertos del Perú S.A.
AIJCH	: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
APMT	: APM Terminals Callao S.A.
CAS	: Contrato Administrativo 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.
CPE	: Cuadro de Puestos de la Entidad
DP WORLD	: DP World Callao S.R.L.
EdI	: Estudio Definitivo de Ingeniería
EEPP	: Entidad Prestadora
EIA	: Estudio de Impacto Ambiental
ENAPU	: Empresa Nacional de Puertos S.A.
GAJ	: Gerencia de Asesoría Jurídica
GAU	: Gerencia de Atención al Usuario
GRE	: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
GSF	: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
IGV	: Impuesto General a las Ventas
INDECOPI	: Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual
ITM	: Informe Técnico de Mantenimiento
ITUP	: Infraestructura de Transporte de Uso Público
JGRH	: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos
LAP	: Lima Airport Partners S. R.L.
LMOR	: Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos
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
RIC	: Reglamento de Información Confidencial del Ositrán
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, carreteras, anillo vial y vías férreas, así como 2 entidades prestadoras públicas (CORPAC y ENAPU). Una labor que garantiza el funcionamiento eficiente de dichos mercados, en beneficio de los usuarios, del Estado y de las entidades prestadoras.

El Ositrán se encuentra comprometido con los principios de calidad regulatoria de la OCDE, razón por la cual, mediante Resolución del Presidencia N° 034-2016-PD-OSITRAN¹ conformó el Comité de Mejora Regulatoria. Dentro de sus principales funciones está la implementación en la institución de los estándares, buenas prácticas y recomendaciones realizadas por la OCDE en el Estudio de la Política Regulatoria del Perú.

En esa misma línea, mediante Resolución de Presidencia N° 047-2016-PD-OSITRAN², el Ositrán aprobó su Política de Mejora Regulatoria, la cual contiene no solo el compromiso institucional de implementar los estándares de calidad regulatoria de la OCDE en la Entidad; sino también una serie de disposiciones de cumplimiento obligatorio, a fin de poner en práctica un sistema de gestión de la calidad regulatoria de carácter permanente. Ello con el fin de asegurar y garantizar la adopción de regulaciones de alta calidad, basadas en evidencia, una mejor supervisión y fiscalización, así como un buen desempeño del regulador.

Así, en el marco de la Política de Mejora Regulatoria, mediante Resolución de Presidencia N° 009-2017-PD-OSITRAN³, modificada por Resolución N° 035-2018-PD-OSITRAN⁴, se dispuso que, a partir del año 2018, el Presidente del Consejo Directivo remita un reporte anual de desempeño del Ositrán a la Comisión de Defensa al Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos del Congreso de la República, a fin de fortalecer la transparencia de sus decisiones normativas y la rendición de cuentas ante las autoridades del Estado.

En ese sentido, en cumplimiento de lo establecido en la citada Resolución de Presidencia N° 009-2017-PD-OSITRAN, este Regulador ha elaborado su Reporte Anual de Desempeño 2024. 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, como parte de su compromiso con la transparencia y la participación ciudadana, el Ositrán realiza de manera voluntaria una Audiencia Pública de Rendición de Cuentas, en la cual presenta directamente a la ciudadanía los resultados de su gestión. De esta manera, 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 cómo se han desempeñado las infraestructuras de transporte supervisadas por el Ositrán. En la sección IV se describe el contexto económico y operativo bajo el cual el Ositrán ha

-
- ¹ Resolución de Presidencia N° 034-2016-PD-OSITRAN, que conforma el Comité de Mejora Regulatoria. Disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/034PD2016.pdf>
- ² Resolución de Presidencia N° 047-2016-PD-OSITRAN, que aprueba la Política de Mejora Regulatoria del Ositrان. Disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/047PD2016.pdf>
- ³ Resolución de Presidencia N° 009-2017-PD-OSITRAN, disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/009PD2017.pdf>
- ⁴ Resolución de Presidencia N° 035-2018-PD-OSITRAN, disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2018/10/035PD2018.pdf>

desempeñado sus funciones durante 2024. En la sección V se ha evalúa el desempeño del regulador con relación al cumplimiento de sus principales funciones. En la sección VI se detallan 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 incluyen 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 la sección IX contiene información relevante sobre la gestión del capital humano de la institución. La sección X desarrolla un balance sobre la situación financiera presupuestal; y, finalmente, se presentan las principales conclusiones acerca del cumplimiento de los objetivos del regulador en el año 2024.

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.

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - Ositrán fue creado mediante Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ley N° 26917), como organismo público descentralizado con personería jurídica de Derecho Público Interno y autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera. El artículo 3 de la citada Ley establece que la misión del Ositrán comprende lo siguiente:

“Artículo 3.- Misión de OSITRAN

3.1. La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

3.2. Para este efecto, entiéndase como:

a) Entidades Prestadoras a aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público; y,

b) Infraestructura nacional de transporte de uso público a la infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte.

(Subrayado agregado)

Con relación al ámbito de competencia del Ositrán, este se encuentra definido tanto en el artículo 4° de la Ley N° 26917, la cual precisa que: “OSITRAN, ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público”; como en el artículo 4° del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, REGO); que indica lo siguiente:

“Artículo 4.- Ámbito de competencia del Ositrán

El OSITRAN es competente para normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de actividades o servicios que involucran explotación de Infraestructura, comportamiento de los mercados en que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, Inversionistas y Usuarios, en el marco de las políticas y normas correspondientes.

Asimismo, 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, exceptuando la regulación tarifaria, según la Ley N° 29754.

De manera excepcional, el Ositrán ejerce sus funciones sobre aquellas actividades o servicios que, por ser de titularidad o ser brindados por Entidades Prestadoras

*o por empresas vinculadas económicamente a éstas, puedan afectar el adecuado funcionamiento de los mercados de explotación de Infraestructura. Corresponde al Consejo Directivo, mediante resolución motivada, determinar la inclusión de todo o parte de tales actividades o servicios, al ámbito de competencia del Ositrán, la cual no implica necesariamente la existencia de regulación sobre dicha actividad o servicio.
(...)"*

(Subrayado agregado)

Adicionalmente, según las definiciones contenidas en el artículo 1° del REGO, la Entidad Prestadora es la empresa o grupo de empresas que tiene titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, sean empresas públicas o privadas y que, frente al Estado y los usuarios, tienen la responsabilidad por la prestación de los servicios. Asimismo, se precisa que, la infraestructura sujeta al ámbito de competencia del Ositrán puede ser aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, red vial nacional y regional.

En síntesis, este organismo ejerce competencia sobre las entidades prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público. En dicho ámbito, el Ositrán ejerce funciones supervisora, reguladora, normativa y sancionadora, así como de solución de controversias y reclamos de usuarios en segunda instancia, de conformidad con el artículo 3° de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos y sus modificatorias⁵ y en concordancia con lo establecido en el artículo 6 de la Ley N° 26917.

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

A continuación, conforme a lo establecido en el Reglamento General del Ositrán (REGO)⁶, se detallan las atribuciones de dicho organismo regulador en el marco de cada una de sus funciones:

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

⁵ Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (Ley N° 27332):
"Artículo 3.- Funciones

3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones: a) Función supervisora: comprende la facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades o actividades supervisadas (...);

b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;

c) Función Normativa: comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios; (...).

d) Función fiscalizadora y sancionadora: comprende la facultad de imponer sanciones dentro de su ámbito de competencia por el incumplimiento de obligaciones derivadas de normas legales o técnicas, así como las obligaciones contraídas por los concesionarios en los respectivos contratos de concesión;

e) Función de solución de controversias: comprende la facultad de conciliar intereses contrapuestos entre entidades o empresas bajo su ámbito de competencia, entre éstas y sus usuarios o de resolver los conflictos suscitados entre los mismos, reconociendo o desestimando los derechos invocados; y,

f) Función de solución de los reclamos de los usuarios de los servicios que regulan."

⁶ Aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, modificado por Decreto Supremo N° 114-2013-PCM y Decreto Supremo N° 079-2023-PCM. Norma disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/01/regio-ositrان-spij.pdf>

⁷ Decreto Supremo N° 044-2006-PCM – Reglamento General del Ositrان
"Artículo 1.- Definiciones:

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.

Adicionalmente, en el marco de la función supervisora, el Ositrán declara ante el Concedente la ocurrencia de una de las causales de suspensión temporal de obligaciones, en el marco de lo establecido en los contratos de concesión; suspensión temporal de la concesión o la caducidad de la concesión, cuando la empresa concesionaria incurra en alguna de las disposiciones establecidas en normas con rango de Ley, normas reglamentarias y complementarias, en el ámbito de su competencia.

- **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 su aplicación, 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 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 ejerce funciones de fiscalización y sanción respecto de las entidades prestadoras bajo su competencia. Dichas funciones comprenden la facultad de fiscalizar el cumplimiento de las normas legales, técnicas y regulatorias que resulten aplicables, así como de las obligaciones asumidas por los concesionarios en los respectivos contratos de concesión. En caso de incumplimiento, el Ositrán puede imponer sanciones y medidas correctivas, de acuerdo con los procedimientos administrativos establecidos y en el marco de su ámbito de competencia.
- **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.

k) ENTIDAD PRESTADORA: Empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, nacional o regional, cuando corresponda, sean empresas públicas o privadas y que, frente al Estado y los usuarios, tienen la responsabilidad por la prestación de los servicios. Lo son también los Administradores Portuarios de infraestructura portuaria de uso público a que se refiere la Ley N° 27943; los que realizan actividades de utilización total o parcial de infraestructura de transporte de uso público, calificada como facilidad esencial, en calidad de Operador Principal, por mérito de la celebración de un contrato de operación, contrato de acceso, asistencia técnica y similares; así como aquellas empresas concesionarias del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, y las que están sujetas a actividades de supervisión, conforme lo establece la Ley N° 29754.”

Los Cuerpos Colegiados son competentes para resolver, en primera instancia, las controversias que se presenten entre dos Entidades Prestadoras, así como entre una Entidad Prestadora y un Usuario Intermedio con relación al cumplimiento e interpretación de los Contratos de Acceso y Mandatos de Acceso. La Entidad Prestadora es competente en primera instancia para la solución de reclamos que presente un Usuario por los servicios prestados por ésta, así como por los reclamos que presente un Usuario Intermedio, con relación al acceso a las Facilidades Esenciales, antes de la existencia de un Contrato de Acceso.

Cabe mencionar que, los recursos administrativos interpuestos contra lo resuelto por los Cuerpos Colegiados del Ositrán y las Entidades Prestadoras, son resueltos en segunda y última instancia administrativa, por el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del Ositrán.

- **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 los derechos y obligaciones de las Entidades Prestadoras, las actividades supervisadas o los Usuarios. La función normativa también comprende el establecimiento de los criterios técnicos, económicos y legales correspondientes, así como los procedimientos a los cuales deberán sujetarse los Contratos de Acceso, incluida su forma y mecanismo de celebración. Del mismo modo, emite Mandatos de Acceso y demás pronunciamientos sobre el Acceso a las Facilidades Esenciales, relativos al debido cumplimiento de las normas y procedimientos establecidos.

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

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

III. EVOLUCIÓN DEL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Durante 2024, el tráfico registrado en las infraestructuras de transporte de uso público supervisadas por el Ositrán ha mantenido una tendencia creciente, superando en la mayoría de casos los niveles registrados previo a la pandemia (2019), lo cual ha motivado un incremento de los ingresos obtenidos por este organismo regulador por concepto de aporte por regulación, como se explicará con mayor detalle en la sección correspondiente.

El sector aeronáutico, uno de los más afectados por la crisis del COVID-19 en el Perú y en el mundo, consolidó su recuperación durante 2024, superando incluso los niveles prepandemia en algunos indicadores. Como se aprecia en el siguiente cuadro, el tráfico total de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales (incluidos pasajeros en tránsito) de la red aeroportuaria nacional se incrementó en 14,8% respecto a 2023, alcanzando un nivel equivalente al 111,6% del tráfico registrado en 2019. Por su parte, la carga total movilizada mostró un crecimiento anual de 6,6%, representando el 86,1% de los niveles de 2019. En este contexto, los ingresos generados por los concesionarios aeroportuarios (LAP, ADP y AAP) crecieron 14,1% en comparación con 2023, superando en 6,5% los ingresos registrados antes de la pandemia.

Cuadro N° 1
Indicadores de la red aeroportuaria nacional*

Indicador	Unidad	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. (%) 24/23	Part. (%) 24/19
Tráfico de pasajeros	Millones	36,7	11,8	18,9	31,1	35,7	41,0	14,8%	111,64%
Tráfico de carga	Miles de toneladas	294,6	207,2	240,2	241,9	238,1	253,8	6,6%	86,14%
Ingresos	S/ Millones	432,3	152,6	208,2	331,2	403,5	460,6	14,1%	106,54%

* 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 2024, la red vial concesionada supervisada por el Ositrán registró un crecimiento sostenido tanto en tráfico como en recaudación de peajes respecto al año anterior. El tráfico total aumentó en 7,0% frente a 2023, alcanzando 80,6 millones de vehículos, mientras que la recaudación de peajes creció en 10,3%, sumando S/ 1,540 millones. Este crecimiento se reflejó tanto en vehículos livianos (+6,4%) como en pesados (+8,1%). En comparación con los niveles prepandemia (2019), los indicadores muestran una recuperación consolidada. El tráfico total superó en 10,9% el registrado en 2019, con un desempeño destacado de los vehículos livianos, que crecieron 18,9% respecto a dicho año. La recaudación de peajes, por su parte, se incrementó en 40,5% frente a 2019, evidenciando una mejora significativa en la dinámica vial y en la sostenibilidad financiera del sistema de concesiones viales.

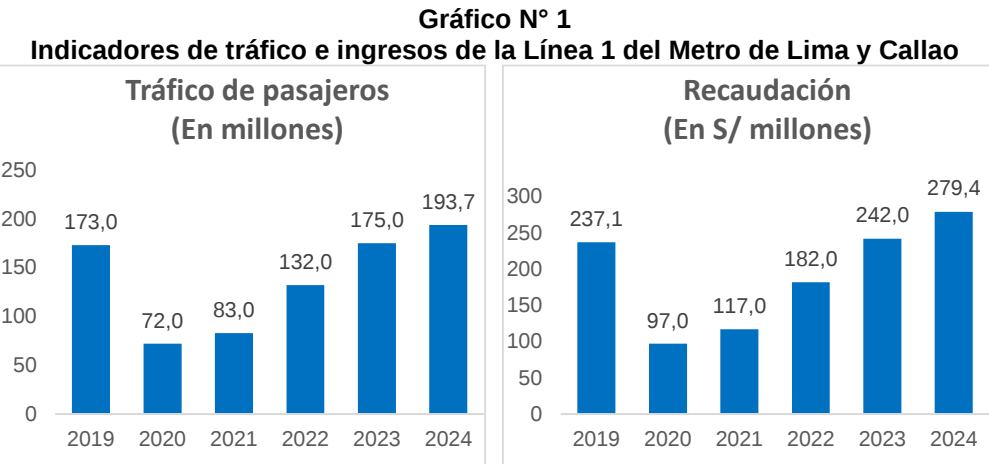
Cuadro N° 2
Indicadores de la red vial supervisadas por el Ositrán

Indicador	Unidad	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. (%) 24/23	Part. (%) 24/19
Tráfico total	Mill.	72,7	62,4	82,8	84,3	75,3	80,6	7,0%	110,9%
Vehículos livianos	Mill.	40,8	36,5	51,2	51,7	45,6	48,5	6,4%	118,9%
Vehículos pesados	Mill.	31,9	25,9	31,6	32,6	29,7	32,1	8,1%	100,6%
Recaudación de peajes	S/ Mill.	1 096	856	1 302	1 457	1 396	1 540	10,3%	140,5%

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.

Como se aprecia en el siguiente gráfico, entre 2019 y 2020, el tráfico de pasajeros de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao cayó drásticamente en 58,4% (de 173,0 a 72,0 millones), producto de las restricciones sanitarias durante la pandemia. Esta caída en la demanda generó una reducción de ingresos del 59,1%, pasando de S/ 237,1 millones en 2019 a S/ 97,0 millones en 2020. A partir de 2021 se observa una recuperación progresiva tanto del tráfico como de la recaudación. En 2024, el tráfico de pasajeros alcanzó los 193,7 millones, lo que representa un crecimiento de 10,7% respecto a 2023 y un incremento de 12,0% en relación con el nivel prepandemia de 2019. De forma consistente, la recaudación ascendió a S/ 279,4 millones, registrando un aumento de 15,5% respecto a 2023 y superando en 17,8% el nivel de ingresos de 2019. Estos resultados reflejan no solo una recuperación plena, sino una expansión de la demanda en el servicio ferroviario urbano más importante del país.



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.

En el caso de las entidades portuarias concesionadas, si bien no se impusieron restricciones al movimiento de mercancías durante la pandemia, en 2020 se registró una contracción de la carga movilizada de 5,4%, lo que supuso una reducción de 2,8 millones de toneladas respecto a 2019, y una caída de ingresos de 3,9% (USD 23 millones menos). Durante 2024, se observa una recuperación sostenida del sector portuario. La carga movilizada alcanzó 62,110 mil toneladas, lo que representa un crecimiento de 12,6% respecto a 2023 y una expansión de 19,0% frente a los niveles prepandemia de 2019. Esta evolución se refleja directamente en los ingresos, que ascendieron a USD 895 millones, con un incremento de 16,5% respecto al año anterior y de 53,9% en relación con 2019.

Cuadro N° 3
Indicadores de tráfico e ingresos de las entidades portuarias supervisadas por el Ositrán*

Indicador	Unidad	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. (%) 24/23	Part. (%) 24/19
Naves atendidas	Unidades	11 080	9466	9284	8468	9627	7663	-20,4%	69,2%
Carga movilizada	Miles de toneladas	52 177	49 370	55 227	53 559	55 137	62 110	12,6%	119,0%
Ingresos	USD Millones	582	559	675	729	768	895	16,5%	153,9%

* La información de 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 2024

- **Órgano rector y toma de decisiones**

Desde el 23 de octubre de 2023, el Consejo Directivo del Ositrán no cuenta con el quorum necesario para sesionar y adoptar acuerdos en el marco de su competencia, debido a la renuncia de unos de sus miembros. Mediante Oficio N° 00349-2023-PD-OSITRAN del 26 de setiembre de 2023, dicha situación fue oportunamente comunicada a la Presidencia del Consejo de Ministros, a fin que convoque al respectivo Concurso Público para designar a los miembros faltantes del Consejo Directivo.

De manera paralela, mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN⁸ de fecha 09 de noviembre de 2023, se aprobaron las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán. A través de dichas disposiciones se estableció que los órganos del Ositrán continuarán evaluando y presentando los informes respectivos con relación a los temas de su competencia, teniendo en cuenta los plazos legales y/o contractuales establecidos. Asimismo, se dispuso que se mantendrán las fechas del cronograma de sesiones del Consejo Directivo previsto para el año respectivo, las cuales se utilizarán para las reuniones de trabajo con la presidenta ejecutiva a fin que los órganos del Ositrán sustenten los informes que se presenten.

Cabe mencionar que, el 19 de noviembre de 2024, mediante Resolución N° 306-2024-PCM⁹, se conformó el Comité de Selección a cargo del Concurso Público para la selección de integrante del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores. El 05 de febrero de 2025, se publicaron los resultados de la subetapa de Entrevista Personal. Conforme al procedimiento, el Presidente del Consejo de Ministros pondrá a consideración del Presidente de la República los resultados, incluyendo, de ser el caso, la lista de postulantes que alcanzaron los mejores puntajes y superaron el mínimo requerido.

Es relevante señalar que, a la fecha de emisión del presente Reporte de Desempeño, el Consejo Directivo sigue sin contar con el quorum requerido para adoptar acuerdos en el marco de su competencia.

- **Gestión financiera**

La contracción de los ingresos percibidos por las entidades concesionarias durante 2020 tuvo un impacto directo en el presupuesto del Ositrán, dado que más del 90% de sus recursos provienen del aporte por regulación pagado por dichas empresas. En ese año, la recaudación por este concepto cayó en 19,8% respecto a 2019, al pasar de S/ 78,5 millones a S/ 62,9 millones.

Desde 2021, se ha observado una recuperación progresiva, acompañando la reactivación de las actividades en las infraestructuras supervisadas. Así, el aporte por regulación aumentó en 27,8% en 2021, 11,6% en 2022 y 4,9% en 2023. En 2024, la recaudación alcanzó los S/ 100,8 millones, lo que representa un crecimiento de 7,1% respecto a 2023 y un incremento acumulado de 28,4% respecto al nivel prepandemia de 2019, marcando el valor más alto en el periodo analizado.

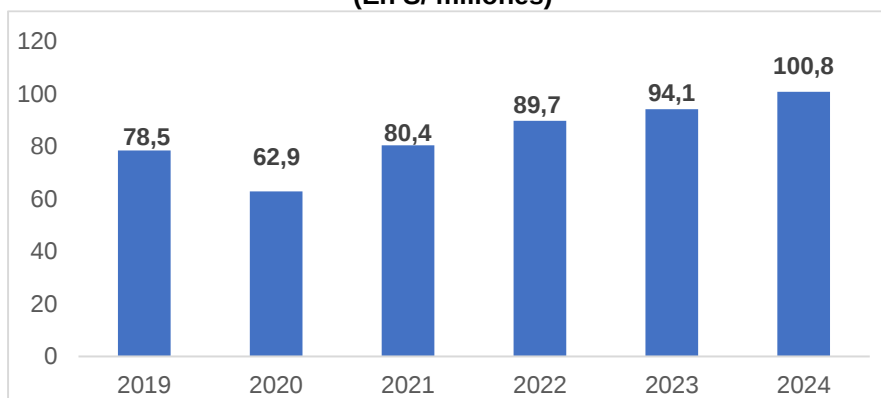
⁸ Resolución N.° 048-2023-PD-OSITRAN. Se aprueban las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán. Documento disponible en:

<https://www.ositrان.gob.pe/anterior/resoluciones/resolucion-n-048-2023-pd-ositrان/>

⁹ Resolución Ministerial N° 306-2024-PCM. Documento disponible en:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7275497/6219141-resolucion-ministerial-n-306-2024-pcm.pdf?v=1732563965>

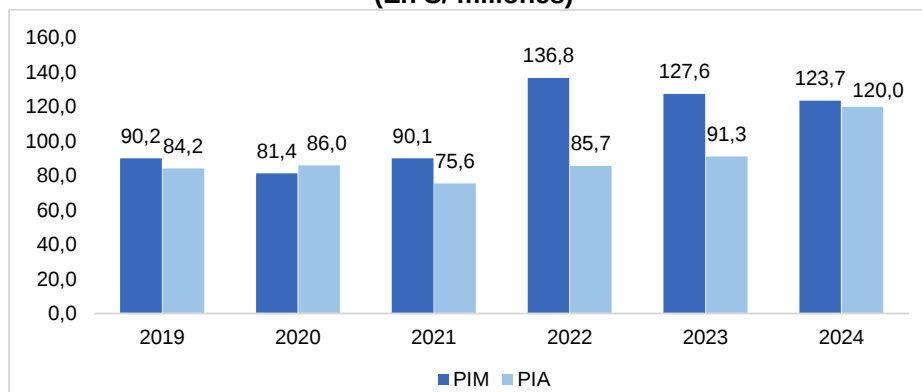
Gráfico N° 2
Evolución del aporte por regulación recaudado por el Ositrán 2019-2024
(En S/ millones)



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

En consonancia con la sostenida recuperación del aporte por regulación, el Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) del Ositrán ha experimentado un crecimiento significativo en los últimos años. En 2024, el PIA ascendió a S/ 120 millones, lo que representa un aumento de 31,4 % respecto al 2023 (S/ 91,3 millones) y un incremento de 42,5 % frente al nivel prepandemia de 2019 (S/ 84,2 millones). No obstante, el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) registró una leve caída en comparación con 2023, pasando de S/ 127,6 millones a S/ 123,7 millones en 2024, lo que refleja una menor incorporación de recursos adicionales, particularmente de saldos de balance, como se explicará en la sección correspondiente.

Gráfico N° 3
Evolución del PIA y PIM de ingresos del Ositrán 2019 – 2024
(En S/ millones)



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

La ejecución financiera de la entidad se ha visto afectada por las restricciones impuestas por el Decreto de Urgencia N° 006-2024¹⁰, el cual establece medidas extraordinarias para asegurar la sostenibilidad fiscal y el equilibrio presupuestario durante el presente ejercicio. Estas medidas han introducido límites específicos a la ejecución en partidas clave como viajes, consultorías, publicidad, telefonía, organización de eventos, entre otras.

En el caso del Ositrán, dichas limitaciones han dificultado el desarrollo de funciones esenciales para su labor reguladora y supervisora. Por ejemplo, la restricción a los viajes domésticos compromete la presencia institucional en audiencias y acciones de supervisión en regiones, mientras que los topes a los servicios de consultoría afectan la capacidad técnica para ejecutar estudios especializados vinculados a infraestructura de transporte. A

¹⁰

<https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/5396258-006-2024>

ello se suma la imposibilidad de ejecutar actividades de comunicación institucional, esenciales para el fortalecimiento de la transparencia y la relación con los usuarios. Estas condiciones han exigido un manejo aún más eficiente del presupuesto, priorizando actividades estratégicas dentro de un marco de ejecución condicionado.

- **Gestión de recursos humanos**

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, la Alta Dirección tomó la decisión de implementar el teletrabajo progresivamente a partir de 2021. De esta manera, el Ositrán se ha convertido en la primera Entidad del Estado en implementar el teletrabajo más allá de la emergencia sanitaria, lo cual ha contribuido a una reducción de los costos administrativos y ha facilitado que el personal equilibre de manera efectiva su vida familiar y profesional, sin comprometer la productividad laboral ni la vocación de servicio. Así, al cierre de 2024, el 83,47% de los servidores se encuentran en la modalidad de teletrabajo.

El 26 de febrero de 2023, mediante Decreto Supremo N° 002-2023-TR, se aprobó el Reglamento de la Ley del Teletrabajo, el cual dispone, en su numeral 34.1, que las entidades públicas están posibilitadas de autorizar, modificar o revertir la prestación de servicios mediante teletrabajo de acuerdo a las necesidades del servicio que prestan, debiendo sujetarse a los recursos humanos, digitales y presupuestales con los que dispone, conforme al procedimiento y criterios establecidos en el Plan de Implementación de Teletrabajo.

Posteriormente, el 23 de marzo de 2023, mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 054-2023-SERVIR-PE, SERVIR aprobó la *“Guía orientadora para implementar el teletrabajo en las entidades públicas”*, cuyo objetivo es brindar orientación a las oficinas de recursos humanos en el proceso de implementación del teletrabajo, de tal modo que se brinde información necesaria para que este proceso pueda ser implementado dentro de los plazos establecidos.

Considerando ello, el 06 de octubre de 2023, mediante Resolución de Gerencia General N° 127-2023-GG-OSITRAN¹¹ y Resolución de Gerencia General N° 00129-2023-GG-OSITRAN¹², se aprobó el Plan de Implementación del Teletrabajo y el Manual de Teletrabajo del Ositrán - 2023, respectivamente. El Plan de Implementación del Teletrabajo establece el marco institucional para determinar las plazas que pueden ser desempeñadas bajo la modalidad de teletrabajo, considerando criterios como flexibilidad del puesto, digitalización de tareas, autonomía, confidencialidad de la información y disponibilidad tecnológica.

Asimismo, durante 2024, el Ositrán ha continuado la transición al Régimen de SERVIR, habiendo culminado la última fase de dicho tránsito. Al cierre de 2024, un total de 27 colaboradores desempeñan sus funciones bajo el régimen de SERVIR (7,4% del total de trabajadores).

¹¹ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/10/reso-127-2023-gg-ositrان.pdf>

¹² <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/10/reso-129-2023-gg-ositrان.pdf>

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

5.1. Función supervisora

El Ositrán se encarga de supervisar el cumplimiento de todas las obligaciones establecidas en 32 contratos de concesión en cinco diferentes tipos de infraestructuras, 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, cuyo objetivo es servir como un instrumento orientador para la previsión, ejecución y control de las actividades de supervisión que deben ejecutarse cada año. El referido plan se elabora tomando en cuenta los siguientes aspectos:

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

Según lo previsto en dicho Plan, el Ositrán programa las actividades de supervisión que realizará a lo largo del año. Dichas actividades pueden realizarse a través de cuatro modalidades: reuniones de trabajo, supervisiones de gabinete, inspección y supervisión in situ permanente¹³. 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 técnica¹⁴.

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 incumplimiento.

Asimismo, conforme a lo establecido en el REGO, el Ositrán, a través de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, previa autorización de la Gerencia General, puede delegar o tercerizar las funciones de supervisión a entidades públicas o privadas de reconocido prestigio, incluyendo empresas especializadas, siempre que se garantice la autonomía e idoneidad técnica.

¹³ 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.

¹⁴ Normalmente se contrata empresas supervisoras cuando la supervisión involucra una alta especialización, plazos amplios de cumplimiento de obligaciones como la ejecución de las obras, alta complejidad del proyecto, montos elevados de presupuestos de ejecución de obras y/o la necesidad de contar con distintos tipos de profesionales para realizar la supervisión. Cabe mencionar que, el accionar y las responsabilidades de dichas entidades están reguladas en el Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras por parte del Ositrán.

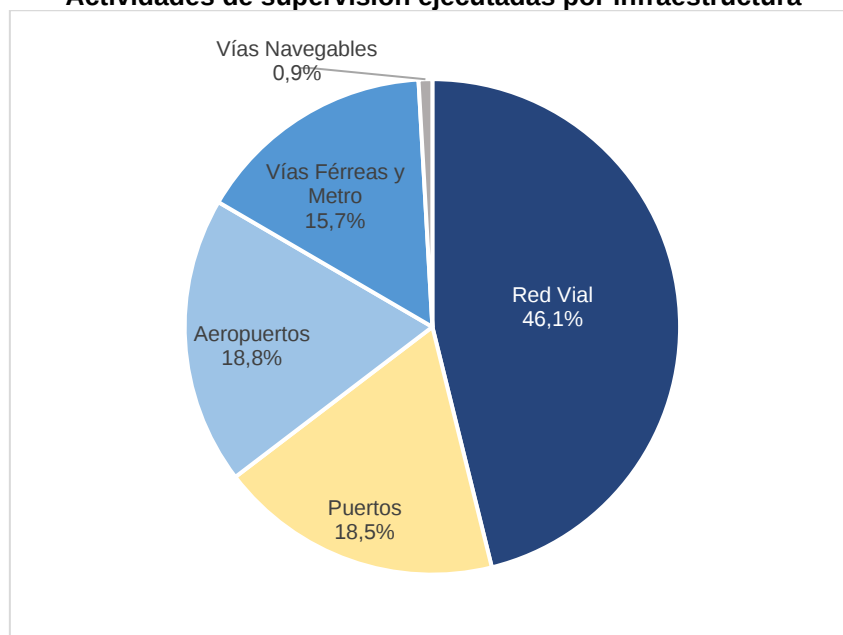
Cabe mencionar que, en el marco de las actividades de supervisión, en caso se determine la existencia de un incumplimiento contractual por parte de las empresas concesionarias, el Ositrán se encuentra facultado para aplicar la correspondiente penalidad o sanción, así como para requerir a la empresa concesionaria el cumplimiento efectivo de la obligación debida¹⁵.

5.1.1. Actividades de supervisión

En el año 2024, el Ositrán supervisó a un total de 34 Entidades Prestadoras, conformada por 32 concesiones y dos 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 Amazónica¹⁶ (en el Anexo N° 1 se muestra el detalle de las mismas).

Durante el año 2024 se realizaron 2681 actividades en el marco de los Programas Anuales de Supervisión. Conforme se aprecia en el siguiente gráfico, un importante porcentaje de las actividades de supervisión realizadas en 2024 (46,1%), correspondieron a infraestructuras viales (1237 actividades), que es donde se concentra la mitad de las concesiones (16).

Gráfico N° 4
Actividades de supervisión ejecutadas por infraestructura



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cabe señalar que, conforme a lo establecido en el “Plan Anual de Supervisión 2024”, aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 172-2023-GG-OSITRAN¹⁷ de fecha 12 de diciembre de 2023, se tenía previsto ejecutar 2724 actividades de supervisión durante 2024. Sin embargo, la referida programación fue modificada mediante la exclusión y reprogramación de actividades debido a factores principalmente exógenos a la Entidad,

¹⁵ Cabe mencionar que, por su propia naturaleza, las penalidades tienen un origen contractual y son fruto de la autonomía privada de las partes. En cambio, el régimen de infracciones y sanciones administrativas tiene su origen en la Ley o norma reglamentaria y su tipificación surge a partir del ejercicio de la potestad sancionadora y funciones adscritas a ella. Así, a diferencia de la penalidad, la imposición de una sanción administrativa tiene una naturaleza punitiva, y su finalidad es desincentivar la comisión de determinada conducta indeseable conforme al marco normativo aplicable, donde el Estado vela por mantener el orden legal y el estado de derecho.

¹⁶ Hasta su caducidad suscrita en octubre de 2024.

¹⁷ <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/12/reso-172-2023-gg-ositran.pdf>

situación que modificó la meta a 2707 actividades (ver siguiente cuadro). Así, del total de actividades de supervisión programadas se ejecutó el 99%, alcanzando el 100% en las actividades de supervisión de las infraestructuras portuarias y vías navegables.

Cuadro N° 4
Actividades de supervisión 2024

Infraestructura	Programadas (1)	Programación Ajustada (2)	Ejecutado (3)	(3) / (1) % avance	(3) / (2) % avance
Aeropuertos	514	509	503	97,9%	98,8%
Red Vial	1262	1252	1237	98,0%	98,8%
Vías Férreas y Metro	426	426	421	98,8%	98,8%
Puertos	497	496	496	99,8%	100,0%
Vías Navegables	25	24	24	96,0%	100,0%
TOTAL	2724	2707	2681	98,4%	99,0%

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 el desarrollo de las actividades de supervisión. En particular, destacan los siguientes:

- Paralización de la Obra Sistema de Contención del Subtramo 5: Sectores Tambo de Mora, Matagente, San Clemente I y II", de la Segunda Etapa de la Red Vial N° 6.
- Paralización de las Obras obligatorias en la Autopista del Sol entre marzo y setiembre, debido a la falta de entrega de terrenos liberados por parte del Concedente.
- Desistimiento del concesionario del Tramo Vial Buenos Aires Canchaque de continuar con el trámite de ampliación de plazo del contrato de concesión, lo cual imposibilitó la posibilidad de solicitar ejecución de obras adicionales.
- Suscripción del Acta de Caducidad del Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica en el mes de octubre de 2024.
- Límites de gasto establecidos por el MEF a través del Decreto de urgencia N° 006-2024 para diversos conceptos entre los cuales se incluyen gastos por viáticos y pasajes, lo cual afectó el desarrollo de las inspecciones programadas.

Por lo anteriormente expuesto, se excluyeron un total de 17 actividades de supervisión programadas para los diferentes trimestres del año 2024, aplicables a las entidades prestadoras bajo la supervisión del Ositrán.

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

Cuadro N° 5
Ejecución de actividades por infraestructura supervisada

ENTIDADES PRESTADORAS	PROGRAMADO (1)	PROGRAMACIÓN MODIFICADA (2)	EJECUTADAS (3)	(3)/(1) %	(3)/(2) %
AEROPUERTOS	514	509	503	98%	99%
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.	62	62	62	100%	100%
AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.	270	265	262	97%	99%
AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.	151	151	151	100%	100%
CORPAC S.A.	31	31	28	90%	90%
CARRETERAS	1262	1252	1237	98%	99%
AUTOPISTA DEL NORTE S.A.C.	85	85	83	98%	98%
CARRETERA SIERRA PIURA S.A.C.	56	52	52	93%	100%
CONCESIONARIA INTEROCEANICA SUR - TRAMO 2 S.A.	71	71	71	100%	100%
CONCESIONARIA INTEROCEANICA SUR - TRAMO 3 S.A.	83	83	77	93%	93%
CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.	90	84	84	93%	100%
CONCESIONARIA VIAL DEL SOL S.A.	82	82	78	95%	95%
CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A.	99	99	99	100%	100%
CONCESIONARIA VIAL SIERRA NORTE S.A.	124	124	124	100%	100%
CONCESIONARIA IIRSA NORTE S.A.	68	68	68	100%	100%
CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY - ACOS S.A.	60	60	60	100%	100%
DESARROLLO VIAL DE LOS ANDES S.A.C.	71	71	71	100%	100%
INTERSUR CONCESIONES S.A.	92	92	91	99%	99%
RED VIAL 5 S.A.	85	85	83	98%	98%
CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.	58	58	58	100%	100%
CONCESIONARIA PERUANA DE VÍAS - COVINCA S.A.	68	68	68	100%	100%
CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.	70	70	70	100%	100%
VÍAS FÉRREAS Y METRO	426	426	421	99%	99%
METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A.	164	164	159	97%	97%
TREN URBANO DE LIMA S.A.	145	145	145	100%	100%
FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.	52	52	52	100%	100%
FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.	65	65	65	100%	100%
PUERTOS	497	496	496	100%	100%
APM TERMINALS CALLAO S.A.	64	64	64	100%	100%
CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.	61	61	61	100%	100%
DP WORLD CALLAO S.R.L.	63	63	63	100%	100%
TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS S.A.	64	64	64	100%	100%
TRANSPORTADORA CALLAO S.A.	62	62	62	100%	100%
TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.	62	62	62	100%	100%
TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A.	47	46	46	98%	100%
SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A.	60	60	60	100%	100%
LOGÍSTICA PERUANA DEL ORIENTE S.A.	11	11	11	100%	100%
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A. – ENAPU S.A.	3	3	3	100%	100%
VÍAS NAVEGABLES	25	24	24	96%	100%
CONCESIONARIA HIDROVIA AMAZONICA S.A.	25	24	24	96%	100%
TOTAL	2724	2707	2681	98%	99%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Durante el año, se presentaron diversas dificultades que afectaron la ejecución de las actividades de supervisión, requiriendo la adopción de medidas específicas para mitigarlas. En particular, las restricciones presupuestales impuestas por el Decreto de Urgencia N° 006-2024, que estableció límites de gasto en varios conceptos —incluyendo viáticos y pasajes—, obligaron a que las inspecciones programadas en el Plan Anual de Supervisión que podían ser ejecutadas por Supervisores In Situ fueran asumidas directamente por estos, a fin de no exceder los montos autorizados para comisiones de servicio. Esta situación afectó principalmente a la Jefatura de Contratos de la Red Vial, que redujo sus comisiones de servicio al mínimo indispensable (limitándose a acompañamientos a la Contraloría General de la República y comisiones no programadas), y modificó algunas inspecciones económico-comerciales para ser ejecutadas en gabinete.

Tras múltiples gestiones realizadas ante el Ministerio de Economía y Finanzas, detalladas en el Memorando Conjunto N° 00090-2024-MC-OSITRAN suscrito por la Gerencia de Administración y la Gerencia de Planeamiento y Presupuesto, se logró la publicación del Decreto Supremo N° 234-2024-EF el 22 de noviembre de 2024, que autorizó el incremento del límite de gasto para viáticos y pasajes al Ositrán. Si bien esto permitió reanudar algunas acciones de supervisión en diciembre, el escaso margen de tiempo y la necesidad de coordinar previamente muchas visitas ocasionaron que varias no pudieran ejecutarse, entre ellas a la IIRSA Sur Tramo 3, Aeropuerto de Tingo María, Red Vial N° 4, Autopista del Sol, Red Vial N° 5 e IIRSA Sur Tramo 4.

Adicionalmente, persiste la problemática externa relacionada con el incumplimiento del Concedente en la entrega de terrenos y liberación de interferencias necesarios para la ejecución de obras por parte de los concesionarios. En el caso de la Autopista del Sol, la ejecución de obras obligatorias se paralizó entre marzo y setiembre debido a la falta de liberación de interferencias y entrega de predios, conforme lo señalaron las Cartas N° 00781-2024-COVISOL y 01350-2024-COVISOL. Asimismo, en la Red Vial N° 4, no se han liberado los terrenos requeridos para ejecutar la Segunda Calzada y otras obras de desempate; mientras que en la Longitudinal de la Sierra Tramo 2, esta situación afecta tanto las obras de Rehabilitación y Mejoramiento como los tramos con Mantenimiento Periódico Inicial.

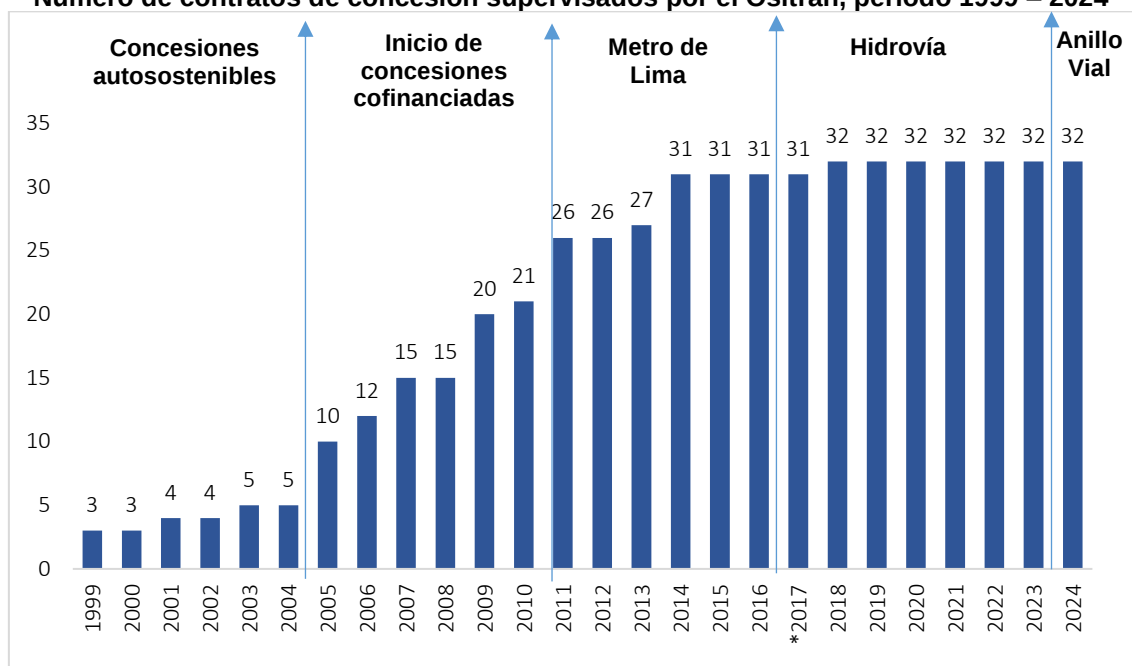
5.1.2. Inversiones supervisadas por el Ositrán

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, adjudicado en el año 2001. A partir del 2005, se comenzó 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. No obstante, el 15 de octubre de 2024, el MTC y el concesionario suscribieron el Acta de Acuerdo de Caducidad del Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica. Posteriormente, en 2018, se entregó en concesión el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry; mientras que en noviembre de 2024 se suscribió el Contrato de Concesión del Anillo Vial Periférico. Así, a la fecha el Ositrán supervisa un total de 32 contratos de concesión de infraestructura de transporte a nivel nacional, además de dos 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 2024, resaltando los principales hitos ocurridos dentro de dicho periodo.

Gráfico N° 5
Número de contratos de concesión supervisados por el Ositrán, periodo 1999 – 2024*



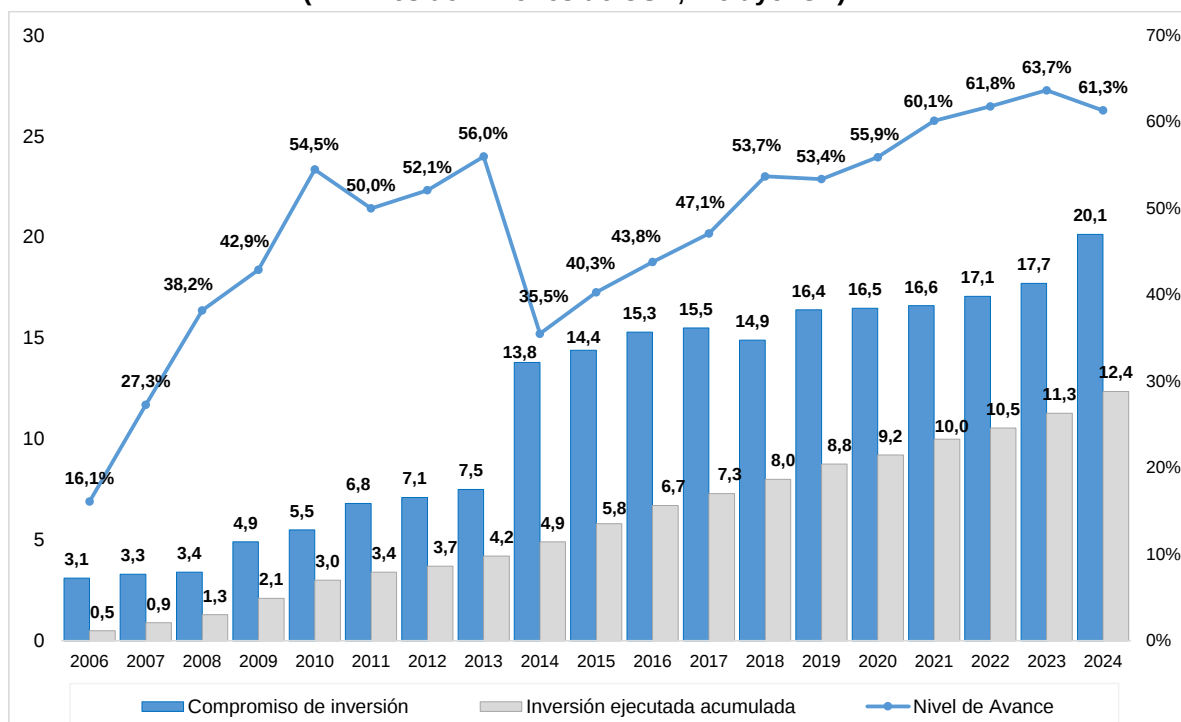
* En el 2017 se resolvió el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero (Oficio N° 142-2017-MTC/01 de fecha 13 de julio del 2017) y se suscribió el Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

El crecimiento sostenido en el número de contratos de concesión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (ITUP) ha tenido un impacto significativo en el compromiso de inversión. Entre 2006 y 2024, la inversión referencial comprometida pasó de USD 3 100 millones a USD 20 034 millones, lo que representa un incremento del 548%. Esta evolución puede observarse claramente en el siguiente gráfico. Un hito importante en este período fue la suscripción del contrato de concesión del Anillo Vial Periférico en noviembre de 2024, que contempla una inversión referencial de USD 2 400 millones, lo cual contribuyó de manera destacada al aumento del compromiso de inversión en dicho año. Cabe señalar que la única caída relevante en este indicador se dio en 2018, cuando el compromiso de inversión se redujo respecto al año anterior. Esta disminución obedeció a la resolución unilateral e irrevocable del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), cuya inversión proyectada ascendía a USD 600 millones.

Gráfico N° 6
Montos de inversión referencial y grado de avance de ejecución al año 2024
(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 2024, la inversión ejecutada (USD 12 355 millones) representó el 61,3% del compromiso total de inversiones, existiendo un monto pendiente de ejecución en los próximos años de USD 7790 millones, lo cual representa un incremento de 21% con relación a la inversión pendiente de ejecutar en 2023 (USD 6437 millones).

Compromisos de inversión al 2024

De los USD 20 033,6 millones de inversión comprometida al 2024 en infraestructuras de transporte bajo supervisión del Ositrán, el 30,0% (equivalente a USD 6 018,2 millones) corresponde a proyectos de vías férreas, que incluyen dos ferrocarriles y las Líneas 1 y 2 del Metro de Lima¹⁸. Le sigue la infraestructura de carreteras, con USD 5 453,6 millones, que representa el 27,2% del total (correspondiente a 16 concesiones viales). En tercer lugar, se ubican los puertos, con una inversión comprometida de USD 3 447,5 millones (17,2%), seguidos por los aeropuertos, que alcanzan USD 2 714,3 millones (13,5%) y, finalmente, el Anillo Vial Periférico, con USD 2 400 millones, que representa el 12,0% del total. Cabe señalar que, después de la Línea 2 del Metro, el Anillo Vial Periférico es la segunda concesión en importancia por el monto de la inversión referencial que supone.

¹⁸ 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.

Cuadro N° 6
Compromiso de inversión por infraestructura*

Infraestructura	Inversión comprometida (En USD millones)	Porcentajes
Carreteras	5453,6	27,2%
Aeropuertos	2714,3	13,5%
Puertos	3447,5	17,2%
Vías Férreas	6018,2	30,0%
Anillo Vial Periférico	2400,0	12,0%
Total	20 033,6	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.

Inversiones ejecutadas durante 2024

Durante el año 2024, el Ositrán supervisó la ejecución de obras valorizadas en USD 723,5 millones (incluido IGV), con lo cual se alcanzó una ejecución acumulada de USD 11 273 millones, de los cuales la mayor parte corresponde a inversiones en carreteras (43,5%), seguida por vías férreas (32,1%), puertos (18,7%) y, finalmente, aeropuertos (5,7%).

Cuadro N° 7
Inversión ejecutada por infraestructura

Infraestructura	Inversión ejecutada 2024		Inversión ejecutada acumulada al 2024	
	USD millones	Part. %	USD millones	Part. %
Vías Férreas	478,6	44,2%	4099,3	33,2%
Carreteras	42,6	3,9%	4948,3	40,0%
Puertos	165,9	15,3%	2268,8	18,4%
Aeropuertos	395,5	36,6%	1038,1	8,4%
Total	1082,7	100,00%	12 355,4	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 2024 se presentaron los siguientes hechos de importancia:

Red Vial

En el año 2024, en las carreteras concesionadas cuya supervisión está a cargo del Ositrán, se han ejecutado obras por USD 42,6 millones. A continuación, se detallan las principales obras ejecutadas a nivel de cada concesión:

- **Red Vial N° 4:** Durante el año 2024, se ejecutaron inversiones por un monto total de USD 18,4 millones. En dicho año, se continuó la ejecución de la Obra Vial No Ofertada Vía de Evitamiento Chimbote, que comprende 39,8 kilómetros de vía asfaltada en doble calzada. Asimismo, en octubre de 2024 se culminó la ejecución de la primera fase de la Unidad de Peaje Santa; ambas obras se ejecutaron en el marco de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión.

A diciembre de 2024 estuvo pendiente el proceso de aceptación de ambas obras según la cláusula 6.20 del Contrato de Concesión

- **IIRSA Norte:** Se continuaron las Obras Accesorias Prioritarias, así como las obras del Fenómeno de El Niño Costero 2017 – Paquetes N°s 1, 5, 6 y 7. Además, se llevó a cabo la primera parte de las Obras Accesorias del Tramo 3, relacionadas con el desvío del Puente Aguas Claras, Puente Naranjillo, así como los desvíos provisionales de los sectores 1 y 2. También se ejecutaron 5 obras accesorias en los tramos 2, 3 y 5, y otras 2 en el Tramo 1. Estas obras representaron una inversión total de USD 7,2 millones para el 2024.

La ejecución de estas obras accesorias e ITMs en la Concesión, han permitido recuperar los niveles de servicio de la vía concesionada, brindando con esto una mayor seguridad a los usuarios.

- **IIRSA Sur, Tramo 4:** El Concesionario culminó la ejecución del Componente N.º1 del Túnel Ollachea, correspondiente a las obras civiles. Por su parte, el Componente N.º2, relacionado con el equipamiento electromecánico, se encuentra en ejecución y registró un avance del 31,8 % al 31 de diciembre de 2024. Asimismo, en octubre de 2024 se concluyó la Obra Accesorias del sector inestable ubicado entre el km 342+280 y el km 342+560. Adicionalmente, en abril de 2024 se inició la Fase 2 del Evitamiento Ollachea, correspondiente a la zona urbana; sin embargo, a diciembre de 2024, su ejecución se encuentra suspendida debido a factores climatológicos y sociales. En conjunto, estas intervenciones significaron un total de USD 9,4 millones.
- **Autopista del Sol:** Se ejecutaron obras obligatorias, así como las obras de Reconstrucción FEN en el Sector Puente Arenita (Calzada Existente). Estas Obras significaron un total de USD 2,0 millones.
- **IIRSA Sur Tramo 2:** Durante el año 2024, se ejecutaron las siguientes Obras Accesorias: Obra Accesorias del Sector Km 244+300 al Km 244+500 (progresivo hito), Obra Accesorias del Sector Km 3+440 al Km 3+500 (progresivo hito), Obra Accesorias del Sector Km 8+928.76 al Km 9+024 (progresivo hito), lo cual significó un total de USD 85 111.
- **IIRSA Sur Tramo 3:** Se ejecutó la obra accesorias del Sector Km 258+928.76 al Km 258+690 (progresivo hito), lo cual significó un total de USD 0,7 millones.
- **Red Vial N° 5:** Durante el 2024, se ejecutaron las siguientes obras complementarias: Paso a Densivel Inferior Peatonal y de vehículos Menores Km. 79+940; Paso a Densivel Inferior Peatonal Km 79+470; Paso a Densivel Inferior Peatonal Km 171+785; Paso a Densivel Inferior Peatonal Km 181+320; Mejoramiento del Intercambio Vial Medio Mundo Km. 171+310; y el Puente Peatonal Km 181+950", que representan un monto de inversión de USD 4,7 millones.
- **Red Vial N° 6:** Se inició la ejecución de la nueva obra del Intercambio Vial Bujama, con el propósito de mejorar la seguridad vial en un punto crítico de la Red Vial 6, afectado por el crecimiento poblacional en la zona. Esta infraestructura facilitará el acceso a los servicios de transporte público y al comercio local, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de los habitantes de dicha jurisdicción. Asimismo, permitirá agilizar el tránsito en la Panamericana Sur, reduciendo la congestión vehicular y los tiempos de viaje. Cabe señalar que durante el año 2024, no se registró valorización de la obra.

Es relevante señalar que, si bien se registraron avances significativos en la ejecución de obras viales durante el año 2024, también se identificaron diversos factores que han limitado una mayor ejecución de inversiones en las infraestructuras supervisadas por el Ositrán. A continuación, se detallan los principales casos:

- **IIRSA Sur Tramo 2**

Durante el año 2024 se ejecutaron algunas obras accesorias menores. Sin embargo, la ejecución de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje de Yanacancha, ubicada en el km 90 del Tramo 2 (Urcos – Inambari), enfrentó importantes limitaciones. Aunque su inicio fue registrado el 4 de octubre de 2024, en esta obra se han registrado interferencias físicas que han dificultado su normal desarrollo. Al respecto, el MTC informó al Ositrán que realizó la entrega formal de predios al Concesionario en julio de 2024, y que la Dirección de Disponibilidad de Predios continúa realizando gestiones para la liberación de interferencias.

Asimismo, el presupuesto asignado para esta obra (USD 9,7 millones), basado en el presupuesto referencial del año 2004, resulta insuficiente frente a la magnitud y costos actuales de ejecución, lo cual ha limitado su avance efectivo durante el periodo 2024–2025

- **Longitudinal de la Sierra tramo 2:**

Durante el año 2024 no se registró ejecución de inversiones debido a problemas contractuales y la falta de disponibilidad de áreas. El componente de Rehabilitación y Mejoramiento (RyM), que contempla dos subtramos, se encuentra con suspensión de obligaciones desde julio de 2019 hasta el 31 de marzo de 2025, como consecuencia de la falta de entrega de áreas de la concesión.

Por otro lado, respecto al Mantenimiento Periódico Inicial (MPI), que comprende ocho subtramos, siete fueron ejecutados; sin embargo, sus trabajos fueron rechazados por el Concedente en 2019. Aunque el Concesionario solicitó la realización de un peritaje técnico, este no se concretó, generando un proceso de arbitraje que permanece activo durante 2024.

Con relación al subtramo 07 (Cajamarca – km 1269+000), el Concedente comunicó al Regulador el proyecto de “Acta de Acuerdos para la Suspensión de Obligaciones Contractuales en las Zonas Urbanas del MPI” y el “Acta de Cierre de Trato Directo”, mediante Oficio N.º 4468-2024-MTC/19.02 del 4 de diciembre de 2024. La ejecución pendiente del MPI en este subtramo permitirá, según el contrato de concesión, la emisión del último Hito de Inversiones.

En este marco, los principales factores que han afectado la ejecución de las inversiones han sido los siguientes:

- Demoras en la entrega de terrenos y liberación de áreas requeridas para la ejecución de obras, incluyendo la remoción oportuna de interferencias que impiden el inicio de los trabajos en los plazos establecidos.
- Retrasos por parte del Concedente en la aprobación de nuevas obras accesorias, adicionales y de mantenimiento periódico (ITM), lo que afecta la ejecución oportuna de los compromisos contractuales.
- Demoras en la aprobación de los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) y/o en su reformulación, generando retrasos en el inicio de obras y, en algunos casos, incrementos significativos en los montos de inversión estimados.
- Insuficiente previsión presupuestal del Concedente para la contratación de supervisión de obras de mantenimiento periódico en concesiones viales (por ejemplo, en los tramos de IIRSA Norte y Sur), así como asignaciones presupuestales reducidas —inferiores al 60%— para la supervisión de obras de inversión, en comparación con los montos contratados directamente por el propio Concedente.

- Falta de comunicación oportuna de las obras accesorias acordadas mediante actas suscritas por ambas partes, lo que limita la capacidad del regulador para programar, contratar y definir adecuadamente la supervisión correspondiente.
- Los plazos referenciales establecidos para obras accesorias no permiten una adecuada planificación, ya que muchas de estas requieren previamente la liberación de terrenos y eliminación de interferencias.

En ese sentido, y conforme se ha expuesto en los apartados previos, puede colegirse que la ejecución de las inversiones ha estado condicionada, principalmente, por factores ajenos a la gestión del Ositrán.

Aeropuertos

Durante el año 2024, la mayor ejecución de inversiones en las concesiones aeroportuarias se ha realizado en el marco de las mejoras previstas para el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC) como parte del Proyecto de Ampliación – Fase III, en la que se continuó con la implementación de las obras correspondientes al Periodo Remanente de la concesión. Dicho proyecto comprende la construcción de la Segunda Pista de aterrizaje, el nuevo Edificio Terminal, nuevas Plataformas, sistema de Calles de Rodaje y otros elementos conexos.

Recuadro N° 1

Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

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

El Concesionario vio por conveniente el desglose del Proyecto en varios paquetes de trabajo, siendo 8 los paquetes de trabajo relevantes, realizando procesos de concurso privado para cada uno de ellos. De dichos paquetes de trabajo, 6 se encuentran culminados, 1 en ejecución y 1 en la fase de estudio, cuyo estado situacional es el siguiente:

- 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): Comprende la construcción de los Edificios del Lado Aire del AIJC, entre los cuales se incluyen la nueva Torre de Control, el Edificio de Extinción de Incendios, el Centro de Regulación y Transformación, el Centro de Control de Fauna y otras edificaciones conexas. Cabe precisar que, en el mes de octubre, se culminaron los trabajos de reemplazo de los vidrios del fanal de la Torre de Control.
- Paquete de Trabajo WP2.2 – Construcción Lado Aire (Culminado e incluye la 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, cuya ejecución ya se encuentra culminada.
- Paquete de Trabajo WP 4 que comprende la Línea de utilización eléctrica en 60KV y la Sub-Estación Provisional 60-20KV, se encuentra culminado.
- El Paquete de Trabajo WP3 – Construcción del nuevo Terminal: Comprende la construcción del nuevo Terminal del AIJC, que incluye el 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. Se viene ejecutando bajo la modalidad fast track la obra e Ingeniería Definitiva, cuyos trabajos se encuentran en su fase final, con un avance de obra del 99% de la infraestructura aeroportuaria a poner en operación. El 1% restante corresponde a actividades pendientes en diversas áreas, entre las que se incluyen pruebas integrales de funcionamiento en un entorno lo más similar posible a la operación real, así como la obtención de las autorizaciones de los organismos competentes.

- 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.

En el siguiente recuadro presentan los principales hitos y limitaciones asociados al avance del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con énfasis en el estado de implementación del Nuevo Terminal de Pasajeros.

Recuadro N° 2

Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Mediante la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC se estableció como una Mejora Obligatoria, previéndose su acceso principal por la Av. Santa Rosa, conforme al Plan de Desarrollo Aeroportuario (PDA) 2018. En ese marco, el Concedente se comprometió a ejecutar el Puente Santa Rosa, ubicado en la intersección de las avenidas Morales Duárez y Santa Rosa, sobre el río Rímac y hasta el lindero del área de la concesión, con fecha límite originalmente prevista para el 1 de julio de 2021. No obstante, dicha fecha fue postergada hasta fines del 2024 mediante el Acta de Acuerdos suscrita el 29 de abril de 2022.

Durante el año 2024, el Concesionario ejecutó las vías internas dentro de los terrenos de la concesión que permitirán la conectividad del nuevo terminal con el futuro Puente Santa Rosa.

Como medida transitoria, mediante la Adenda N° 8 al Contrato de Concesión, las Partes acordaron la suspensión temporal y parcial del pago de la retribución a cargo del Concesionario, a fin de que este financie la construcción de las vías internas que conectan el nuevo terminal con los puentes modulares implementados por el MTC. Al cierre de 2024, dichas vías internas se encuentran culminadas. Sin embargo, la instalación de los puentes modulares no sustituye la obligación del Concedente de construir el Puente Santa Rosa, conforme a lo establecido en la Adenda N° 7.

Posteriormente, con fecha 30 de enero de 2025, las Partes suscribieron un nuevo Acta de Acuerdos, con el objeto de establecer lineamientos respecto al inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC y su conectividad con los puentes de acceso. En dicha acta, se acordó prorrogar el inicio de operaciones del nuevo terminal hasta, como máximo, el 30 de marzo de 2025. Esta prórroga se sustenta en el numeral 5.3 de la Cláusula Quinta de la Adenda N° 7, que contempla la posibilidad de postergar la puesta en operación cuando el Concesionario no haya obtenido todas las licencias y permisos emitidos por las autoridades competentes, pese a haberlas solicitado. Finalmente, se ratificó el compromiso del Concedente de poner en operación el Puente Santa Rosa a más tardar el 31 de enero de 2029, garantizando así la conexión definitiva del nuevo terminal. Cabe precisar que, la apertura del nuevo terminal fue nuevamente postergada, sin que, hasta la fecha, se haya comunicado un nuevo cronograma oficial para el inicio de sus operaciones¹⁹.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁹ Cabe mencionar que, el Ositrán, en cumplimiento de su labor de supervisión y en el marco del Acta de Acuerdos suscrita entre LAP y el MTC, realizó inspecciones entre el 24 y 30 de marzo de 2025 en el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, constatando un avance del 99,9 % en la infraestructura y equipamientos.

Cabe señalar que al cierre de 2024, aún permanece pendiente, por parte de CORPAC S.A., la culminación de la implementación de los sistemas de aeronavegación, así como la capacitación del personal de controladores aéreos necesario para operar la segunda pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC). Estas acciones son de competencia del Concedente, conforme a lo establecido en la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión del AIJC, siendo responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de CORPAC S.A., garantizar su ejecución.

Respecto a la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales, durante el año 2024, el Concesionario Aeropuertos del Perú S.A. (AdP) viene ejecutando obras correspondientes al Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire (PRMLA), específicamente en el Aeropuerto de Piura. Estas obras comprenden la rehabilitación integral del sistema de pistas (pista de aterrizaje, calles de rodaje y plataforma de aeronaves), así como la construcción del cerco perimétrico y la vía perimetral del aeropuerto. La inversión estimada es de USD 43 millones (incluido IGV) y el avance acumulado reportado por el concesionario al cierre de diciembre de 2024 asciende a 54,8%.

En cuanto a la concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, durante 2024 se ejecutaron diversas inversiones menores, entre las que destacan: el cableado estructurado en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna; la adquisición de señalética y "lettering" para los terminales de Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna y Ayacucho; y, la compra de máquinas de rayos X para el control de acceso a la sala de embarque del aeropuerto de Arequipa.

Sin embargo, la ejecución de proyectos de mayor envergadura presenta limitaciones. Por ejemplo, la obra de Rehabilitación del Lado Aire del Aeropuerto de Juliaca, que contempla pavimentos, franja, iluminación y drenaje, no ha iniciado debido a que el Expediente de Desarrollo de Ingeniería (EDI) aún no ha sido aprobado en su totalidad. A la fecha, solo ha sido aprobado el Tomo 1, con un presupuesto estimado de USD 119,8 millones, mientras que el Tomo 2 está en proceso de elaboración y se prevé su presentación en mayo de 2025. Solo tras su aprobación, el Concedente y el Concesionario podrán iniciar las gestiones para contratar a la empresa ejecutora.

Asimismo, si bien en 2024 se aprobaron los EDIs para la remodelación y ampliación del terminal de pasajeros del aeropuerto de Arequipa, y para la adecuación del cerco perimétrico, sistema de videovigilancia e iluminación perimetral del aeropuerto de Ayacucho, hasta la fecha del presente informe no se han iniciado los procesos de licitación necesarios para ejecutar dichas obras.

Finalmente, se han identificado demoras por parte del Concesionario en la atención a las observaciones formuladas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) a los EDIs de los proyectos de remodelación y ampliación de los terminales de pasajeros en Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna, así como a los EDIs de adecuación del cerco perimétrico, videovigilancia e iluminación perimetral en los aeropuertos de Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Estas demoras han impedido que los expedientes sean aprobados por la autoridad competente, retrasando el inicio de las obras previstas.

Puertos

En el año 2024, en los puertos concesionados cuya supervisión está a cargo del Ositrán, se han ejecutado inversiones por USD 165,9 millones. De este monto, el 83,0 % corresponde a DP World y el 9,6 % a AMPT. En menor medida, se registraron inversiones por parte de TPE (2,6 %), SATI (2,5 %) y TPGSM (2,2 %). A continuación, se detallan las principales obras ejecutadas en cada concesión:

- **Terminal de Contenedores Muelle Sur-Callao:** Durante el año 2024, se registró una inversión ejecutada estimada de USD 137,8 millones, la cual comprende la ejecución de las siguientes obras:

- Obras Obligatorias de la Fase 2: Extensión del muelle Bicentenario de 650 metros hasta 960 metros, el incremento de 30,3 hectáreas del área operativa y la adquisición de equipamiento portuario (dos grúas STS Post Panamax, seis grúas de patio eléctricas, entre otros).
- Obras Adicionales: Extensión del muelle Bicentenario de 960 metros hasta 1050 metros, la ampliación del patio de almacenamiento de contenedores, edificaciones auxiliares y la adquisición de equipamiento portuario (una grúa STS Post Panamax, cuatro grúas de patio, seis grúas de patio eléctricas, entre otros).
- Inversión Adicional: Ampliación de Vestuarios en el Edificio de Amenidades.

Asimismo, el 21 de octubre de 2024 se inició la obra correspondiente a la Inversión Adicional “Ampliación de Edificios”, cuyo expediente técnico fue aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y cuenta con una inversión de S/ 2,72 millones (sin IGV). Al 31 de diciembre de 2024, esta obra registra un avance acumulado de 8,9%, según lo informado por el especialista en metrados, valorizaciones y calidad contratado por Ositrán.

- **Terminal Portuario de Paíta:** Durante 2024, el Concesionario ejecutó una inversión total de USD 4,3 millones, correspondiente a la ejecución de obras de Inversión Adicional, entre las cuales destacan: la adquisición de dos tolvas graneleras, un montacargas de cinco toneladas, seis terminal tractors, una barredora, treinta ganchos de elevación automática, herramientas tecnológicas para la gestión del mantenimiento de activos y un semirremolque cama baja.

Asimismo, desde el 9 de julio de 2024 se encuentra en ejecución la obra de Inversión Adicional denominada “Sistema de Detección y Extinción Automática de Incendios para Equipamiento e Infraestructura Crítica de Terminales Portuarios Euroandinos”, la cual registra un avance del 82,5% al 31 de diciembre de 2024.

- **Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry:** Durante 2024, el concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 4,1 millones, correspondiente a la ejecución de 6 Inversiones Discrecionales, todas las cuales se encuentran culminadas y operativas desde el 12 de julio de 2024. Estas inversiones fueron las siguientes:
 - Inversión Discrecional N° 1: Construcción de servicios higiénicos para el personal de operaciones portuarias.
 - Inversión Discrecional N° 2: Elevación de tensores en los almacenes de soya y fertilizantes – Etapa 2 y adelanto de la Etapa 4.
 - Inversión Discrecional N° 3: Reforzamiento estructural para el ensanche de las puertas principales de acceso al almacén de azúcar – Etapa 1.
 - Inversión Discrecional N° 4: Implementación de estaciones para actividades de manto.
 - Inversión Discrecional N° 5: Implementación de tomas reefer para contenedores refrigerados.
 - Inversión Discrecional N° 7: Construcción de laboratorio de muestras para concentrado de minerales.

Asimismo, desde el 9 de septiembre de 2024, se encuentra en ejecución la Inversión Discrecional N°13: “Zona de Almacenamiento de Graneles Sólidos - Parque de Antracita para el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry”, con una inversión estimada de USD 12,9 millones. Al 31 de diciembre de 2024, esta obra registraba un avance acumulado estimado del 5,2 %. El plazo de ejecución es de 300 días calendario, con fecha de culminación programada para el 6 de julio de 2025.

- **Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao:** Durante el 2024, el concesionario ejecutó inversiones ascendentes a USD 16,0 millones

correspondientes a Inversiones Complementarias, entre las cuales destacan: la remodelación de la Balanza N°2, la implementación de una Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR), la ampliación de vestuarios para el personal operativo (Changing Room), y el inicio de diversas obras, tales como la reubicación de tuberías en el Amarradero 5A (iniciada el 11 de octubre de 2024), la construcción del nuevo edificio de SUNAT en el Almacén K (también iniciada el 11 de octubre de 2024), y la mejora de la planta de tratamiento de aguas residuales con fines de reúso (obra iniciada el 10 de diciembre de 2024).

Asimismo, el 15 de enero de 2024 se dio inicio a las obras asociadas a la suscripción de la Adenda N°1 – Etapa 3A, que comprende la ejecución de 12 silos para granos limpios con capacidad de 5000 toneladas cada uno; la adquisición e instalación de dos CSU para descarga de granos en el muelle 11; la construcción y habilitación de la Puerta N°3 con cinco balanzas para el manejo de carga general, con énfasis en carga rodante; y, la construcción de un nuevo patio para almacenamiento de contenedores llenos de 2,13 hectáreas. Esta obra tiene un plazo de ejecución de 24 meses y una fecha de culminación programada para el 14 de enero de 2026.

Por otro lado, en virtud de lo dispuesto en la Adenda N°1 del Contrato de Concesión, APMT ha decidido adelantar parte de la Etapa 3B, mediante la ejecución de tres paquetes de inversión:

- Paquete N°1: “Construcción de un nuevo pavimento de 1,72 hectáreas para contenedores llenos y adquisición de una grúa STS y 3 eRTG”. Esta obra fue culminada y se encuentra en operación desde el 21 de diciembre de 2023.
 - Paquete N°2: “Construcción de un patio para contenedores refrigerados – Block 2G”, obra culminada y en operación desde el 7 de enero de 2025.
 - Paquete N°3: “Reubicación del primer tramo del rack de tuberías para graneles líquidos del Amarradero 3B”, obra actualmente en ejecución, con un avance estimado del 18 % al cierre del periodo.
- **Terminal Portuario General San Martín - Pisco:** Durante el año 2024, se ejecutó una inversión estimada de USD 3,71 millones correspondiente a la ejecución de Inversiones Complementarias y Obras en Función de la Demanda – Etapas 2 y 3. Entre las Inversiones Complementarias, destacan las siguientes:
 - Inversión Complementaria N° 45: Equipamiento portuario – Tolva ecológica para clinker.
 - Inversión Complementaria N° 47: Planta de tratamiento de aguas residuales domésticas con fines de reúso.
 - Inversión Complementaria N° 48: Equipamiento portuario – Porta contenedores.
 - Inversión Complementaria N° 49: Equipamiento móvil – Camionetas para supervisión operativa.
 - Inversión Complementaria N° 52: Mejoramiento del sistema de tomas para reefer racks, duplicando su capacidad de 408 a 816 tomas eléctricas.
 - Inversión Complementaria N° 54: Equipamiento para soporte operativo de contenedores.

Todas estas obras se encuentran culminadas y operativas al 31 de diciembre de 2024.

En cuanto a las Obras en Función de la Demanda ejecutadas como adelanto, durante el año 2024 se incorporaron los siguientes equipos:

- Etapa 2: Grúa móvil *Liebherr LHM 420*, operativa desde el 22 de abril de 2024.
- Etapa 3: Equipamiento portuario – Porta contenedores, operativo desde el 13 de diciembre de 2024.

Por otro lado, desde el 1 de marzo de 2024 se encuentra en ejecución la Inversión Complementaria denominada “Solución del Terminal Operating System (TOS)”, la cual presenta un avance acumulado estimado del 74 % al 31 de diciembre de 2024.

Vías Férreas

Durante el año 2024, la totalidad de inversiones ejecutadas en las infraestructuras ferroviarias correspondió a las obras de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, alcanzando un monto total estimado de USD 478,6 millones.

El 21 de diciembre de 2023 se inició la puesta en operación comercial de la Etapa 1A, comprendida entre la Estación E-20 (Evitamiento) y la Estación E-24 (Mercado Santa Anita). Esta etapa ha traído consigo importantes beneficios, entre los que destacan:

- Reducción del tiempo de recorrido de 20 a 7 minutos.
- Disminución de la tasa de accidentalidad y de la congestión vehicular.
- Mejora de la velocidad comercial de los medios de transporte.
- Impulso a formas de movilidad sostenible

En cuanto al avance físico de obras, se reportaron los siguientes hitos:

- Túnel principal: Se continuó la operación de la tuneladora TBM 01, que alcanzó la Estación E-11 (Parque Murillo), con proyección de llegada a la Estación E-07 (San Marcos) hacia fines de 2024. La TBM 02, por su parte, se encuentra en proceso de ensamblaje en el pozo de ventilación PV 01-Bis del Ramal 4, con miras a iniciar su operación.
- Etapa 1B (Estaciones E-12 Plaza Bolognesi a E-27 Municipalidad de Ate): Registra un avance superior al 90% en obra civil, con excepción de la Estación E-13 (Estación Central), que presenta un avance aproximado del 40%.
- Etapa 2 (Estaciones E-01 Puerto del Callao a E-11 Parque Murillo): Cuenta con un avance aproximado del 90% en la mayoría de estaciones, con excepción de Carmen de la Legua (70%) y San Marcos.
- Ramal 04 (8 estaciones): Las estaciones E-01 Gambeta, E-02 Canta Callao y E-03 Bocanegra presentan avances mayores al 70% en obra civil. Las estaciones El Olivar y Quilca muestran un avance promedio del 50%.

En términos financieros, del monto referencial de inversión sin IGV, estimado en USD 4530,9 millones, al 31 de diciembre de 2024 se ha reconocido un avance acumulado de USD 2790,5 millones, lo que representa el 61,59 % del total. Cabe señalar que, a la fecha, únicamente el Tramo 1A se encuentra en operación comercial.

Si bien durante el 2024 se registraron avances relevantes en la ejecución del proyecto, al cierre del año persistían diversas limitaciones que seguían afectando el ritmo y alcance de las inversiones en la Línea 2 del Metro de Lima y Callao. Entre los principales factores que han condicionado la ejecución de inversiones, se identifican los siguientes:

- La definición de la interconexión entre la Línea 2 y la Línea 1 (Estación 28 de julio) y, por ende, la aprobación del EDI correspondiente.
- Se vienen realizando reuniones de coordinación entre el Concesionario y Concedente para determinar la solución de ingeniería más conveniente para el diseño de la Interconexión entre L2 y L1.
- No se cuenta con sinceramiento de cronogramas aprobado.
- En cuanto a la entrega de las áreas de la Concesión, se encuentran pendientes de entrega áreas parciales correspondientes a las estaciones: E-04 Aeropuerto, E-01, E-02 Canta Callao y E-05 El Olivar, del Ramal de la Línea 4.

Anillo Vial Periférico

En noviembre de 2024 se firmó el contrato de concesión del Anillo Vial Periférico (AVP), una autopista de 34,8 kilómetros estructurada en tres tramos, que promete transformar la conectividad urbana en Lima y Callao. El proyecto —una iniciativa privada cofinanciada con una inversión referencial estimada de USD 2400 millones— busca descongestionar el tránsito, reducir costos logísticos y mejorar el acceso al Aeropuerto Jorge Chávez y al Puerto del Callao. El AVP beneficiará directamente a cerca de 5 millones de personas, e indirectamente a toda la población de Lima y Callao, estimada en 12 millones.

5.2. Sanciones y penalidades

En cumplimiento de su función fiscalizadora y sancionadora, el Ositrán se encuentra facultado de aplicar sanciones a las entidades prestadoras por incumplimiento de obligaciones dispuestas por normas legales, técnicas y aquellas derivadas de los Contratos de Concesión. Asimismo, en ejercicio de su función supervisora y conforme lo disponen los Contratos de Concesión suscritos, el Ositrán puede aplicar penalidades a los concesionarios en casos de incumplimiento de sus obligaciones contractuales. Así, a continuación, se detallan las sanciones y penalidades aplicadas y que quedaron firmes a nivel administrativo durante 2024.

- **Sanciones aplicadas y que cuentan con carácter firme a nivel administrativo²⁰**

Los procedimientos administrativos sancionadores (PAS) se inician luego de haberse verificado que los hechos referidos al incumplimiento de normas, disposiciones del Ositrán o incumplimiento de obligaciones contractuales configuran infracciones administrativas, tipificadas en el anterior Reglamento de Infracciones y Sanciones²¹ o en el actual Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones²² del Ositrán. Al efecto, cabe señalar que la aplicación de uno u otro reglamento obedece a la aplicación del principio de irretroactividad²³, propio de la potestad sancionadora administrativa.

Durante el 2024, se impusieron 47 sanciones a Entidades Prestadoras; de las cuales el sector de infraestructura portuaria registró la aplicación de 18 sanciones, el sector de infraestructura de Ferrovías y del Metro de Lima, 12 sanciones; el sector de redes viales, 10 sanciones y el sector Aeroportuario, 7 sanciones. El monto total de las sanciones aplicadas fue equivalente a S/ 2,93 millones, conforme al siguiente detalle:

²⁰ 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 a 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.

²¹ 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.

²² Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones, emitido mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2018-CD-OSITRAN, vigente a partir del 12 de julio de 2018.

²³ **Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa**

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

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

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

Cuadro N° 8*
Sanciones aplicadas a las Entidades Prestadoras – 2024

Infraestructura	Sanción			
	Entidad Prestadora	Expedientes Tramitados*	Monto (S/)	Part. %
Ferrovias y del Metro de Lima	Tren Urbano de Lima S.A.	11	973 144,00	33,2%
	Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A.	1	98 313,50	3,4%
Aeroportuaria	Aeropuertos del Perú S.A.	1	16 531,50	0,6%
	Lima Airport Partners S.R.L.	2	144 560,50	4,9%
	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	3	191 116,50	6,5%
	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.	1	71 121,50	2,4%
Portuaria	DP World Callao S.R.L.	4	181 486,00	6,2%
	Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.	4	66 126,00	2,3%
	Transportadora Callao S.A.	4	66 126,00	2,3%
	Terminal Portuario Paracas S.A.	4	66 126,00	2,3%
	APM Terminals Callao S.A.	2	733 154,00	25,0%
Red Vial	Desarrollo Vial de los Andes S.A.C.	1	128 750,00	4,4%
	Carretera Sierra Piura S.A.C. (Antes Canchaque)	2	16 531,50	0,6%
	Concesionaria IIRSA Norte S.A.	1	20 445,50	0,7%
	Carretera Andina del Sur S.A. (Antes SURVIAL)	3	24 823,00	0,8%
	Concesionaria Interoceanica Sur - Tramo 3 S.A.	1	0,00 **	
	Concesionaria Interoceanica Sur - Tramo 2 S.A.	1	0,00 **	
	Concesionaria Peruana de Vías - COVINCA S.A.	1	128 750,00	4,4%
Total		47	2 927 105,5	100,0%

* Expedientes tramitados que concluyeron con sanción firme a nivel administrativo

** Sanción de amonestación

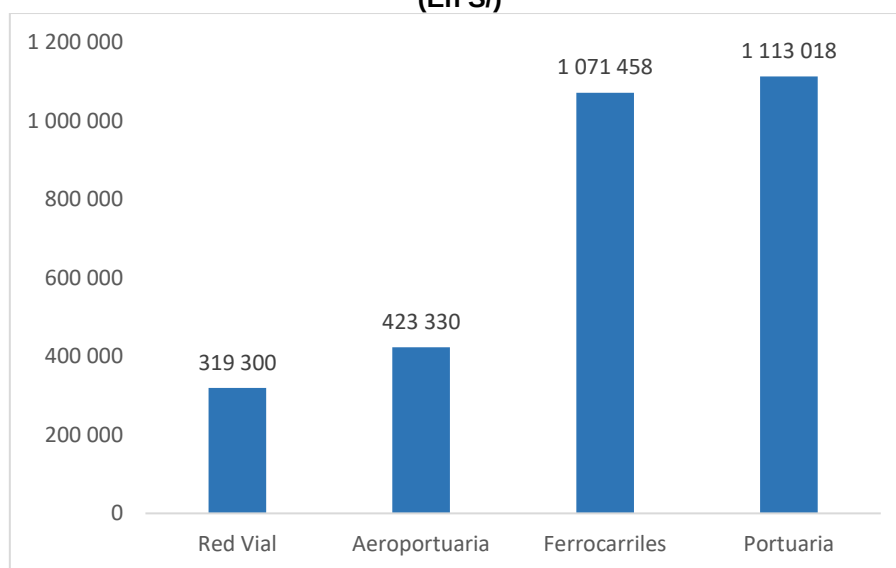
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Jefatura de Fiscalización del Ositrán.

Como se aprecia del cuadro anterior, el sector de infraestructura de Puertos (con 18 sanciones), cuenta con el mayor número de sanciones aplicadas (38% del total registradas) por un monto total de S/ 1,11 millones (38% del total del monto de sanciones aplicadas). Por otro lado, la infraestructura Ferroviaria y del Metro de Lima y Callao registró 12 sanciones (26% del total registrados), por un monto total de S/ 1,07 millones (37% del total del importe de sanciones aplicadas).

Por otro lado, el sector de infraestructura de Redes Viales registró 10 sanciones (21% del total de sanciones registradas) por la suma de S/ 319 300,00 (11% del total de monto en sanciones aplicadas). Finalmente, el sector Aeroportuario registró 7 sanciones (15% del total de registrados) por un monto total de S/ 423,3 mil (14% del total del importe de sanciones aplicadas).

Gráfico N° 7
Monto de las sanciones impuestas – 2024
(En S/)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Jefatura de Fiscalización del Ositrán.

En el siguiente cuadro se muestra el detalle de los incumplimientos detectados en cada uno de los 47 expedientes tramitados donde se determinó la aplicación de sanciones a entidades prestadoras:



Cuadro N° 9
Sanciones impuestas a las Entidades Prestadoras- 2024

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
Aeroportuaria	Aeropuertos del Perú S.A.	010-2023	00023-2024-GG-OSITRAN	21/03/2024	Incumplimiento del Concesionario por no mantener los sistemas de aire acondicionado en los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa, Tarapoto, Tumbes y Trujillo, con temperaturas que no excedan los 26°C; en contravención de lo establecido por el Reglamento Nacional de Edificaciones.	Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión y artículo 11 del RUITUP	3,21
	Lima Airport Partners S.R.L.	062-2023	00078-2024-GSF-OSITRAN	11/04/2024	Incumplimiento del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (RUITUP) por no haber brindado una atención e información adecuada a un pasajero, incidente ocurrido el 30 de marzo de 2023. Hallazgo emitido a raíz de la denuncia interpuesta por Gonzalo Miguel Roselló Puga, la cual fue trasladada por la GAU a la GSF.	Artículos 7°, 11°, 12° y 13° del RUITUP	14,85
		085-2023	00177-2024-GSF-OSITRAN	16/09/2024	Incumplimiento por Atraso, Ejecución Parcial e Inejecución de Actividades de Mantenimiento durante el Año 2020, presuntos incumplimientos determinados a través de: i) Supervisión de RTMs mediante de Actas de inspección del año 2020 y ii) Supervisión de cumplimiento del Programa de Mantenimiento del año 2020.	Cláusula 5.15 y numeral 2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión y el literal a) del Artículo 11 del RUITUP.	13,22
	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	074-2023	00100-2024-GG-OSITRAN	13/08/2024	Incumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión, referido a los Niveles de Servicio en los Aeropuertos de Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna en el año 2022.	Anexo 8 del Contrato de Concesión	11,75

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
		035-2024	00154-2024-GG-OSITRAN	27/11/2024	Incumplimiento contractual por no haber entregado – a la fecha- a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del segundo trimestre del 2023 menos el PAMOt del segundo trimestre del 2023 [50%*(PAMOt – IRt)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al segundo trimestre del año 2023.	Cláusula 9.4.1 y Anexo 16 del contrato de concesión	12.68
		036-2024	00158-2024-GG-OSITRAN	5/12/2024	Incumplimiento contractual por no haber entregado – a la fecha- a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del tercer trimestre del 2023 menos el PAMOt del tercer trimestre del 2023 [50%*(PAMOt – IRt)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al tercer trimestre del año 2023.	Cláusula 9.4.1 y Anexo 16 del contrato de concesión	12.68 (*)
	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.	19-2024	00144-2024-GG-OSITRAN	5/11/2024	Incumplimiento por no cumplir la recomendación emitida por la DGAC y por no informar la suspensión del servicio en el Aeropuerto de Jaén a los usuarios en el plazo y forma establecidos.	Artículo 28° artículo del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público – RUITUP	13.81

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
Red Vial	Desarrollo Vial de los Andes S.A.C.	021-2023	00085-2024-GG-OSITRAN	10/07/2024	Incumplimiento por haber aplicado incorrectamente la tarifa que corresponde a los vehículos de categoría M2 y peso bruto vehicular mayor a 3.5 toneladas, una tarifa de vehículo pesado, cuando correspondía aplicar una tarifa de vehículos ligero, durante el periodo del 27 de octubre del 2010 al 30 de junio de 2020.	Cláusulas 1.8.90, 1.8.91 y 9.4 del Contrato de Concesión	25 (*)
	Carretera Sierra Piura S.A.C. (Antes Canchaque)	045-2023	00020-2024-GSF-OSITRAN	26/01/2024	Incumplimiento en lo relativo al cobro de tarifas de vehículos con categoría M2 peso mayor a 3.5 toneladas, durante el periodo del 1 de enero de 2010 hasta el 2 de marzo de 2020.	Cláusulas 1.5 (definiciones de vehículos ligero y pesado) y 9.8 del Contrato de Concesión,	3,21 (*)
		023-2024	00187-2024-GSF-OSITRAN	30/09/2024	Incumplimiento porque el Concesionario trasladó cuatro (4) bienes de la concesión, tres (3) TCI y una (1) pedalera, fuera del área de la concesión. Dichos bienes fueron trasladados desde el Peaje de Loma Larga al Peaje al Peaje de Serpentin de la concesión del tramo Ancón-Huacho Pativilca (Red Vial N°5), con conocimiento y autorización de la Concesionaria Carretera Sierra Piura SAC (Ex - Canchaque).	Cláusulas 5.3 y 5.14 del Contrato de Concesión	Amonestación
	Concesionaria IIRSA Norte S.A.	035-2023	0057-2024-GG-OSITRAN	16/05/2024	Incumplimiento por haber aplicado incorrectamente la tarifa, por haber cobrado una tarifa de vehículo pesado cuando correspondía aplicar una tarifa de vehículo ligero- a vehículos categoría M1, M2 y N1 y con peso mayor a 3.5 toneladas, durante el periodo del 25 de agosto de 2008 al 17 de diciembre de 2019.	Cláusulas 1.5 y 8.17 del Contrato de Concesión	3,97 (*)

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
	Carretera Andina del Sur S.A. (Antes SURVIAL)	056-2023	00012-2024-GSF-OSITRAN	17/01/2024	Incumplimiento relativo al cobro de tarifas de vehículos ligeros, durante el periodo del 01 de enero de 2015 hasta el 18 de diciembre de 2019.	Cláusulas 1.6 (definiciones de vehículos ligero y pesado) y 9.6 del Contrato de Concesión	3,21 (*)
		112-2023	00223-2024-GSF-OSITRAN	22/11/2024	Incumplimiento por no informar mensualmente al REGULADOR y a la Policía Nacional sobre las infracciones detectadas directa o indirectamente, indicando el tipo de infracción y el infractor si fuera posible, los datos básicos de vehículos y conductores involucrados, a fin de que dichas autoridades adopten las medidas que entiendan necesarias. Período en el cual se habría detectado el presunto incumplimiento conforme lo detallado en el Informe de Hallazgo: desde setiembre de 2022 a setiembre de 2023.	Literal c) del numeral 4 del Anexo XI del Contrato de Concesión	Amonestación (*)
		010-2024	0215-2024-GSF-OSITRAN	12/11/2024	Incumplimiento de la obligación que establece que "Durante el plazo de la Concesión y en el Área de la Concesión, el CONCESIONARIO es el responsable de realizar la medición y pesaje de los vehículos cuando corresponda, de acuerdo al Reglamento de Pesos y Dimensiones Vehiculares vigente", al continuar efectuando el pesaje de los vehículos desde el 15 de setiembre de 2023 hasta las 00:00 horas del día 19 de setiembre de 2023, con la balanza descalibrada y, asimismo, por no cumplir su obligación de efectuar el pesaje de vehículos el día 19 de setiembre de 2023.	Numeral 4 del Anexo XI del Contrato de Concesión. Numeral 4 del Anexo XI, del Contrato de Concesión	1,61
	Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A.	077-2023	0076-2024-GG-OSITRAN	21/06/2024	Incumplimiento del Contrato de Concesión por el cobro de tarifas a vehículos de categorías M1, M2 y N1 como vehículos pesados, durante el periodo comprendido entre el 30 de marzo de 2012 y 31 de diciembre de 2019.	Cláusulas 1.6, 8.15 y 8.17 del Contrato de Concesión	Amonestación (*)

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
	Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 2 S.A.	012-2023	00042-2024-GSF-OSITRAN	4/03/2024	Incumplimiento por haber ejecutado la adecuación al Proyecto de Ingeniería de Detalle de la defensa ribereña (en adelante, PID de la obra accesoria) sin contar con la conformidad del Supervisor de Obra y de OSITRAN, durante la ejecución de la obra accesoria del Sector Km. 61+061 al Km. 61+300 (progresiva hito) del Tramo 2: Urcos – Inambari.	Numeral 4.5 del Acta de Acuerdo de la ejecución de la obra accesoria del Sector Km. 61+061 al Km. 61+300 (progresiva hito), Tramo 2: Urcos - Inambari	Amonestación
	Concesionaria Peruana de Vías - COVINCA S.A.	093-2023	0079-2024-GG-OSITRAN	26/06/2024	Incumplimiento relativa al cobro de tarifa de vehículos con categoría M1, M2 y N1 como vehículo pesado durante el periodo del 02 de marzo de 2013 al 31 de diciembre de 2019.	Cláusulas 1.9.89, 1.9.90, 9.2 y 9.4 del Contrato de Concesión.	25 (*)
Puertos	DP World Callao S.R.L.	067-2023	00254-2023-GSF-OSITRAN	18/12/2023	Incumplimientos en las operaciones individuales de las obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores, zona sur, correspondiente al trigésimo octavo trimestre de explotación (setiembre a noviembre de 2019).	Cláusula 8.17 y Anexo 3 del Contrato de Concesión	8,81
		098-2023	00060-2024-GG-OSITRAN	23/05/2024	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur, correspondiente al trigésimo noveno trimestre de Explotación (diciembre de 2019 a febrero de 2020).	Anexo 3 del Contrato de Concesión	8,81

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
		018-2024	00094-2024-GG-OSITRAN	5/08/2024	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad de "Tiempo para el inicio de la descarga" correspondiente a operaciones individuales; "Tiempo para el zarpe de la Nave" correspondiente a operaciones individuales; "Rendimiento de la operación de embarque y descarga" correspondiente a operaciones individuales; y, "Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía" correspondiente a operaciones individuales, durante el cuadragésimo trimestre de explotación de la concesión (Marzo – Mayo 2020).	Cláusula 8.17 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	8,81
		021-2024	00138-2024-GG-OSITRAN	9/10/2024	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur por parte del Concesionario DP World Callao S.R.L., correspondiente al cuadragésimo primer trimestre de Explotación (junio a agosto de 2020), vinculado a los siguientes indicadores: Tiempo para el zarpe de la Nave para operaciones individuales; Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga para operaciones individuales y Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía para operaciones individuales.	Anexo 3 del Contrato de Concesión	8,81
	Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.	065-2023	00014-2024-GG-OSITRAN	4/03/2024	Incumplimiento de obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados a los indicadores "Tiempo de recepción de mercancía por el terminal" y "Tiempo de entrega de mercancía al usuario", correspondientes al Cuadragésimo Primer trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2019).	Cláusula 8.19 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
		068-2023	00033-2024-GSF-OSITRAN	14/02/2024	Incumplimiento en el vigésimo segundo trimestre de Explotación (diciembre 2019 – febrero 2020) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas.	Cláusula 8.21 y Anexo 3 (Niveles de Servicio y Productividad) del Contrato de Concesión	3,21
		106-2023	00062-2024-GSF-OSITRAN	21/03/2024	Incumplimiento de obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados a los indicadores “Tiempo de recepción de mercancía por el terminal” y “Tiempo de entrega de mercancía al usuario”, correspondientes al Cuadragésimo Segundo trimestre de Explotación (enero – marzo 2020).	Cláusula 8.21 y Anexo 3 (Niveles de Servicio y Productividad) del Contrato de Concesión	3,21
		025-2024	00159-2024-GSF-OSITRAN	14/08/2024	Incumplimiento de Niveles de Servicio y Productividad (NSP) referidos a los indicadores de operaciones individuales de “Tiempo de recepción de mercancía por el terminal” y “Tiempo de entrega de mercancía al usuario”, correspondientes al Cuadragésimo Tercer Trimestre de Explotación (abril – junio 2020).	Cláusula 8.19 y Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21
	Transportadora Callao S.A.	047-2023	00017-2024-GSF-OSITRAN	26/01/2024	Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador “Tiempo de inicio de embarque de mercancía” y en el promedio trimestral de los “Indicadores de Productividad” 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 vigésimo quinto trimestre de Explotación (junio 2020 a agosto 2020).	Cláusula 8.16 y Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
		049-2023	00018-2024-GSF-OSITRAN	5/02/2024	Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" y en el promedio trimestral de los "Indicadores de Productividad" sujeto a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, correspondientes al vigésimo sexto trimestre de Explotación (septiembre 2020 a noviembre 2020).	Cláusula 8.16 y Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21
		051-2023	00052-2024-GSF-OSITRAN	5/03/2024	Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" y en el promedio trimestral de los "Indicadores de Productividad" sujeto a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, correspondientes al vigésimo séptimo trimestre de Explotación (diciembre 2020 a febrero 2021).	Sexto, séptimo, octavo y noveno párrafo del Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21
		053-2023	00053-2024-GSF-OSITRAN	5/03/2024	Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" y en el promedio trimestral de los "Indicadores de Productividad" sujeto a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, correspondientes al vigésimo octavo trimestre de Explotación (marzo 2021 a mayo 2021).	Sexto, séptimo, octavo y noveno párrafo del Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
	Terminal Portuario Paracas S.A.	068-2023	00033-2024-GSF-OSITRAN	14/02/2024	Incumplimiento en el vigésimo segundo trimestre de Explotación (diciembre 2019 – febrero 2020) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco.	Cláusula 8.21 y Anexo 3 (Niveles de Servicio y Productividad) del Contrato de Concesión	3,21
		091-2023	00104-2024-GSF-OSITRAN	23/05/2024	Incumplimiento en el vigésimo tercer trimestre de Explotación (marzo – mayo 2020) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco. vinculadas a la medición de operaciones individuales y medición de promedio trimestral del indicador "Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel".	Cláusula 8.21 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión, concordada con la Metodología V3	3,21
		100-2023	00097-2024-GSF-OSITRAN	13/05/2024	Incumplimiento en el vigésimo cuarto trimestre de Explotación (junio – agosto 2020) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco. vinculadas a la medición de operaciones individuales y medición de promedio trimestral del indicador "Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel".	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21
		001-2024	00118-2024-GSF-OSITRAN	18/06/2024	Incumplimiento en el vigésimo quinto trimestre de Explotación (setiembre – noviembre 2020) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad (NSP) del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, específicamente por no cumplir los NSP previstos para las operaciones individuales del indicador "Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel".	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
	APM Terminals Callao S.A.	102-2023	00073-2024-GG-OSITRAN	6/06/2024	Incumplimiento de obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al indicador "Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía", durante el Trigésimo Cuarto Trimestre de Explotación (octubre a diciembre de 2019).	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	37,10
		011-2024	00148-2024-GG-OSITRAN	19/11/2024	Incumplimiento de obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al indicador "Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía" "Tiempo para el inicio de la descarga" y "Tiempo para el zarpe de la nave", durante el Trigésimo Sexto Trimestre de Explotación (abril a junio de 2020).	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión	105,26
Ferrocarril y Metro de Lima y el Callao	Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A.	100-2022	00034-2024-GG-OSITRAN	15/04/2024	Incumplimiento de proporcionar información y documentación veraces relacionadas con el accidente de trabajo ocurrido el 4 de abril del 2022 en la Estación 25.	Numeral 12 del Anexo 6 referido a las Especificaciones Técnicas Básicas del Contrato de Concesión	19,09
	Tren Urbano de Lima S.A. (Antes GyM Ferrovías S.A.)	017-2022	00064-2024-GG-OSITRAN	30/05/2024	Incumplimiento de las obligaciones contenidas en la "Revisión General de motores de tracción" conforme establece las recomendaciones del fabricante en su Plan de Mantenimiento SPA.53.223.01.000 Edición B0 en trenes ALSTOM del Metro de Lima-Línea 1.	Cláusula 5.31 y los numerales 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión	45,90

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
		074-2022	00054-2024-GG-OSITRAN	16/05/2024	Incumplimiento por la inobservancia de las disposiciones del Reglamento Operativo Interno -ROI (artículo 1; literal b) del artículo 17.5 y artículo 18) y la disposición establecida en la página 15 del Procedimiento N° UNF-SOP-TRE-PRO-001, con relación el evento de “Talonamiento de la Aguja AG10 del Patio de Maniobras Bayóvar”, ocurrido el 24 de febrero de 2022.	Numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión	9,9
		075-2022	00038-2024-GG-OSITRAN	18/04/2024	Incumplimiento al negarse en enviar de manera oportuna la Programación Semanal de Actividades de Mantenimiento (Material Rodante e Infraestructura).	Cláusulas 8.10 y 8.11 del Contrato de Concesión	21,47
		081-2022	00132-2024-GG-OSITRAN	5/09/2024	Incumplimiento de obligaciones en materia de seguridad, ya que no prestó el servicio garantizando la seguridad de las personas, al haberse detectado la existencia de conductores de protección desconectados o ausentes de las estructuras metálicas instaladas en la Línea 1 del Metro de Lima, conforme al marco normativo aplicable.	Cláusula 2.12 y numerales 1.1.1 y 2.1.1 del Anexo 7 del Contrato de Concesión	30,51
		048-2023	0033-2024-GG-OSITRAN	15/04/2024	Incumplimiento referido al evento “Parada incorrecta de tren N°29 en andén de estación Ayacucho - carrera 1199 ocurrido el 02 de octubre de 2022”, por inobservancia del Reglamento Operativo Interno (ROI) y el Reglamento del Sistema Eléctrico de Transporte Ferroviario.	Numerales 1.1.1; 1.1.3 y 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión	11,64

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
		055-2023	00031-2024-GG-OSITRAN	5/04/2024	Incumplimiento al haber inobservado obligaciones en materia de seguridad durante la realización de operaciones de evacuación de pasajeros de los Trenes N° 5 y N° 17, los cuales quedaron detenidos en el viaducto entre las estaciones Caja de Agua y Pirámide del Sol, el día 31 de enero de 2023.	Numeral 1.2.41 del Anexo 7 del Contrato de Concesión	19,21
		095-2023	00126-2024-GG-OSITRAN	23/09/2024	Incumplimiento de las medidas de seguridad establecidas en el Contrato de Concesión, el Reglamento del Sistema de Transporte Ferroviario y el ROI, por el incidente de parada incorrecta y la maniobra de retroceso del Tren N° 25, ocurrido el 17 de junio de 2023.	Numerales 1.1.1, 1.1.3 y 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión	9,90
		103-2023	00125-2024-GG-OSITRAN	20/09/2024	Incumplimiento de las medidas de seguridad establecidas en el Contrato de Concesión, al haber instalado un bypass (puente) en la caja de contactores para comprobación de cambiavías a la recta y no disponer una restricción de velocidad luego de la instalación de un cerrojo en la aguja AG25, conforme lo establece el numeral 19.1 del Reglamento Operativo Interno (R.O.I.), y en consecuencia, brindar un servicio que no resultaba seguro para los pasajeros durante el periodo del 22 al 27 de febrero de 2023.	Numerales 1.1.1 y 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión	11,40
		110-2023	00158-2024-GSF-OSITRAN	14/08/2024	Incumplimiento por no programar diez (10), veintiocho (28) y diez (10) carreras los días 3, 4 y 8 de diciembre de 2022, respectivamente, lo que hace un total de cuarenta y ocho (48) carreras no programadas en tales fechas.	Cláusula 8.3 del Contrato de Concesión y numeral 1.2.11 del Anexo 7 del mismo Contrato	4,92

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	RESOLUCIÓN DE ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	SANCIÓN IMPUESTA (UIT)
		016-2024	00142-2024-GG-OSITRAN	29/10/2024	Incumplimiento de los numerales 39.12 y 39.19 del Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros en vías férreas que formen parte del Sistema Ferroviario Nacional y, de los numerales 1.1.3 y 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, referido al evento de "Parada incorrecta de tren N°15 carrera 1127 en el andén de estación Pumacahua ocurrido el 20 de junio de 2023.	Numerales 1.1.3 y 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión	9,9
		020-2024	00190-2024-GSF-OSITRAN	4/10/2024	Incumplimiento de las obligaciones contenidas en el numeral 2.2.10 de Anexo 7, las cláusulas 8.10, 17.4 y de las disposiciones comunes de la sección XVII del Contrato de Concesión; y del artículo 13 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN, con relación a la obstaculización a las actividades del Supervisor del Consorcio Supervisores Línea Uno, en el evento ocurrido el 27 de noviembre de 2023.	Numeral 2.2.10 de Anexo 7, las cláusulas 8.10, 17.4 y de las disposiciones comunes de la sección XVII del Contrato de Concesión; y del artículo 13 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN,	14,21

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Elaboración: Jefatura de Fiscalización.

(*) La Resolución de la sanción también dispuso la aplicación de Medida Correctiva.

- **Penalidades aplicadas y que cuentan con decisión firme a nivel de Ositrán²⁴**

Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC) por el incumplimiento contractual en que incurra el Concesionario. Estas penalidades están fijadas en cada contrato de concesión bajo el ámbito del Ositrán²⁵. 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.

Con relación al 2024, se registró la aplicación de 16 penalidades a Empresas Concesionarias; de las cuales el sector de infraestructura Aeroportuario registró la aplicación de 9 penalidades, el sector de infraestructura de Redes Viales 6 penalidades; el sector de infraestructura de Ferroviarias y del Metro de Lima, no registró la aplicación de penalidades y el sector de Puertos e Hidrovías registró la aplicación de 1 penalidad. El monto total de las penalidades aplicadas fue equivalente a S/ 5,4 millones, conforme el siguiente detalle.

Cuadro N° 10*
Penalidades aplicadas a las Empresas Concesionarios – 2024

Infraestructura	Empresa Concesionaria	Expedientes*	Penalidad	
			Monto (S/)	Part. %
Ferrovial y del Metro de Lima	No se registran penalidades aplicadas en este sector en el 2024			
Portuaria e Hidrovías	Concesionario Hidrovía Amazónica S.A.	1	70 400,00	1,30%
Aeroportuaria	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	6	487 508,78	9,02%
	Aeropuertos del Perú S.A.	3	301 318,37	5,57%
Red Vial	Autopista del Norte S.A.C.	1	742,04	0,01%
	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	2	4 484 653,21	82,96%
	Concesionaria Peruana de Vías - COVINCA S.A.	3	61 360	1,14%
Total		16	5 405 982,40	100,0%

* Expedientes tramitados que concluyeron con penalidad con decisión firme a nivel de Ositrán.

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 16 expedientes tramitados donde se determinó la aplicación de penalidades a entidades prestadoras:

²⁴ 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.

²⁵ 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.

Cuadro N° 11
Penalizaciones impuestas a las Entidades Prestadoras- 2024

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	OFICIO QUE COMUNICA PENALIDAD EN ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	PENALIDAD IMPUESTA (US\$, S/ o UIT)
Aeroportuaria	Aeropuertos del Perú S.A.	021-2022	10140-2024-GSF-OSITRAN	2/09/2024	Incumplimiento respecto al mantenimiento de los Bienes de la Concesión de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 en el primer, segundo y tercer trimestre del año 2015.	Numerales 6.1 y 6.2 de la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión	9,25 UIT
		15-2023	12527-2024-GSF-OSITRAN	11/10/2024	Presunto incumplimiento del numeral 8.2.1.3.1 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, relacionado al plazo de ejecución de la Obra Obligatoria de Rápido Impacto "Remodelación de Flujos del Terminal del Aeropuerto de Piura".	Numeral 8.2.1.3.1 del Contrato de Concesión	USD 55 000,00
		022-2023	1429-2024-GSF-OSITRAN	7/02/2024	Incumplimiento por no seguir los procedimientos establecidos en los literales A.4, E y H.2 del Anexo 27 – "Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías" del referido contrato en la adquisición e implementación del Equipamiento contenido en la Tercera Liquidación de Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo del Aeropuerto de Piura.	Cláusula 8.4.7 y Anexo 27 del Contrato de Concesión	5,05 UIT
		034-2023	02233-2024-GSF-OSITRAN	28/02/2024	Incumplimiento por no haber seguido los procedimientos establecidos en el literal H.1 del Anexo 27 – "Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías" del Contrato de Concesión del mecanismo de contratación de Adjudicación Directa Contratación del proveedor que ejecutará el Proyecto "Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura").	Anexo 27 del Contrato de Concesión	25,26 UIT
		005-2024	15169-2024-GSF-OSITRAN	2/12/2024	Incumplimiento de la obligación establecida en la cláusula 6.1 y 6.2 del Contrato de Concesión y el Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, referidos al mantenimiento de los bienes de la Concesión de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos contemplados para el primer, segundo y tercer trimestre del año 2019.	Cláusula 6.1 y 6.2 del Contrato de Concesión y el Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	S/ 106 386,00

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	OFICIO QUE COMUNICA PENALIDAD EN ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	PENALIDAD IMPUESTA (US\$, S/ o UIT)
	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	015-2024	13566-2024-GSF-OSITRAN	31/10/2024	Incumplimiento de la obligación referida al mantenimiento del Cerco perimétrico de alambre de Púas en el Aeropuerto de Anta, Huaraz.	Cláusula 6.1 y 6.2 del Contrato de Concesión y el Anexo 8 del Contrato de Concesión	S/ 5150,00
		030-2022	00066-2023-GG-OSITRAN	1/02/2024	Incumplimiento por no ejecutar el año 2017 la actividad de sello con emulsión asfáltica (fog seal) en el aeropuerto de Arequipa, incluido en el programa de mantenimiento periódico (PMP) 2017-2021.	Numeral 6.4 de la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión	1747 UIT
		032-2023	0189-2024-GG-OSITRAN	12/08/2024	Incumplimiento del Numeral 6.4 de la Cláusula Sexta y numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, por Inejecución de dos (02) Actividades del Programa de Mantenimiento Periódico (PMP) vigente en el Aeropuerto de Juliaca.	Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión	44,11 UIT
		037-2023	0097-2024-GG-OSITRAN	30/04/2024	Incumplimiento de la obligación contenida en el numeral 6.2 de la Cláusula Sexta y el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, "por el atraso en ejecutar la actividad de Medición de Fricción del Programa de Mantenimiento Periódico (PMP) vigente en el Aeropuerto de Juliaca correspondiente al año 2015".	Numeral 6.2 de la Cláusula Sexta y numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión,	USD 5000,00
Red Vial	Autopista del Norte S.A.C.	035-2023	00660-2024-GSF-OSITRAN	18/01/2024	Incumplimiento referido a la presentación extemporánea del Informe Mensual de Conservación setiembre de 2023.	Cláusula 8.5.1 y el Numeral 3.7 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión.	USD 200,00
	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	020-2023	00208-2024-GG-OSITRAN	21/08/2024	Incumplimiento por atraso en el término de la ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial (MPI), conforme lo previsto en la cláusula 6.10 del Contrato de Concesión.	Cláusula 6.10 del Contrato de Concesión	USD 1 169 361,82
		010-2024	00273-2024-GG-OSITRAN	30/10/2024	Incumplimiento de la cláusula décima del Acta de Acuerdo para la Ejecución de Obras Adicionales en el marco de los trabajos de Rehabilitación y Mejoramiento (subtramos Chiple-Cutervo y Cutervo – Cochabamba), suscrita el 17 de mayo de 2017, y la cláusula 11.5 del Contrato de Concesión, referido a la renovación de la garantía de fiel cumplimiento de	Cláusula 11.5 del Contrato de Concesión y Cláusula 10.2 del Acta de Acuerdo para la	S/ 111 240,00

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	EXPEDIENTE	OFICIO QUE COMUNICA PENALIDAD EN ÚLTIMA INSTANCIA	FECHA DE NOTIFICACIÓN	INCUMPLIMIENTO	CLÁUSULA CONTRACTUAL INCUMPLIDA	PENALIDAD IMPUESTA (US\$, S/ o UIT)
					ejecución de obras adicionales de Rehabilitación y Mantenimiento.	ejecución de obras adicionales	
	Concesionaria Peruana de Vías - COVINCA S.A.	006-2024	08468-2024-GSF-OSITRAN	24/07/2024	Incumplimiento por no haber subsanado defectos notificados a través del PCI 051-2023 dentro de los plazos establecidos por el Contrato de Concesión.	Numeral 3.15 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión	S/ 8 240,00
		011-2024	00255-2024-GG-OSITRAN	11/10/2024	Incumplimiento de las cláusulas 5.42 y 5.43 del Contrato de Concesión, por no ejercer las defensas posesorias en las modalidades extrajudicial y judicial.	Cláusulas 5.42 y 5.43 del Contrato de Concesión	S/ 26 560,00
		012-2024	00253-2024-GG-OSITRAN	10/10/2024	Incumplimiento de las cláusulas 5.42 y 5.43 del Contrato de Concesión, por no ejercer las defensas posesorias en las modalidades extrajudicial y judicial.	Cláusulas 5.42 y 5.43 del Contrato de Concesión	S/ 26 560,00
Ferrovial y Metro de Lima y Callao	No se registran penalidades aplicadas en este sector en el período anual del 2024.						
Portuaria e Hidrovías	Concesionario Hidrovía Amazónica S.A.	001-2024	0211-2024-GG-OSITRAN	27/08/2024	Incumplimiento de la obligación de comunicar (notificar y remitir) al Regulador la nueva póliza de renovación del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (SCTR) Pensión, con una anticipación de treinta (30) días hábiles al vencimiento de la póliza que sería reemplazada (póliza N° P0193658, de la compañía Rímac Seguros); siendo que notificó al Regulador con la nueva póliza, y se la entregó, con un atraso de ocho (8) días hábiles.	Cláusula 12.4 del Contrato de Concesión	S/ 70 400,00

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

5.3. Penalidades a empresas supervisoras

En el marco de la competencia asignada por el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N°012-2015-PCM²⁶, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización impuso penalidades a empresas supervisoras por un monto total aproximado equivalente a S/ 491,15 mil²⁷, correspondiente a un total de 28 expedientes tramitados donde se determinó la existencia de incumplimiento (ver siguiente cuadro).

Cuadro N° 12
Penalidades impuestas a las Empresas Supervisoras – 2024

Infraestructura	Empresa Supervisora	Penalidad	
		Expedientes Tramitados	Monto (S/)
Aeroportuaria	Consorcio Supervisor Cesel Ineco	18	57 565,58
	Consorcio Supervisor Piura	1	515,00
Portuaria	Consorcio Auditores Asociados	2	515,00
	Consorcio Supervisor TP Callao	2	397 432,00
Ferrovías y Metro de Lima	Consorcio Supervisor Línea 1	2	3605,00
Red Vial	Consorcio Supervisor Ollachea	1	616,7
	APSA Ltda. Sucursal del Perú	2	30 900,00
Total		28	491 149,28

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

De las penalidades aplicadas a las empresas supervisoras durante el 2024, se observa que la mayor cantidad de expedientes con determinación de incumplimientos corresponde a aquellas que supervisaron infraestructura aeroportuaria, con un total de 19 penalidades (68% del total), las cuales representan solo el 12% del monto sancionado, equivalente a S/ 58,08 mil. En el caso de la infraestructura vial, se registraron tres penalidades (11%), que representaron el 6% del monto total aplicado, por un importe de S/ 31,52 mil. Por su parte, las empresas supervisoras de infraestructura ferroviaria y del Metro de Lima y Callao acumularon dos penalidades (7% del total), equivalentes al 1% del monto sancionado, es decir, S/ 3,6 mil.

En contraste, el sector portuario e hidroviás concentró la mayor proporción del monto total sancionado, a pesar de tener solo cuatro penalidades (14% del total), las cuales representaron el 81% del total aplicado, con un valor acumulado de S/ 397,95 mil. Este resultado refleja que, si bien los incumplimientos en este sector fueron menores en número, implicaron una mayor gravedad o afectación contractual que derivó en penalidades de mayor cuantía.

²⁶ Conforme al ROF, entre sus funciones, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización aplica penalidades a las empresas supervisoras o terceros que realicen actividades de supervisión sujetas al ámbito de competencia del Ositrán, de conformidad con el artículo 25 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.

²⁷ Para todos los montos se considera la UIT del año de aplicación (2024 y un tipo de cambio referencial para la conversión de dólares a soles, se utilizó el tipo de cambio vigente a la fecha de aplicación de la penalidad, de acuerdo con la información publicada por la Superintendencia de Banca y Seguros).

5.4. Regulación tarifaria

El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (LMOR), 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:

- (i) La fijación de las tarifas del transporte público o de otros medios de transporte de carga o de pasajeros;
- (ii) La regulación de los mercados derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso exclusivamente privado; y,
- (iii) La regulación de los mercados derivados de la explotación de infraestructura vial urbana y aquella de competencia municipal.

Asimismo, si bien mediante la Ley N° 29754 se 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 ámbito²⁸, 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 se establecen 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 celebrado 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 realice 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

²⁸ 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.

la Ley N° 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC²⁹.

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)³⁰. 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.

Es importante indicar que mediante la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN³¹, de fecha 9 de noviembre de 2023, se aprobaron las disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ositrán. Ello, en razón a que en dicha oportunidad el Consejo Directivo del Ositrán no contaba con el quorum necesario para sesionar y adoptar los acuerdos, en el marco de su competencia³². Así, durante el año 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán emitió las siguientes Resoluciones en el marco de los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria.

Cuadro N° 13
Procedimientos de fijación, revisión y desregulación de tarifas, año 2024

Procedimiento	Concesión / Entidad Prestadora	Detalle	Resolución de Presidencia	Fecha
Revisión Tarifaria	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao	Se aprobó el Informe “Propuesta: Revisión del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao para el periodo 2024-2029”, así como sus anexos; y se dispuso su publicación para comentarios o sugerencias.	N° 0026-2024-PD-OSITRAN	20/05/2024
		Se aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, el cual se encontrará vigente hasta el 22 de mayo de 2029.	N° 0049-2024-PD-OSITRAN	18/07/2024
Revisión Tarifaria	Terminal Portuario de Matarani	Se aprobó el Informe “Propuesta de Revisión Tarifaria de Oficio del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2024-2029” y sus anexos; y se dispuso su publicación para comentarios o sugerencias.	N° 0044-2024-PD-OSITRAN	28/06/2024
		Se aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Matarani, administrado por Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR, el cual se encontrará vigente entre el 17 de agosto de 2024 y el 16 de agosto de 2029.	N° 0053-2024-PD-OSITRAN	14/08/2024

²⁹ En efecto, el artículo 59 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, precisa el ámbito de atribuciones del Ositrán y de INDECOPI en materia de servicios portuarios, señalando que:

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

³⁰ El 21 de enero de 2021, mediante Resolución N° 003-2021-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.

³¹ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/11/reso-048-2023-pd-ositrان.pdf>.

³² Al respecto, desde el 23 de octubre de 2023, el Consejo Directivo del Ositrán no cuenta con el *quorum* para sesionar, debido a la renuncia del señor Alex Diaz Guevara al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán. A dicha renuncia, el 10 de mayo de 2024, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva también al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán.

Procedimiento	Concesión / Entidad Prestadora	Detalle	Resolución de Presidencia	Fecha
Revisión Tarifaria	Terminal Portuario de Paita	Se aprobó el Informe "Propuesta: Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2024-2029" y sus anexos; y se dispuso su publicación para comentarios o sugerencias.	N° 0033-2024-PD-OSITRAN	31/05/2024
		Se aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita, administrado por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., el cual se encontrará vigente entre el 03 de octubre de 2024 y el 02 de octubre de 2029.	N° 0054-2024-PD-OSITRAN	20/08/2024
Revisión Tarifaria	Terminal Portuario General San Martín de Pisco	Se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, bajo la metodología de RPI-X, de las Tarifas Máximas del Terminal Portuario General San Martín de Pisco, administrado por Terminal Portuario Paracas S.A., para el periodo comprendido entre el 17 de enero de 2025 y el 16 de enero de 2030.	N° 0030-2024-PD-OSITRAN	27/05/2024
		Se aprobó el Informe "Propuesta: Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2024-2029" y sus anexos; y se dispuso su publicación para comentarios o sugerencias.	N° 0065-2024-PD-OSITRAN	15/10/2024
		Se dispuso, en aplicación del artículo 26 del RETA, la publicación del Informe Conjunto N° 0205-2024-IC-OSITRAN y su Anexo Metodológico en el portal institucional del Ositrán, para comentarios o sugerencias de las partes interesadas.	N° 0083-2024-PD-OSITRAN	18/12/2024
Fijación Tarifaria	Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	Se aprobó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria a pedido de parte, solicitado por Puerto Amazonas S.A., de los Servicios Especiales "Depósito Temporal Fluvial – Contenedores" y "Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada" en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma.	N° 0037-2024-PD-OSITRAN	12/06/2024
		Se aprobó el Informe "Propuesta: Fijación Tarifaria de los Servicios Especiales "Depósito Temporal Fluvial – Contenedores" y "Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada" en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma", así como sus anexos; y se dispuso su publicación para comentarios o sugerencias.	N° 0069-2024-PD-OSITRAN	30/10/2024
Revisión Tarifaria	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.	Se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, que presta CORPAC S.A.	N° 0028-2024-PD-OSITRAN	24/05/2024
Revisión Tarifaria	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.	Se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas, bajo la metodología de Costo de Servicio, de: i) los servicios al pasajero del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V, y ii) los servicios a la nave del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V, provistos por CORPAC S.A.	N° 0029-2024-PD-OSITRAN	24/05/2024
Fijación Tarifaria	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Se aprobó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez administrado por Lima Airport Partners S.R.L., vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del mencionado aeropuerto.	N° 0034-2024-PD-OSITRAN	06/06/2024
Fijación Tarifaria	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Se aprobó el inicio del procedimiento a pedido de parte de revisión de la tarifa máxima aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez administrado por Lima Airport Partners S.R.L.	N° 0056-2024-PD-OSITRAN	23/08/2024
		Se aprobó el Informe "Propuesta: Revisión Tarifaria de la Tarifa Máxima de la playa de estacionamiento vehicular – Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" y sus anexos; y se dispuso su publicación para comentarios o sugerencias.	N° 0079-2024-PD-OSITRAN	29/11/2024

Procedimiento	Concesión / Entidad Prestadora	Detalle	Resolución de Presidencia	Fecha
Revisión Tarifaria	Nuevo Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur	Se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, bajo la metodología de RPI-X, de las Tarifas Máximas de los servicios brindados en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, durante el periodo comprendido entre el 18 de agosto de 2025 al 17 de agosto de 2030.	Nº 0072-2024-PD-OSITRAN	07/11/2024

Fuente: Resoluciones de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

➤ **Revisión tarifaria de los servicios regulados brindados en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao**

En el marco del procedimiento de revisión tarifaria aplicable a las Tarifas Máximas de los Servicios Estándar a la Nave y a la Carga brindados en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales (administrado por la empresa concesionaria Transportadora Callao S.A.) para el periodo comprendido entre el 23 de mayo de 2024 y el 22 de mayo de 2029, iniciado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0028-2023-CD-OSITRAN³³, de fecha 9 de junio de 2023, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán emitió la Resolución de Presidencia N° 0026-2024-PD-OSITRAN³⁴, de fecha 20 de mayo de 2024, mediante la cual se dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Regulador en el Portal Institucional del Ositrán, para comentarios o sugerencias de las partes interesadas.

Posteriormente, en el marco del procedimiento tarifario, y luego de evaluarse los comentarios recibidos, el 18 de julio de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2024-PD-OSITRAN³⁵, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, ascendente a - 1,88%. Al respecto, dicho factor de productividad se encontrará vigente hasta el 22 de mayo de 2029, y se aplicará anualmente a las siguientes canastas de servicios regulados:

- **Canasta 1: Servicios regulados a la nave.** Compuesta por los Servicios Estándar en función a la nave.
- **Canasta 2: Servicios regulados a la carga.** Compuesta por los Servicios Estándar en función a la carga.

➤ **Revisión tarifaria de los servicios regulados brindados en el Terminal Portuario de Matarani**

En el marco del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas del Terminal Portuario de Matarani (administrado por la empresa concesionaria Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR) para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2024 y el 16 de agosto de 2029, iniciado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0032-2023-CD-OSITRAN³⁶, de fecha 23 de agosto de 2023, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán emitió la Resolución de Presidencia N° 0044-2024-PD-OSITRAN³⁷, de fecha 28 de junio de 2024, mediante la cual se dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Regulador en el Portal Institucional del Ositrán, para comentarios o sugerencias de las partes interesadas.

³³ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/07/resolucion-028-2023-cd-ositrان.pdf>.

³⁴ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/05/resolucion-0026-2024-pd-ositrان.pdf>.

³⁵ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/07/resolucion-0049-2024-pd-ositrان.pdf>.

³⁶ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/09/reso-032-2023-cd-ositrان.pdf>.

³⁷ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/07/resolucion-0044-2024-pd-ositrان.pdf>.

Posteriormente, en el marco del procedimiento tarifario, y luego de evaluarse los comentarios recibidos, el 14 de agosto de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 0053-2024-PD-OSITRAN³⁸, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Matarani, ascendente a +1,83%. Al respecto, dicho factor de productividad se encontrará vigente entre el 17 de agosto de 2024 y el 16 de agosto de 2029, y se aplicará anualmente a los siguientes servicios regulados:

- **SERVICIOS A LA NAVE**
 - Uso de amarradero.
 - Amarre y desamarre.
- **SERVICIOS A LA CARGA**
 - Uso de muelle a la carga sólida a granel.
 - Uso de muelle a la carga sólida a granel – concentrados.
 - Uso de muelle a la carga sólida a granel – cereales.
 - Uso de muelle a la carga fraccionada.
 - Uso de muelle a la carga líquida a granel.
 - Uso de muelle a la carga rodante.
 - Almacenamiento de cereales en silos del día 11 al 20.
- **SERVICIOS AL PASAJERO**
 - Embarque o desembarque de pasajeros.

➤ **Revisión tarifaria de los servicios regulados brindados en el Terminal Portuario de Paita**

En el marco del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas del Terminal Portuario de Paita (administrado por la empresa concesionaria Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.) para el periodo comprendido entre el 03 de octubre de 2024 y el 02 de octubre de 2029, iniciado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0047-2023-CD-OSITRAN³⁹, de fecha 20 de octubre de 2023, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán emitió la Resolución de Presidencia N° 0033-2024-PD-OSITRAN⁴⁰, de fecha 31 de mayo de 2024, mediante la cual se dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Regulador en el Portal Institucional del Ositrán, para comentarios o sugerencias de las partes interesadas.

Posteriormente, en el marco del procedimiento tarifario, y luego de evaluarse los comentarios recibidos, el 20 de agosto de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 0054-2024-PD-OSITRAN⁴¹, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita, ascendente a -2,70%. Al respecto, dicho factor de productividad se encontrará vigente entre el 03 de octubre de 2024 y el 02 de octubre de 2029, y se aplicará anualmente a los siguientes servicios regulados:

- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE**
 - **Servicio en Nuevo Muelle de Contenedores (Internacional)**
 - Tarifa por metro de eslora-hora (o fracción de hora).
 - **Servicio en Muelle Espigón Existente (Internacional)**
 - Tarifa por metro de eslora-hora (o fracción de hora).
- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA**
 - **Servicio en Nuevo Muelle de Contenedores (Internacional)**
 - Tarifa por contenedor con carga de 20 pies.

³⁸ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/08/resolucion-0053-2024-pd-ositrان.pdf>.

³⁹ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/10/resolucion-047-2023-cd-ositrان.pdf>.

⁴⁰ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/06/resolucion-033-2024-pd-ositrان-1.pdf>.

⁴¹ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/08/resolucion-0054-2024-pd-ositrان.pdf>.

- Tarifa por contenedor con carga de 40 pies.
- Tarifa por contenedor vacío de 20 pies.
- Tarifa por contenedor vacío de 40 pies.
- Tarifa por tonelada de carga fraccionada.
- Tarifa por tonelada de carga sólida a granel.
- Tarifa por tonelada de carga líquida a granel.
- **Servicio en Muelle Espigón Existente (Internacional)**
 - Tarifa por contenedor con carga de 20 pies.
 - Tarifa por contenedor con carga de 40 pies.
 - Tarifa por contenedor vacío de 20 pies.
 - Tarifa por contenedor vacío de 40 pies.
 - Tarifa por tonelada de carga fraccionada.
 - Tarifa por tonelada de carga sólida a granel.

Las Tarifas correspondientes a cabotaje, transbordo y tránsito no deberán exceder las Tarifas Máximas establecidas para los servicios de importación y exportación (internacional) con las actualizaciones a las que se refiere la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión. Con relación a las naves menores, el tratamiento tarifario seguirá los mismos criterios establecidos para el cabotaje, transbordo y tránsito. Para contenedores de otras dimensiones se adecuarán a las de 20 y 40, según corresponda.

➤ **Revisión tarifaria de los servicios regulados brindados en el Terminal Portuario General San Martín de Pischo**

El 27 de mayo de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 0030-2024-PD-OSITRAN⁴², sustentada en el Informe Conjunto N° 0076-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, bajo la metodología de RPI-X, de las Tarifas Máximas del Terminal Portuario General San Martín de Pischo, administrado por Terminal Portuario Paracas S.A., para el periodo comprendido entre el 17 de enero de 2025 y el 16 de enero de 2030, respecto a los siguientes servicios:

- **Servicio Estándar a la Nave por metro eslora – hora (o fracción de hora)**
- **Servicio Estándar de Embarque o Descarga internacional**
 - Carga Contenedorizada.
 - Contenedores de 20 pies llenos.
 - Contenedores de 40 pies llenos.
 - Contenedores de 20 pies vacíos.
 - Contenedores de 40 pies vacíos.
 - Carga Fraccionada.
 - Carga Rodante.
 - Carga Sólida a Granel.
 - Carga Líquida a Granel.
 - Pasajeros.
- **Servicio Estándar de Transbordo**
 - Carga Contenedorizada.
 - Contenedores de 20 pies llenos.
 - Contenedores de 40 pies llenos.
 - Contenedores de 20 pies vacíos.
 - Contenedores de 40 pies vacíos.
 - Carga Fraccionada.
 - Carga Rodante.
 - Carga Sólida a Granel.

⁴² <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/06/resolucion-030-2024-pd-ositran.pdf>.

▪ **Servicio de Cabotaje**

- Carga Contenedorizada.
 - Contenedores de 20 pies llenos.
 - Contenedores de 40 pies llenos.
 - Contenedores de 20 pies vacíos.
 - Contenedores de 40 pies vacíos.
- Carga Fraccionada.
- Carga Rodante.
- Carga Sólida a Granel.
- Carga Líquida a Granel.

En el marco del referido procedimiento de revisión tarifaria, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán emitió la Resolución de Presidencia N° 0065-2024-PD-OSITRAN⁴³, de fecha 15 de octubre de 2024, mediante la cual se dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Regulador en el Portal Institucional del Ositrán, para comentarios o sugerencias de las partes interesadas.

Sobre el particular, luego de evaluarse los comentarios recibidos, mediante el Memorando N° 0260-2024-GRE-OSITRAN, de fecha 12 de diciembre de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe “Revisión tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Portuario General San Martín - Pisco, para el periodo 2025-2030”, que incluye la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta de revisión tarifaria. Sin embargo, posterior a ello, mediante proveído de fecha 17 de diciembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva solicitó que se proceda conforme a lo establecido en el artículo 26 del RETA, respecto a la propuesta de respuesta a los comentarios recibidos, por considerar que se configura un cambio de criterio respecto del empleado en la Propuesta Tarifaria del Regulador.

Así, bajo dicho marco, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán emitió la Resolución de Presidencia N° 0083-2024-PD-OSITRAN⁴⁴, de fecha 18 de diciembre de 2024, mediante la cual, en aplicación del artículo 26 del RETA, se dispuso la publicación del Informe Conjunto N° 0205-2024-IC-OSITRAN y su Anexo Metodológico en el portal institucional del Ositrán, para comentarios o sugerencias de las partes interesadas.

Cabe indicar que, luego de evaluarse los comentarios recibidos, mediante la Resolución de Presidencia N° 0005-2025-PD-OSITRAN⁴⁵, de fecha 15 de enero de 2025, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario General San Martín de Pisco, ascendente a -5,50%. Al respecto, dicho factor de productividad se encontrará vigente desde el 17 de enero de 2025 hasta el 16 de enero de 2030.

➤ **Fijación Tarifaria de los Servicios Especiales “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma**

El 07 de marzo de 2024, la empresa Puerto Amazonas S.A. solicitó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de un grupo de Servicios Especiales para el Depósito Temporal del Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma. Al respecto, de conformidad con el numeral 18.3 del RETA, mediante el Informe Conjunto N° 0083-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), de fecha 10 de junio de 2024, se concluyó declarar improcedente la solicitud de fijación tarifaria de los servicios “Movilización de contenedor”, “Movilización de carga fraccionada”, “Servicio adicional de cuadrilla” y “Trasegado de contenedor”, pues no califican como Servicios Especiales nuevos; y declarar procedente la fijación de los servicios

⁴³ <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2024/10/resolucion-0065-2024-pd-ositrان.pdf>.

⁴⁴ <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2024/12/resolucion-083-2024-pd-ositrان.pdf>.

⁴⁵ <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2025/01/resol-005-2025-pd-ositrان.pdf>.

“Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada”, de acuerdo con el alcance establecido en el referido Informe Conjunto, habiéndose verificado que no existen condiciones de competencia en su prestación.

Así, el 12 de junio de 2024, mediante Resolución de Presidencia N° 0037-2024-PD-OSITRAN⁴⁶, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán declaró improcedente la solicitud de inicio del procedimiento de fijación tarifaria de los servicios “Movilización de contenedor”, “Movilización de carga fraccionada”, “Servicio adicional de cuadrilla” y “Trasegado del contenedor”, y aprobó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria a pedido de parte de los Servicios Especiales “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma⁴⁷.

En el marco del referido procedimiento de fijación tarifaria, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán emitió la Resolución de Presidencia N° 0069-2024-PD-OSITRAN⁴⁸, de fecha 30 de octubre de 2024, mediante la cual se dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Regulador en el Portal Institucional del Ositrán, para comentarios o sugerencias de las partes interesadas. Sobre el particular, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se señala que la metodología empleada fue la de costos incrementales, debido a que para los Servicios Especiales “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” es posible identificar con claridad los costos adicionales que implica su prestación, así como también resulta posible distinguirlos de la estructura de costos de los demás servicios brindados en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma.

Cabe indicar que, en el marco del procedimiento tarifario, y luego de evaluarse los comentarios recibidos, el 06 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0002-2025-PD-OSITRAN⁴⁹, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán determinó las Tarifas de los Servicios Especiales “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma, conforme al siguiente detalle:

Cuadro N° 14
Tarifas de los Servicios Especiales “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada”

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa (en Soles, sin IGV)
1. Depósito Temporal Fluvial – Contenedores		
1.1. Depósito Temporal Fluvial – Contenedor Secos		
Tramites operativos y administrativos	Contenedor	211,93
Almacenamiento a partir del día 4	TEU/día	1,88
1.2. Depósito Temporal Fluvial – Contenedor Reefer		
Tramites operativos y administrativos	Contenedor	211,93
Almacenamiento a partir del día 4	TEU/día	1,88
Suministro de energía	Contenedor/hora	5,28
2. Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada		
Tramites operativos y administrativos	Tonelada	10,60
Almacenamiento a partir del día 4	Tonelada/día	0,14

Fuente: Resolución de Presidencia N° 0002-2025-PD-OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁴⁶ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/06/resol-037-2024-pd-ositrان.pdf>.

⁴⁷ Sobre el particular, dichos servicios consisten en custodiar la carga contenedorizada y carga fraccionada de importación y exportación que ingrese al Terminal Portuario cuando este sea designado como depósito temporal, así como también incluye los trámites administrativos y operativos relacionados al depósito temporal (transmisión a aduanas, cambio de condición del contenedor, emisión de volante, desdoblamiento, emisión de ticket de balanza, estado de hechos, revisión y verificación de contenedor y precintos a la entrada y salida de depósito temporal fluvial).

⁴⁸ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/11/resol-069-2024-pd-ositrان.pdf>.

⁴⁹ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/01/resol-002-2025-pd-ositrان.pdf>.

➤ **Revisión tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación brindados por la Entidad Prestadora Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A.**

El 24 de mayo de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 0028-2024-PD-OSITRAN⁵⁰, sustentada en el Informe Conjunto N° 0073-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, que presta la Entidad Prestadora Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.

Cabe indicar que, en el marco del referido procedimiento de revisión tarifaria, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán emitió la Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN⁵¹, de fecha 21 de enero de 2025, mediante la cual se dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Regulador en el Portal Institucional del Ositrán, para comentarios o sugerencias de las partes interesadas. Sobre el particular, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se señala que la metodología empleada fue la de Costo de Servicio, la cual se implementa mediante un flujo de caja económico.

➤ **Revisión tarifaria de los servicios regulados aeroportuarios brindados por la Entidad Prestadora Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.**

El 24 de mayo de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 0029-2024-PD-OSITRAN⁵², sustentada en el Informe Conjunto N° 0074-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas, bajo la metodología de Costo de Servicio, de los siguientes servicios provistos por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.:

- **Servicios al pasajero:** Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA) del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V.
- **Servicios a la nave:** Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V.

Cabe indicar que, en el marco del referido procedimiento de revisión tarifaria, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán emitió la Resolución de Presidencia N° 0008-2025-PD-OSITRAN⁵³, de fecha 20 de enero de 2025, mediante la cual se dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Regulador en el Portal Institucional del Ositrán, para comentarios o sugerencias de las partes interesadas. Sobre el particular, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se señala que la metodología empleada fue la de Costo de Servicio, la cual se implementa mediante un flujo de caja económico.

➤ **Fijación tarifaria de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto aplicable a los pasajeros de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

De conformidad con la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros, el Concesionario cobrará una Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto a los pasajeros en transferencia (TUUA de

⁵⁰ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/06/resolucion-028-2024-pd-ositrان.pdf>.
⁵¹ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/01/resolucion-0009-2025-pd-ositrان.pdf>.
⁵² <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/05/resolucion-029-2024-pd-ositrان.pdf>.
⁵³ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/01/resolucion-0008-2025-pd-ositrان.pdf>.

Transferencia). En ese sentido, el 06 de junio de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN⁵⁴, sustentada en el Informe Conjunto N° 0080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la TUUA de Transferencia en el AIJC administrado por Lima Airport Partners S.R.L., vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del mencionado aeropuerto.

Cabe indicar que, en el marco del procedimiento de fijación tarifaria, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán publicó la Propuesta Tarifaria mediante Resolución N° 0021-2025-PD-OSITRAN⁵⁵, permitiendo comentarios de las partes interesadas. Posteriormente, mediante Resolución N° 041-2025-PD-OSITRAN⁵⁶, se aprobó la TUUA de Transferencia para el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, vigente desde el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros hasta el 31 de diciembre de 2030. La tarifa fue estimada aplicando la metodología de costos totalmente distribuidos, a través de un flujo de caja económico en términos reales para el periodo 2024-2030, y diferenciando entre pasajeros INT-INT (USD 11,32)⁵⁷ y DOM-DOM (USD 7,07)⁵⁸.

➤ **Revisión de la tarifa máxima aplicable a la playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

El 24 de junio de 2024, la empresa Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) solicitó que se determine la nueva tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC). Al respecto, mediante el Informe Conjunto N° 0128-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), de fecha 22 de agosto de 2024, se concluyó declarar procedente la solicitud de revisión tarifaria formulada por LAP. Así, mediante la Resolución de Presidencia N° 0056-2024-PD-OSITRAN⁵⁹, de fecha 23 de agosto de 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el inicio, a pedido de parte, del procedimiento de revisión de la tarifa máxima aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC administrado por LAP, bajo la metodología establecida en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

En el marco del referido procedimiento de revisión tarifaria, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán emitió la Resolución de Presidencia N° 0079-2024-PD-OSITRAN⁶⁰, de fecha 29 de noviembre de 2024, mediante la cual se dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Regulador en el Portal Institucional del Ositrán, para comentarios o sugerencias de las partes interesadas. Sobre el particular, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se señala que el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión establece de manera expresa que la tarifa por el servicio de playa de estacionamiento vehicular que LAP está autorizado a ofrecer deberá ser igual al promedio simple de las tarifas de una muestra de playas de estacionamiento aprobada por Ositrán de manera oportuna. Es decir, la tarifa de la playa de estacionamiento vehicular en el AIJC se determina mediante un proceso de comparación, también conocido *benchmarking*.

Cabe mencionar que, mediante Resolución N° 042-2025-PD-OSITRAN⁶¹, de fecha 28 de marzo de 2025, se aprobó la modificación de la metodología tarifaria

⁵⁴ <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2024/06/resol-034-2024-pd-ositrان.pdf>.

⁵⁵ <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2025/02/resolucion-0021-2025-pd-ositrان.pdf>.

⁵⁶ <https://www.ositrان.gob.pe/antior/resoluciones/resolucion-no-041-2025-pd-ositrان/>

⁵⁷ Internacional-Internacional (INT-INT): pasajero que proviene de un vuelo internacional (origen fuera del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).

⁵⁸ Doméstico-Doméstico (DOM-DOM): pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).

⁵⁹ <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2024/08/resolucion-056-2024-pd-ositrان.pdf>.

⁶⁰ <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2024/12/resolucion-079-2024-pd-ositrان-1.pdf>.

⁶¹ <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2025/03/resolucion-042-2025-pd-ositrان-1.pdf>

establecida originalmente en la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, conforme a lo señalado en el Informe “Revisión Tarifaria de la Tarifa Máxima de la playa de estacionamiento vehicular – Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”. Como resultado, se establecieron las siguientes tarifas máximas para vehículos ligeros: S/ 6,30 por un uso de hasta 45 minutos; S/ 8,40 para un uso de 46 a 60 minutos; y S/ 8,40 por hora o fracción a partir del minuto 61.

➤ **Revisión tarifaria de los servicios regulados brindados en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur**

El 07 de noviembre de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 0072-2024-PD-OSITRAN⁶², sustentada en el Informe Conjunto N° 0172-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, bajo la metodología de RPI-X, de las Tarifas Máximas de los servicios brindados en el Nuevo Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, durante el periodo comprendido entre el 18 de agosto de 2025 al 17 de agosto de 2030, respecto a los siguientes servicios:

- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE**
 - Por Metro de Eslora – Hora (o fracción de hora).
- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA**
 - Tarifa por contenedor con carga de 20 pies.
 - Tarifa por contenedor con carga de 40 pies.
 - Tarifa por contenedor vacío de 20 pies.
 - Tarifa por contenedor vacío de 40 pies.
- **TARIFAS DE TRANSBORDO**
 - Tarifa por contenedor con carga de 20 pies.
 - Tarifa por contenedor con carga de 40 pies.
 - Tarifa por contenedor vacío de 20 pies.
 - Tarifa por contenedor vacío de 40 pies.

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

Cabe indicar que, en el marco del referido procedimiento de revisión tarifaria, de acuerdo con el RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos tiene un plazo de 60 días, prorrogables de manera excepcional por 30 días, para elaborar la propuesta de revisión tarifaria que posteriormente será publicada para comentarios o sugerencias de las partes interesadas.

5.5. Regulación de acceso

Aeropuertos

El Ositrán se encarga de regular el acceso de los usuarios intermedios a la infraestructura aeroportuaria administrada por las Entidades Prestadoras que es considerada una facilidad esencial, a fin de que se brinden los servicios esenciales, tales como:

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros).
- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas para las operaciones, mostradores de *Check-In*, almacenes para equipaje rezagado y sistema de inspección de equipaje en bodega – HBS).
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
- Almacenamiento y abastecimiento de combustible.

⁶² <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/11/resolucion-0072-2024-pd-ositran.pdf>.

Para ello, el Ositrán dispone del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), aprobado mediante Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias, el cual establece las reglas básicas referidas al acceso a la ITUP y el detalle de los procedimientos de acceso correspondientes, además de los criterios económicos para la determinación de los cargos de acceso.

Bajo ese marco, a mediados del año 2024, por solicitud de diversos usuarios intermedios se iniciaron ocho (08) procedimientos de emisión de Mandatos de Acceso para prestar los servicios esenciales de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje y Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y Otras Áreas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC). Al respecto, a finales del mes de enero de 2025, el Ositrán remitió a las partes los proyectos de Mandato de Acceso correspondientes a siete (07) procedimientos en curso, a fin de puedan emitir sus comentarios o sugerencias.

Puertos

Al igual que en el caso aeroportuario, y tomando como marco normativo al REMA, el Ositrán regula el acceso por parte de los usuarios intermedios a la infraestructura portuaria administrada por las Entidades Prestadoras que es considerada una facilidad esencial, a fin de que se brinden los servicios esenciales tales como:

- Practicaje.
- Remolcaje.
- Abastecimiento de combustible.

Al respecto, debe indicarse que, durante el transcurso del año 2024, no se presentaron solicitudes para la emisión de Mandatos de Acceso para la prestación de servicios esenciales dentro de los terminales portuarios supervisados por el Ositrán.

5.6. Gestión de Contratos de Concesión

El Decreto Legislativo N° 1362, que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos⁶³, establece que el Consejo Directivo del Ositrán tiene la obligación de emitir opinión técnica previa sobre los proyectos de Contratos de Concesión a solicitud de Proinversión⁶⁴; así como a solicitud del MTC, sobre los proyectos de modificación de dichos contratos⁶⁵. Además, el Consejo Directivo del Ositrán tiene la función de interpretar los contratos de concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura⁶⁶.

Sin embargo, es importante indicar que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN⁶⁷, de fecha 9 de noviembre de 2023, se aprobaron las disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ositrán. Ello, debido a que en dicha oportunidad el Consejo

⁶³ 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/>

⁶⁴ 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.

⁶⁵ 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.

⁶⁶ Conforme a lo establecido en el artículo 29° del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, modificado por Decreto Supremo N° 114-2013-PCM. Dicha disposición también se encuentra recogida en el inciso 7 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán (ROF), aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el cual señala que es función del Consejo Directivo el interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

⁶⁷ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/11/reso-048-2023-pd-ositrان.pdf>.

Directivo del Ositrán no contaba con el quorum necesario para sesionar y adoptar los acuerdos, en el marco de su competencia⁶⁸.

Considerando ello, a continuación, se detallan las opiniones emitidas por el Ositrán durante el año 2024 relativas a nuevos contratos de concesión, además de modificaciones contractuales e interpretaciones de los contratos ya existentes.

5.6.1. Opiniones sobre nuevos Contratos de Concesión

➤ **Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto “Ferrocarril Huancayo – Huancavelica” (Nueva Convocatoria)**

El proyecto del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica se ubica en la zona de la sierra de Perú, en la vertiente oriental de la Cordillera de Los Andes, entre los departamentos de Huancayo y Huancavelica. Este proyecto comprende una longitud de 128,2 km, y se desarrollará bajo la modalidad de concesión cofinanciada por un plazo de treinta (30) años, contados desde la fecha de cierre. Asimismo, el proyecto representará una inversión proyectada referencial de USD 394,94 millones (sin IGV), comprendiendo el diseño, financiamiento, ejecución de inversiones, conservación, explotación y transferencia de la infraestructura.

Mediante el Oficio N° 010-2024/PROINVERSIÓN/DEP.61, recibido el 11 de marzo de 2024, y complementado con los Oficios N° 012-2024/PROINVERSIÓN/DEP.61 y N° 013-2024/PROINVERSIÓN/DEP.61, recibidos el 20 y 21 de marzo de 2024, respectivamente, PROINVERSIÓN solicitó al Ositrán emitir opinión a la Versión Final del Contrato de Concesión del Proyecto “Ferrocarril Huancayo – Huancavelica” (Nueva Convocatoria).

Al respecto, a través del Oficio N° 0127-2024-PD-OSITRAN, de fecha 08 de abril de 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán ejerció la prerrogativa de adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, y en base al análisis realizado en el Informe Conjunto N° 0047-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), emitió la opinión no vinculante a la Versión Final del Contrato de Concesión del Proyecto “Ferrocarril Huancayo – Huancavelica” (Nueva Convocatoria), en el marco de los artículos 43 y 44 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362, en concordancia con el numeral 55.1 del artículo 55 del Reglamento aprobado con Decreto Supremo N° 240-2018-EF.

➤ **Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”**

El Proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4” se encuentra ubicado en la zona longitudinal de la sierra del Perú, entre los departamentos de Ica, Ayacucho, Huancavelica, Apurímac y Junín, con una longitud de 965,2 km, y una inversión referencial proyectada de USD 1 026,00 millones (sin IGV). Al respecto, la modalidad de Concesión propuesta por PROINVERSIÓN para el Proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4” es cofinanciada, por un plazo de veinticinco (25) años contados desde la fecha de suscripción del Contrato; no obstante, la Versión Final del Contrato de Concesión prevé la posibilidad de prorrogar el referido plazo de la Concesión. Asimismo, el proyecto comprende el diseño, construcción, rehabilitación, conservación, mantenimiento, mejoramiento, financiamiento y operación de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4.

Durante el año 2024, a solicitud de PROINVERSIÓN, se emitieron opiniones técnicas sobre la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto “Carretera

⁶⁸ Al respecto, desde el 23 de octubre de 2023, el Consejo Directivo del Ositrán no cuenta con el *quorum* para sesionar, debido a la renuncia del señor Alex Diaz Guevara al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán. A dicha renuncia, el 10 de mayo de 2024, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva también al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán.

Longitudinal de la Sierra Tramo 4” dentro del plazo legal establecido, conforme al siguiente detalle:

Cuadro N° 15
Opinión técnica a la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto
“Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”

Infraestructura	N° de solicitud de opinión	Informe	Fecha de Informe	Documento emitido	Fecha del documento emitido
Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4	Primera solicitud	Informe Conjunto N° 0087-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ)	14 de junio de 2024	Oficio N° 0287-2024-PD-OSITRAN	14 de junio de 2024
	Opinión adicional	Informe Conjunto N° 0212-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ)	27 de diciembre de 2024	Resolución de Presidencia N° 0001-2025-PD-OSITRAN	03 de enero de 2025

Elaboración: Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán.

5.6.2. Opiniones de modificación de Contratos de Concesión

➤ **Proyecto de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – Línea 1: Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho**

Mediante el Oficio N° 0651-2024-MTC/19, recibido el 19 de febrero de 2024, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) solicitó al Ositrán emitir opinión previa sobre el Proyecto de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – Línea 1: Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho⁶⁹.

En el referido Proyecto de Adenda, las Partes planteaban las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión, vinculadas al reemplazo de la tasa *LIBOR* por la tasa *CME Term SOFR*:

- Incorporar la definición “Tasa de Referencia” en el apartado de Definiciones de la Sección I: Antecedentes y Definiciones del Contrato de Concesión.
- Modificar el cuarto párrafo de la Cláusula 11.1.6 de la Sección XI: Garantías del Contrato de Concesión.
- Incorporar al Contrato de Concesión el Anexo 3A: Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato.

Al respecto, mediante el Informe Conjunto N° 0032-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), de fecha 01 de marzo de 2024, se concluyó que las propuestas de modificaciones referidas al reemplazo de la tasa *LIBOR* por la “Tasa de Referencia”, esto es, la tasa *CME Term SOFR*, resultaban razonables, por lo que no se formularon observaciones sobre el particular.

Dicha situación fue puesta en conocimiento del MTC a través del Oficio N° 0076-2024-PD-OSITRAN, de fecha 01 de marzo de 2024, precisándose que, al no haberse advertido la formulación de observaciones que ameriten cuestionamientos al objeto del Proyecto de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión, la Presidencia

⁶⁹ Cabe señalar que se solicitó al Ositrán la emisión de opinión técnica a una nueva versión del mencionado Proyecto de Adenda N° 5, la cual consideró las observaciones previamente realizadas mediante el Informe Conjunto N° 0177-2023-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), de fecha 28 de noviembre de 2023, trasladadas por el Organismo Regulador al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del Oficio N° 0457-2023-PD-OSITRAN, de fecha 29 de noviembre de 2023.

Ejecutiva no identificó una situación de emergencia que justifique adoptar como medida excepcional la aprobación del citado documento conforme a lo señalado en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.

➤ **Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao**

A través del Oficio N° 02649-2024-MTC/19, del 12 de julio de 2024, el MTC solicitó al Ositrán emitir opinión previa sobre el Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, en el marco de lo establecido en el literal b) del artículo 3 del Decreto de Urgencia N° 009-2024⁷⁰.

En el referido Proyecto de Adenda, las Partes planteaban las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión, vinculadas con la variación del método constructivo del 'Paso en Vacío' al método constructivo denominado 'Paso en Lleno' a ser implementado en la Estación Central E-13, con la finalidad de que la tuneladora continúe su excavación y avance a pesar de que dicha estación no se encuentre construida a nivel de losa de fondo:

- Incorporar la definición: "Presupuesto Actualizado de Inversión" en la Sección I: Antecedentes y Definiciones del Contrato de Concesión.
- Modificar el segundo párrafo de la definición de "Hito de Obra" contenida en las Definiciones de la Sección I: Antecedentes y Definiciones del Contrato de Concesión.
- Modificar el numeral 6.6 de la Sección VI: Inversiones Obligatorias y Pruebas de Puesta en Marcha del Contrato de Concesión.
- Incorporar el numeral 6.7-A de la Sección VI: Inversiones Obligatorias y Pruebas de Puesta en Marcha del Contrato de Concesión.
- Modificar el numeral 6.30 de la Sección VI: Inversiones Obligatorias y Pruebas de Puesta en Marcha del Contrato de Concesión.
- Incorporar el numeral 6.30-A de la Sección VI: Inversiones Obligatorias y Pruebas de Puesta en Marcha del Contrato de Concesión.
- Modificar el numeral 10.4 de la Sección X: Régimen Financiero del Contrato de Concesión.
- Incorporar un décimo primer párrafo en la Cláusula 3.8.2.1 del Anexo 6 del Contrato de Concesión.
- Incorporar un quinto párrafo en la Cláusula 3.8.2.6 del Anexo 6 del Contrato de Concesión.
- Incorporar un sexto párrafo en la Cláusula 3.8.2.6.1 del Anexo 6 del Contrato de Concesión.
- Incorporar una cuarta viñeta como sexto párrafo de la Cláusula 3.8.2.6.2 del Anexo 6 del Contrato de Concesión.

⁷⁰ Cabe señalar que, para el trámite del procedimiento de modificación contractual seguido para el Proyecto de Adenda N° 4, se aplicaron las disposiciones establecidas en el propio Contrato de Concesión y el Decreto de Urgencia N° 009-2024, "Decreto de Urgencia que aprueba medidas extraordinarias en materia económica y financiera para dinamizar e impulsar la ejecución de proyectos de inversión de transportes", publicado en el Diario Oficial "El Peruano" con fecha 19 de mayo de 2024.

- Incorporar al Contrato de Concesión el Anexo 14: Cronograma de Ejecución de Obras correspondiente a la ejecución del Paso en Lleno de la TBM 1 en la Estación E-13: “Central”.
- Incorporar al Contrato de Concesión el Anexo 15: Valorización de Avance de Obra para la ejecución del Paso en Lleno en la Estación E-13: “Estación Central”.

Al respecto, mediante el Informe Conjunto N° 0109-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), de fecha 21 de julio de 2024, se concluyó que la solicitud de opinión técnica respecto del Proyecto de Adenda N° 4 cumplía los requisitos de admisibilidad tanto contractuales como los establecidos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, esto es, las contenidas en el artículo 3 del Decreto de Urgencia N° 009-2024; asimismo, que cada una de las modificaciones propuestas por las Partes resultaban razonables, por lo que no se formularon observaciones al referido Proyecto de Adenda.

Dicha situación fue puesta en conocimiento del MTC a través del Oficio N° 0387-2024-PD-OSITRAN, de fecha 22 de julio de 2024, precisándose que, al no haberse advertido la formulación de observaciones que ameriten cuestionamientos al objeto del Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión, la Presidencia Ejecutiva no identificó una situación de emergencia que justifique adoptar como medida excepcional la aprobación del citado documento conforme a lo señalado en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.

➤ **Proyecto de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente**

Mediante el Oficio N° 01375-2024-MTC/19, recibido el 15 de abril de 2024, el MTC solicitó al Ositrán emitir opinión técnica sobre el Proyecto de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente. No obstante, a través del Oficio N° 0088-2024-GG-OSITRAN, notificado el 18 de abril 2024, en aplicación de lo establecido en el párrafo 138.9 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362⁷¹, el Ositrán solicitó mayor información respecto del sustento técnico, legal y financiero de la totalidad de modificaciones contenidas en el Proyecto de Adenda remitido, en específico, con relación al “Modelo de Garantía de Cumplimiento”.

Así, mediante el Oficio N° 03673-2024-MTC/19, recibido el 25 de setiembre de 2024, el MTC, atendiendo el pedido de mayor información requerido por el Ositrán, remitió una nueva versión del Proyecto de Adenda N° 6, así como su respectivo sustento técnico, económico y legal, solicitando al Ositrán continuar con el trámite de la emisión de opinión técnica requerida sobre el Proyecto de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente.

En el referido Proyecto de Adenda N° 6, las Partes planteaban las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión, referidas al reemplazo de la tasa *LIBOR* por la tasa *CME Term SOFR*:

- Incorporar en la Sección de Anexos del Índice del Contrato de Concesión el término “Anexo 13 Modelo de Garantía de Cumplimiento”.

⁷¹ Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, aprobado mediante Decreto Supremo N° 240-2019-EF:

“Artículo 138. Opiniones previas

(...)

138.9 En caso dichas entidades requieran mayor información para la emisión de su opinión, dicho pedido de información se efectúa por una sola vez dentro de los tres (03) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud de opinión. En este supuesto, el cómputo del plazo se suspende y sólo se reinicia una vez recibida la información requerida”.

- Modificar el tercer párrafo del numeral 13.1 de la Cláusula Décimo Tercera: Garantía de Cumplimiento del Contrato de Concesión.
- Incorporar al Contrato de Concesión el Anexo 13: Modelo de Garantía de Cumplimiento.

Mediante el Informe Conjunto N° 0151-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), de fecha 09 de octubre de 2024, se concluyó que las propuestas de modificaciones referidas al reemplazo de la tasa *LIBOR* por la tasa *CME Term SOFR* resultaban razonables, por lo que no se formularon observaciones sobre el particular.

Dicha situación fue puesta en conocimiento del MTC a través del Oficio N° 0481-2024-PD-OSITRAN, de fecha 01 de marzo de 2024, precisándose que, al no haberse advertido la formulación de observaciones que ameriten cuestionamientos al objeto del Proyecto de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión, la Presidencia Ejecutiva no identificó una situación de emergencia que justifique adoptar como medida excepcional la aprobación del citado documento conforme a lo señalado en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.

➤ **Proyecto de Adenda N° 8 al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Mediante los Oficios N° 02798-2024-MTC/19⁷² y N° 02891-2024-MTC/19⁷³, recibidos el 30 de julio y 07 de agosto de 2024, respectivamente, el MTC, en su condición de entidad titular del proyecto, en virtud de lo establecido en el artículo 2 del Decreto de Urgencia N° 009-2024⁷⁴, solicitó al Ositrán emitir opinión sobre el Proyecto de Adenda N° 8 al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

En el referido Proyecto de Adenda N° 8, las Partes plantearon las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión:

- Suspendar parcial y temporalmente la obligación a cargo del Concesionario respecto del pago de la Retribución, regulada en el numeral 4.1 de la Cláusula

⁷² Para tal efecto, se remitió adjunto el Informe N° 02211-2024-MTC/19.02 con el correspondiente sustento técnico, económico y legal del citado proyecto.

⁷³ Con la presente comunicación, el MTC atendió el requerimiento de información realizado por el Ositrán a través del Oficio N° 0182-2024-GG-OSITRAN, notificado el 01 de agosto de 2024, el cual se encontró relacionado con requerimiento de mayor información con relación a la solicitud de opinión sobre el proyecto de Adenda N° 8 al Contrato de Concesión.

⁷⁴ Decreto de Urgencia N° 009-2024:

“Artículo 2.- Reglas especiales para la ejecución de vías internas necesarias para la operación del nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Autorizar de manera excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a acordar con el Concesionario, una modificación contractual al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”; con la finalidad de viabilizar la ejecución de las vías internas que conectarán el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con los puentes modulares que instalará el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; siguiendo de manera exclusiva las siguientes reglas especiales:

(...)

c. Para acordar la referida modificación contractual, se requerirá únicamente la opinión técnica, previa y no vinculante, del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), en el marco de sus competencias, la que se emitirá en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles de recibida la propuesta de modificación contractual visada por las Partes. En caso de que OSITRAN no se pronuncie en el plazo señalado, se entenderá que su opinión es favorable.

El OSITRAN podrá requerir mayor información dentro de los tres (3) días hábiles de recibida la comunicación del concedente, solicitando la opinión a la que hace referencia el párrafo precedente. El concedente deberá remitir la información solicitada en un plazo de tres (3) días hábiles. En este caso, el plazo indicado en el párrafo precedente se suspende hasta que el concedente cumpla con remitir la información requerida, reiniciándose el cómputo del plazo.

(...).”

[Subrayado agregado.]

Cuarta del Contrato de Concesión, correspondiente a un trimestre del 2024, cuya obligación de pago sea inmediatamente posterior a la firma de la Adenda, por la suma USD 6,75 millones.

- El monto anteriormente señalado, se destinará únicamente a financiar la construcción⁷⁵ de las Vías Internas considerando las actividades que se encontraban pendientes de ejecutar a la fecha de suscripción del Proyecto de Adenda, así como también a las actividades de supervisión, operación (limpieza), mantenimiento, seguridad y los costos indirectos y de contingencia.
- El Concesionario descontará automáticamente la suma de USD 6,75 millones del pago de la Retribución que corresponda.
- La referida suspensión parcial y temporal culminará en la fecha de inicio de operación del Puente Santa Rosa, la cual el Concedente debe comunicar al Concesionario, por escrito, con una anticipación mínima de 30 días calendarios. En cuya oportunidad, la suma de USD 6,75 millones será abonada por el Concesionario al Concedente a través del Ositrán.
- El Concesionario culminará la construcción de las Vías Internas, directamente o a través de un tercero, a fin de conectar con los Puentes Modulares temporales para dar acceso al Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto. Asimismo, el Concesionario será el responsable del mantenimiento y operación de las Vías Internas durante el tiempo de uso de estas.
- El Concesionario se obliga a culminar la construcción de las Vías Internas y poner en operación las mismas a más tardar el 30 de enero de 2025.
- El Ositrán, en el marco de sus competencias, comprendidas en el numeral 24.3 de la Cláusula Vigésimo Cuarta del Contrato de Concesión, realizará las labores de supervisión por la construcción de las Vías Internas, en el marco de lo establecido en la Directiva para el Procedimiento de Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobado por Ositrán mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0004-2020-CD-OSITRAN, o norma que la reemplace.
- El Concesionario se obliga a gestionar ante las Autoridades correspondientes los permisos, licencias y/o autorizaciones para ejecutar las Vías Internas, así como a asumir los costos para la obtención de dichos permisos, licencias y/o autorizaciones; contando para ello con el apoyo del Concedente de acuerdo con lo regulado en el numeral 5.5 de la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión.

Al respecto, mediante el Informe Conjunto N° 0117-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), de fecha 13 de agosto de 2024, se concluyó lo siguiente:

❖ Respecto a la suspensión parcial y temporal de la obligación de pago de la Retribución

- La propuesta no afecta ni modifica el procedimiento establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento para el pago de la Retribución para que el Concesionario cumpla la obligación establecida en el numeral 4.1 de la Cláusula 4 del Contrato de Concesión.

⁷⁵ En el marco de la fe de erratas publicada el 29 de mayo de 2024 al Decreto de Urgencia N° 009-2024, el Concedente señala que esta cláusula precisa que la obligación del Concesionario se circunscribe a la construcción, contingencia, mantenimiento, operación y seguridad de las Vías Internas. Así también establece el plazo máximo para su culminación y puesta en operación y la obligación de gestionar las autorizaciones correspondientes para la consecución de este fin.

❖ Respecto de la ejecución de las Vías Internas

- Con relación al monto para la construcción de los viales internos que serán descontados de la retribución, se verificó que estos guardan concordancia con los documentos técnicos presentados por LAP en la Etapa de Desarrollo 6 (etapa del numeral 1.29 del Anexo 14 para el reconocimiento de inversiones). Así también, se verificó que este importe corresponde al monto de la inversión pendiente de ejecutar.
- Con relación a los montos por la operación y mantenimiento que serán descontados de la Retribución, estos han sido validados por un ente técnico del MTC como es la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- El Ositrán no efectúa el reconocimiento de los costos de operación y mantenimiento del Concesionario, como sí ocurre en el caso de las Mejoras, circunscribiendo su supervisión a la verificación de cumplimiento de Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 14.
- Se recomendó que las etapas del proyecto para la ejecución de las Vías Internas se efectúen en cumplimiento de las medidas ambientales y sociales establecidas en los respectivos instrumentos ambientales aprobados, de acuerdo con lo señalado por la Dirección General de Asuntos Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Carta N° 070-2024-MTC/16.

Es importante señalar que, debido a la falta de *quorum* del Consejo Directivo del Ositrán por la renuncia de uno de sus miembros⁷⁶, el citado Informe Conjunto fue puesto en conocimiento de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, a fin de que, una vez restablecido el *quorum*, se proceda con ponerlo en conocimiento del mencionado órgano colegiado, dada su competencia en materia de opiniones a propuestas de modificaciones a los Contratos de Concesión.

Esta situación fue puesta en conocimiento del MTC a través del Oficio N° 0412-2024-PD-OSITRAN, de fecha 13 de agosto de 2024, remitiéndose además el Informe Conjunto N° 0117-2024-IC-OSITRAN y precisándose que, al no haberse advertido la formulación de observaciones que ameriten cuestionamientos al objeto del Proyecto de Adenda N° 8 al Contrato de Concesión, la Presidencia Ejecutiva no identificó una situación de emergencia que justifique adoptar -como medida excepcional- la aprobación del citado documento a efectos de emitir la opinión técnica no vinculante del Ositrán, conforme a lo señalado en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM⁷⁷.

⁷⁶ Al respecto, desde el 23 de octubre de 2023, el Consejo Directivo del Ositrán no cuenta con el *quorum* para sesionar, debido a la renuncia del señor Alex Díaz Guevara al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán. A dicha renuncia, el 10 de mayo de 2024, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva también al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán.

⁷⁷ Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM:

"Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva

Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:

(...)

10. *Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;"*

➤ **Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú**

Mediante los Oficios N° 03763-2024-MTC/19⁷⁸ y N° 04240-2024-MTC/19⁷⁹, recibidos con fechas 02 de octubre y 11 de noviembre de 2024, respectivamente, el MTC, en su condición de entidad titular del proyecto, solicitó al Ositrán emitir opinión sobre el Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

El Proyecto de Adenda N° 4 tuvo por finalidad reemplazar la tasa *LIBOR* como tasa de referencia utilizada en el Contrato de Concesión, debido a que esta tasa está siendo eliminada del mercado financiero y no estará disponible durante la vigencia del Contrato de Concesión. Así, la modificación propuesta busca prevenir cualquier contingencia relacionada con la aplicación de la tasa *LIBOR* en las cláusulas del Contrato de Concesión que hacen referencia a su utilización.

En ese sentido, el objetivo principal de la modificación contractual fue sustituir la aplicación de la tasa *LIBOR* por una tasa alternativa, siendo esta, la “Tasa de Referencia”, entendida como *“la tasa Term Secured Overnight Financing Rate (SOFR) a seis (6) meses publicada por CME Group Benchmark Administration Limited (o cualquier otra entidad autorizada que se haga cargo de la publicación de dicha tasa) más margen (spread) de 0,42826%”*.

Sobre el particular, en el referido Proyecto de Adenda N° 4, las Partes plantearon las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión:

- Incorporar en el acápite Definiciones de la Cláusula Primera del índice del Contrato de Concesión, el término “Tasa de Referencia”.
- Incorporar en el subacápite Anexo 17: Carta Fianza de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión del acápite de “Anexos” del Índice del Contrato de Concesión, lo siguiente: “Apéndice 2: Modelo de Carta Fianza de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión”.
- Incorporar el numeral “1.130 Tasa de Referencia” en el acápite de Definiciones de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión.
- Modificar el numeral 9.3.4 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión.
- Modificar el numeral 9.6.5 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión.
- Modificar el numeral 10.2.2 de la Cláusula Décima del Contrato de Concesión.
- Modificar el primer párrafo del numeral 10.3.1 de la Cláusula Décima del Contrato de Concesión.
- Modificar el primer párrafo del numeral 10.3.2 de la Cláusula Décima del Contrato de Concesión.
- Modificar el numeral 18.4 de la Cláusula Décimo Octava del Contrato de Concesión.

⁷⁸ Para tal efecto, se remitió adjunto el Informe N° 02917-2024-MTC/19.02 con el correspondiente sustento técnico, económico y legal del citado proyecto.

⁷⁹ Mediante la presente comunicación, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones atendió el requerimiento de información realizado por el Ositrán a través del Oficio N° 0252-2024-GG-OSITRAN notificado el 9 de octubre de 2024, el cual se encontró relacionado con requerimiento de mayor información con relación a la solicitud de opinión sobre el proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión.

- Modificar el primer y segundo párrafo del literal e) del numeral 3 del Apéndice 2 del Anexo 16 del Contrato de Concesión.
- Modificar el “Apéndice 1: Modelo de Carta Fianza de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras” del Anexo 17 del Contrato de Concesión.
- Incorporar el “Apéndice 2: Modelo de Carta Fianza de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión”, al Anexo 17 del Contrato de Concesión.

Al respecto, mediante el Informe Conjunto N° 0184-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), de fecha 21 de noviembre de 2024, se concluyó que las propuestas de modificaciones referidas al reemplazo de la tasa LIBOR por la Tasa de Referencia resultaban razonables.

No obstante, con relación a la propuesta de modificación de los numerales 10.3.1 y 10.3.2 de la Cláusula Décima, así como del numeral 18.4 de la Cláusula Décimo Octava del Contrato de Concesión, contenidos en el Proyecto de Adenda, se recomendó a la Presidencia Ejecutiva realizar observaciones a la propuesta de modificación del procedimiento vigente en materia de ejecución de garantías a fin de que sea el Concedente quien ejecute las garantías de fiel cumplimiento, previa instrucción de Ositrán, frente a incumplimientos por parte del Concesionario o cuando este último no cumpla con realizar el pago de una penalidad dentro de los plazos establecidos⁸⁰.

De igual modo, ante la falta de *quorum* del Consejo Directivo del Ositrán, con ocasión de la renuncia de uno de sus miembros⁸¹, el mencionado Informe Conjunto se puso en conocimiento de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, a fin de que, una vez restablecido el *quorum*, se proceda con ponerlo en conocimiento del mencionado órgano colegiado, dada su competencia en materia de opiniones a propuestas de modificaciones a los Contratos de Concesión.

Esta situación fue puesta en conocimiento del MTC a través del Oficio N° 0572-2024-PD-OSITRAN, de fecha 22 de noviembre de 2024, remitiéndose además el Informe Conjunto N° 0184-2024-IC-OSITRAN y precisándose que, como consecuencia de la revisión del citado documento, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, conforme a la atribución que le confiere el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM13, adoptó como medida de emergencia la aprobación del citado Informe Conjunto, y, consecuentemente, emitió la opinión técnica no vinculante del Ositrán debido a que se identificaron observaciones que ameritaron el cuestionamiento del contenido del Proyecto de Adenda N° 4.

➤ **Proyecto de Adenda N° 11 al Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica**

Mediante los Oficios N° 01213-2024-MTC/19⁸² y N° 01406-2024-MTC/19⁸³, recibidos el 03 de abril y 16 de abril de 2024, respectivamente, el MTC solicitó a

⁸⁰ Ello debido a que los argumentos expuestos por el Concedente en sus Informes N° 02917-2024-MTC/19.02 y N° 03417-2024-MTC/19.02 no contienen el sustento que justifique que este Organismo Regulador deba asumir una atribución que no le corresponde y resulta distinta a la que actualmente desempeña, previa instrucción del Concedente.

⁸¹ Al respecto, desde el 23 de octubre de 2023, el Consejo Directivo del Ositrán no cuenta con el *quorum* para sesionar, debido a la renuncia del señor Alex Díaz Guevara al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán. A dicha renuncia, el 10 de mayo de 2024, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva también al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán.

⁸² Se remitió adjunto el Informe N° 0923-2024-MTC/19.02 con el correspondiente sustento técnico, económico y legal del citado proyecto.

⁸³ A través del presente Oficio, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones atendió el requerimiento de información adicional realizado por el Ositrán mediante el Oficio N° 0073-2024-GG-OSITRAN, remitido el 08 de abril de 2024, con la finalidad de continuar con la evaluación correspondiente para la emisión de la opinión solicitada a través del Oficio N° 01213-2024-MTC/19.

este Organismo Regulador la emisión de la opinión no vinculante respecto de la nueva versión de la Propuesta de Adenda N° 11 al Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica.

En el referido Proyecto de Adenda N° 11, las Partes plantearon las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión:

- Modificar determinados aspectos de la Cláusula 6.20, referentes a la regulación de Obras Nuevas.
- Modificar el numeral 6.3 de la Sección 2 del Anexo I del Contrato de Concesión.
- Realizar precisiones y modificaciones al Anexo XI del Contrato de Concesión, específicamente en los numerales 1.3, 2.2 y 4.1.
- Encargar a la Sociedad Concesionaria la ejecución de las labores constructivas de las Obras Nuevas señaladas en el Anexo N° 1 de la presente Adenda y cuya ejecución se regirá por el cronograma de entrega de áreas liberadas consignado en el Anexo N° 2 del proyecto de Adenda.
- Incorporación de la Cláusula anticorrupción.
- Regulación del pago por Aporte por Regulación de las inversiones contenidas en el Proyecto de Adenda.

Mediante el Informe Conjunto N° 0054-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), de fecha 22 de abril de 2024, se reiteraron las observaciones que, en su momento, fueron aprobadas por el Consejo Directivo del Ositrán mediante el Acuerdo N° 02316-724-21-CD-OSITRAN⁸⁴. Asimismo, se realizaron observaciones adicionales respecto de determinadas cláusulas del Proyecto de Adenda. Así, por ejemplo, se identificó, para la ejecución del proyecto, incorporar la definición “Acta de Acuerdo”, así como establecer el contenido mínimo que esta debe comprender (tal como el presupuesto definitivo de cada Obra, factor de ajuste, costo del desvío provisional, los porcentajes de gastos generales y utilidad, el porcentaje asignado para supervisión, el cronograma de obra, entre otros); esto con el objeto de que el Organismo Regulador pueda tener claridad sobre los parámetros respecto de los cuales se llevará a cabo la supervisión de la ejecución de Obras Nuevas evitando futuras contingencias entre las Partes sobre el entendimiento y alcance de la referida Acta de Acuerdo.

Es importante señalar que, debido a la falta de *quorum* del Consejo Directivo del Ositrán, el citado Informe Conjunto fue puesto en conocimiento de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán para las acciones y fines pertinentes, por lo que, en atención a la Disposición Específica N° 4 de las “Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán”, aprobadas mediante la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN, de fecha 09 de noviembre de 2023, entre otros aspectos, mediante el Informe Conjunto N° 0054-2024-IC-OSITRAN se identificó la necesidad de recomendar al MTC tener en cuenta las observaciones que fueron aprobadas por el Consejo Directivo del Ositrán mediante el Acuerdo N° 02316-724-21-CD-OSITRAN y que se reiteraron en el referido Informe Conjunto.

⁸⁴ Cabe mencionar que, mediante el Oficio N° 05353-2020-MTC/19, de fecha 30 de diciembre de 2020, el Concedente solicitó la opinión del Regulador respecto de la propuesta de Adenda N° 10. En ese sentido, este Organismo Regulador emitió su opinión a la referida propuesta de Adenda, la cual fue aprobada por el Consejo Directivo del Ositrán mediante el Acuerdo N° 02316-724-21-CD-OSITRAN.

Siendo así, a través del Oficio N° 0178-2024-PD-OSITRAN, de fecha 24 de abril de 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán encontró justificada la necesidad de adoptar como medida de emergencia la aprobación del Informe Conjunto N° 0054-2024-IC-OSITRAN, el cual contiene la opinión técnica del Ositrán al proyecto de Adenda N° 11 al Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica, el mismo que se puso a consideración del MTC para fines y acciones pertinentes.

➤ **Proyecto de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial N° 4: Pativilca – Santa – Trujillo y Salaverry – Empalme R01N**

Mediante el Oficio N° 2283-2024-MTC/19⁸⁵, recibido el 19 de junio de 2024, el MTC solicitó al Ositrán la emisión de la opinión no vinculante respecto de la Propuesta de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial N° 4: Pativilca – Santa – Trujillo y Salaverry – Empalme R01N. Asimismo, mediante el Oficio N° 0140-2024-GG-OSITRAN, remitido el 24 de junio de 2024, el Ositrán solicitó al MTC información adicional con la finalidad de continuar con la evaluación correspondiente para la emisión de la opinión solicitada, por lo que, a través del Oficio N° 2573-2024-MTC/19, recibido el 09 de julio de 2024, el MTC atendió el requerimiento de información realizado por el Ositrán.

Sobre el particular, en el Proyecto de Adenda N° 5, las Partes plantearon las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión:

- Incorporar la Cláusula “1.14.92 Tasa de Referencia” en el apartado de Definiciones de la Sección I: Antecedentes y Definiciones del Contrato de Concesión.
- Modificar el literal c) de la Cláusula 9.4 de la Sección IX: Régimen Económico del Contrato de Concesión.
- Modificar el primer y segundo párrafo de la Cláusula 9.15 de la Sección IX: Régimen Económico del Contrato de Concesión.
- Modificar los Anexos III (Garantía de Fiel Cumplimiento) y IV (Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras) del Contrato de Concesión, conforme a los Anexos 1 y 2 del Proyecto de Adenda.

Al respecto, mediante el Informe Conjunto N° 0108-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), de fecha 17 de julio de 2024, se concluyó que la solicitud de opinión técnica respecto del Proyecto de Adenda N° 5, 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.

Es importante señalar que, debido a la falta de *quorum* del Consejo Directivo del Ositrán, el citado Informe Conjunto fue puesto en conocimiento de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, a fin de que, una vez restablecido el *quorum*, se proceda con ponerlo en conocimiento del mencionado órgano colegiado, dada su competencia en materia de opiniones a propuestas de modificaciones a los Contratos de Concesión.

Esta situación fue puesta en conocimiento del MTC a través del Oficio N° 0368-2024-PD-OSITRAN, de fecha 18 de julio de 2024, precisándose que, al no haberse identificado observaciones que ameriten cuestionamientos al objeto del Proyecto de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión, la Presidencia Ejecutiva no identificó una situación de emergencia que justifique adoptar -como medida excepcional- la aprobación del citado documento a efectos de emitir la opinión técnica no vinculante

⁸⁵ Se remitió adjunto el Informe N° 01737-2024-MTC/19, elaborado por la Dirección de Inversión Privada en Transporte (DIPTRA), el cual contiene el sustento técnico, económico y legal del referido Proyecto de Adenda.

del Ositrán, conforme a lo señalado en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM⁸⁶.

➤ **Proyecto de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión Tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la Carretera Panamericana Norte**

Mediante el Oficio N° 03365-2024-MTC/19⁸⁷, recibido el 03 de setiembre de 2024, el MTC solicitó al Ositrán emitir opinión técnica sobre el Proyecto de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión Tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la Carretera Panamericana Norte. Posteriormente, mediante el Oficio N° 0225-2024-GG-OSITRAN, notificado el 05 de setiembre de 2024, la Gerencia General del Ositrán solicitó información adicional al MTC respecto a la propuesta de modificar el penúltimo párrafo del Anexo III del modelo de Carta Fianza de Fiel Cumplimiento y sobre la presentación de la nueva Carta Fianza del Proyecto de Adenda. Así, mediante el Oficio N° 04471-2024-MTC/19, recibido con fecha 04 de noviembre de 2024, el MTC atendió el requerimiento de información realizado por el Ositrán.

Sobre el particular, en el Proyecto de Adenda N° 6, las Partes plantearon las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión:

- Modificar la Cláusula 1.5 para incorporar la definición de tasa *CME Term SOFR*.
- Modificar el sexto párrafo de la Cláusula 9.9 del Contrato de Concesión.
- Modificar el último párrafo de la Cláusula 9.10 del Contrato de Concesión.
- Modificar los párrafos de las Cláusulas 14.12, 14.13 y 14.14 del Contrato de Concesión, referidas a la Caducidad de la Concesión.
- Modificar el penúltimo párrafo del Anexo III del Contrato de Concesión.

Al respecto, mediante el Informe Conjunto N° 0179-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), de fecha 12 de noviembre de 2024, se concluyó que la solicitud de opinión técnica respecto del Proyecto de Adenda N° 6 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.

Es importante señalar que, debido a la falta de *quorum* del Consejo Directivo del Ositrán, el citado Informe Conjunto fue puesto en conocimiento de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, a fin de que, una vez restablecido el *quorum*, se proceda con ponerlo en conocimiento del mencionado órgano colegiado, dada su competencia en materia de opiniones a propuestas de modificaciones a los Contratos de Concesión.

Esta situación fue puesta en conocimiento del MTC a través del Oficio N° 0532-2024-PD-OSITRAN, de fecha 13 de noviembre de 2024, precisándose que, al no haberse identificado observaciones que ameriten cuestionamientos al objeto del Proyecto de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión, la Presidencia Ejecutiva no identificó una situación de emergencia que justifique adoptar -como medida

⁸⁶ Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM:
"Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva
Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:
(...)

⁸⁷ 10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;"

Se remitió adjunto el Informe N° 02566-2024-MTC/19.02, elaborado por la DIPTRA, el cual contiene el sustento técnico, económico y legal del referido Proyecto de Adenda.

excepcional- la aprobación del citado documento a efectos de emitir la opinión técnica no vinculante del Ositrán, conforme a lo señalado en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.

➤ **Proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 1 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil**

Mediante el Oficio N° 04004-2024-MTC/19⁸⁸, recibido el 17 de octubre de 2024, el MTC solicitó al Ositrán emitir una opinión técnica sobre el Proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 1 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil. Posteriormente, mediante el Oficio N° 0266-2024-GG-OSITRAN, notificado el 22 de octubre de 2024, la Gerencia General del Ositrán solicitó información adicional al MTC sobre el Proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión. Así, mediante los Oficios N° 04188-2024-MTC/19 y N° 04251-2024-MTC/19⁸⁹, recibidos el 05 y 13 de noviembre de 2024, respectivamente, el MTC atendió el requerimiento de información realizado por el Ositrán.

En el Proyecto de Adenda N° 3, las Partes plantearon las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión:

- Modificar la Cláusula 1.6 para incorporar la definición de tasa *CME Term SOFR*.
- Modificar el primer y segundo párrafo de la Cláusula 9.15 del Contrato de Concesión.
- Modificar el tercer párrafo de los Anexos II (Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras del Contrato de Concesión) y III (Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión).
- Modificar el tercer párrafo del Apéndice 3 del Anexo XIII (Contrato Financiero).

Mediante el Informe Conjunto N° 0187-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), de fecha 25 de noviembre de 2024, se concluyó que la solicitud de opinión técnica respecto del Proyecto de Adenda N° 3, 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.

Es importante señalar que, debido a la falta de *quorum* del Consejo Directivo del Ositrán, el citado Informe Conjunto fue puesto en conocimiento de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, a fin de que, una vez restablecido el *quorum*, se proceda con ponerlo en conocimiento del mencionado órgano colegiado, dada su competencia en materia de opiniones a propuestas de modificaciones a los Contratos de Concesión.

Esta situación fue puesta en conocimiento del MTC a través del Oficio N° 0585-2024-PD-OSITRAN, de fecha 27 de noviembre de 2024, precisándose que, al no haberse identificado observaciones que ameriten cuestionamientos al objeto del Proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, la Presidencia Ejecutiva no identificó una situación de emergencia que justifique adoptar -como medida excepcional- la aprobación del citado documento a efectos de emitir la opinión

⁸⁸ Se remitió adjunto el Informe N° 03121-2024-MTC/19.02, elaborado por la DIPTRA, el cual contiene el sustento técnico, legal y financiero del referido Proyecto de Adenda.

⁸⁹ Cabe señalar que el MTC remitió adjunto a los Oficios N° 04188-2024-MTC/19 y N° 04251-2024-MTC/19, los Informes N° 03365-2024-MTC/19.02 y N° 03461-2024-MTC/19.02, respectivamente.

técnica no vinculante del Ositrán, conforme a lo señalado en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.

➤ **Proyecto de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil**

Mediante el Oficio N° 04097-2024-MTC/19⁹⁰, recibido el 28 de octubre de 2024, el MTC solicitó al Ositrán emitir una opinión técnica sobre el Proyecto de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil. Posteriormente, mediante el Oficio N° 0274-2024-GG-OSITRAN, notificado el 31 de octubre de 2024, la Gerencia General del Ositrán solicitó información adicional al MTC sobre el Proyecto de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión. Así, mediante el Oficio N° 04266-2024-MTC/19, recibido el 19 de noviembre de 2024⁹¹, el MTC atendió el requerimiento de información realizado por el Ositrán.

En el Proyecto de Adenda N° 5, las Partes plantearon las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión:

- Modificar la Cláusula 1.6 para incorporar la definición de tasa *CME Term SOFR*.
- Modificar el primer y segundo párrafo de la Cláusula 9.15 del Contrato de Concesión.
- Modificar el tercer párrafo de los Anexos II (Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras del Contrato de Concesión) y III (Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión).
- Modificar el tercer párrafo del Apéndice 3 del Anexo XIII (Contrato Financiero del Contrato de Concesión).

Mediante el Informe Conjunto N° 0191-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), de fecha 27 de noviembre de 2024, se concluyó que la solicitud de opinión técnica respecto del Proyecto de Adenda N° 5, 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.

Es importante señalar que, debido a la falta de *quorum* del Consejo Directivo del Ositrán, el citado Informe Conjunto fue puesto en conocimiento de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, a fin de que, una vez restablecido el *quorum*, se proceda con ponerlo en conocimiento del mencionado órgano colegiado, dada su competencia en materia de opiniones a propuestas de modificaciones a los Contratos de Concesión.

Esta situación fue puesta en conocimiento del MTC a través del Oficio N° 0589-2024-PD-OSITRAN, de fecha 28 de noviembre de 2024, precisándose que, al no haberse identificado observaciones que ameriten cuestionamientos al objeto del Proyecto de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión, la Presidencia Ejecutiva no identificó una situación de emergencia que justifique adoptar -como medida excepcional- la aprobación del citado documento a efectos de emitir la opinión técnica no vinculante del Ositrán, conforme a lo señalado en el numeral 10 del

⁹⁰ Se remitió adjunto el Informe N° 03240-2024-MTC/19.02, elaborado por la DIPTRA, el cual contiene el sustento técnico, legal y financiero del referido Proyecto de Adenda.

⁹¹ Cabe señalar que el MTC remitió adjunto al referido Oficio, el Informe N° 03467-2024-MTC/19.02, elaborado por la DIPTRA del MTC.

artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.

5.6.3. Interpretación de Contratos de Concesión

➤ **Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur: cláusulas 1.20.41, 6.34, 10.5 y 13.4**

Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0023-2023-CD-OSITRAN, de fecha 09 de mayo de 2023, sustentada en el Informe Conjunto N° 0074-2023-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.20.41, 6.34, 10.5 y 13.4 del Contrato de Concesión.

Al respecto, de acuerdo a lo sustentado en el Informe Conjunto N° 0175-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), en el marco del procedimiento de interpretación, el Concesionario, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria Nacional manifestaron su opinión sobre las cláusulas materia de interpretación contractual. Asimismo, el Ministerio de Economía y Finanzas y Proinversión atendieron las consultas que el Ositrán formuló relacionadas con el procedimiento de interpretación contractual.

En tal sentido, mediante la Resolución de Presidencia N° 0073-2024-PD-OSITRAN⁹², de fecha 11 de noviembre de 2024, se resolvió lo siguiente:

“Interpretar las cláusulas 1.20.41, 6.34, 10.5 y 13.4 del Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur, en el siguiente sentido:

Cláusulas 6.34 y 10.5:

La cláusula 10.5 no establece una oportunidad específica para el otorgamiento de garantías vinculada con la ejecución de la cláusula 6.34; en ese sentido, esta última no limita la aplicación de la cláusula 10.5.

Cláusula 1.20.41:

Según la cláusula 1.20.41, los fondos obtenidos mediante un Endeudamiento Garantizado Permitido serán destinados al cumplimiento del objeto del Contrato de Concesión, debiendo entenderse que el término “serán destinados” establece la finalidad contemplada para tal financiamiento, no la temporalidad del mismo.

Cláusula 13.4:

En los contratos celebrados por el Concesionario con los Acreedores Permitidos, cuando el Concedente ejerce la prerrogativa de exigir al Concesionario que se establezca su derecho de asumir la posición contractual del Concesionario en caso de caducidad, no se requiere la inclusión del pacto contemplado en el literal a) de la cláusula 13.4; ello, por resultar incompatible con la facultad reservada al Concedente de mantenerlos vigentes y asumir la posición contractual del Concesionario, de conformidad con la cláusula 15.11.”

➤ **Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez: literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6**

Mediante la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, de fecha 23 de setiembre de 2024, sustentada en el Informe Conjunto N° 0141-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

⁹² <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/11/resolucion-073-2024-pd-ositrان.pdf>.

Al respecto, de acuerdo a lo sustentado en el Informe Conjunto N° 0002-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), de fecha 06 de enero de 2025, en el marco del procedimiento de interpretación, el Concesionario, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo (AETAI) manifestaron su opinión sobre las cláusulas materia de interpretación contractual.

En tal sentido, mediante la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN⁹³, de fecha 9 de enero de 2025, se resolvió lo siguiente:

“Interpretar el literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en el siguiente sentido:

La Tarifa que se debe fijar a los pasajeros en transferencia en virtud del literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, considerando los servicios disponibles por tipo de pasajero, a la fecha de la suscripción de dicha Adenda comprendía a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.”

5.7. Reclamos, controversias, denuncias y consultas

De conformidad con la Ley de Creación del Ositrán, Ley N° 26917, uno de los objetivos del Ositrán es resolver o contribuir a resolver las controversias de su competencia que puedan surgir entre las Entidades Prestadoras. De otro lado, la Ley de Organismos Reguladores, Ley N° 27332, establece que los mismos tienen la función de solución de controversias que comprende la facultad de conciliar intereses contrapuestos entre entidades o empresas bajo su ámbito de competencia, entre éstas y sus usuarios o de resolver los conflictos suscitados entre los mismos, reconociendo o desestimando los derechos invocados.

Conforme a lo dispuesto por el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado por Resolución N° 019-2011-CD-OSITRAN, las controversias pueden versar sobre las siguientes materias:

- a) El libre acceso a los servicios que conforman las actividades de explotación de infraestructura, en los casos en que exista más de una Entidad Prestadora operando en un tipo de infraestructura.
- b) Tarifas, tasas, cargos, honorarios y cualquier pago o retribución derivado de los acuerdos entre Entidades Prestadoras, en tanto se afecte el mercado regulado.
- c) El aspecto técnico de los servicios públicos materia de competencia del Ositrán.
- d) Cualquier desacuerdo relativo al contrato o al mandato de acceso, incluidas su aplicación e interpretación, que no hubiere podido ser resuelta por las partes.
- e) El cumplimiento de disposiciones legales relativas a obligaciones ambientales, de salud, o seguridad u otras vinculadas a la prestación de servicios.

En dicho contexto, el Cuerpo Colegiado del Ositrán (CCO) constituye la primera instancia administrativa en los procedimientos de solución de controversias, entre entidades prestadoras y entre éstas y sus usuarios intermedios. Dicho órgano colegiado está conformado por tres (03) miembros, quienes son designados por el Consejo Directivo del Ositrán, a propuesta de la Presidencia Ejecutiva. Asimismo, los Cuerpos Colegiados se encuentran asistidos por la Secretaría Técnica de los Cuerpos Colegiados.

Sobre el particular, durante el año 2024, el Cuerpo Colegiado del Ositrán, con el apoyo de su Secretaría Técnica, inició dos (02) procedimientos administrativos de controversia, los mismos que al cierre del año se encuentran en trámite, de acuerdo con el siguiente detalle:

⁹³ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/01/resolucion-003-2025-pd-ositrان.pdf>.

Cuadro N° 16
Procedimientos administrativos de controversia iniciados en el año 2024 por parte del Cuerpo Colegiado del Ositrán

N° de expediente	Solicitante	Emplazado
202400001-RCCO-STCC-OSITRAN	Interamerican Service Co. S.A.C.	APM Terminals Callao S.A.
202400002-RCCO-STCC-OSITRAN	Corporación Peruana De Aeropuertos Y Aviación Comercial S.A.	Servicios Aéreos Ruiz E.I.R.L.

Fuente: Secretaría Técnica de los Cuerpos Colegiados.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En tanto, 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 usuarios⁹⁴. Así, respecto de los reclamos, 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. La primera instancia en el procedimiento de reclamos la constituye la Entidad Prestadora. Cabe indicar que el TSC está conformado por cinco miembros designados mediante Resolución del Consejo Directivo del Organismo Regulador.

En este punto, es importante señalar que desde octubre de 2021 hasta setiembre de 2023, el TSC no pudo sesionar pues no contaba con el quorum para ello y, por ende, continuar resolviendo los reclamos de los usuarios. En ese sentido, al reconstituirse el quórum el 7 de octubre del año 2023, el TSC encontró como carga procesal un total de 501 expedientes de apelación pendientes de resolver. Al finalizar el 2023, entre apelaciones resueltas e ingresadas, se contaba con 467 expedientes de apelación en trámite.

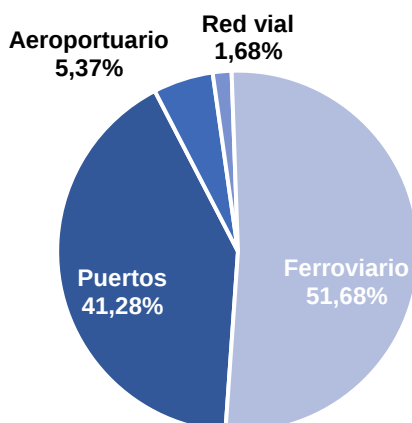
- **Apelaciones ingresadas durante el 2024 por entidad prestadora**

En 2024, ingresaron al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (TSC) un total de 298 recursos de apelación, correspondientes a los reclamos impugnados ante las entidades prestadoras en primera instancia. De dicho total, 154 apelaciones correspondieron a servicios vinculados a la infraestructura férrea, distribuyéndose en Línea 1 (51.34%) y Línea 2 (0.34%). Asimismo, se registraron 123 apelaciones a infraestructuras portuarias (41.28%), 16 a infraestructuras aeroportuarias (5.37%) y 5 a infraestructuras viales (1.68%), como se muestra en el siguiente gráfico:

⁹⁴ 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.

Gráfico N° 8
Apelaciones ingresadas por Infraestructura 2023



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

Considerando el número de apelaciones por entidad prestadora, 153 apelaciones fueron interpuestas contra Tren Urbano de Lima S.A. (51.34%), 97 contra APM Terminals Callao S.A. (32.55%) y 23 contra DP World Callao S.R.L. (7.72%), mientras que el 8.39% restante corresponde a otras entidades, como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 17
Apelaciones Ingresadas por Entidad Prestadora en el año 2024

Infraestructura	Entidad Prestadora	Número de expedientes	Part. %
Puertos	APM Terminals Callao S.A.	97	32,55%
	DP World Callao S.R.L	23	7,72%
	Terminal Portuario Paracas S.A.	2	0,67%
	Terminales Peruanos Euroandinos Paíta S.A.	1	0,34%
	Total	123	41,28%
Aeropuertos	Lima Airport Partners S.R.L.	10	3,36%
	Aeropuertos del Perú S.A.	5	1,68%
	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	1	0,34%
	Total	16	5,37%
Red vial	Concesionaria Vial del Sur S.A.	2	0,67%
	Concesionaria Vial del Sol S.A.	2	0,67%
	Autopista del Norte S.A.C	1	0,34%
	Total	5	1,68%
Vías férreas	Tren Urbano de Lima S.A.	153	51,34%
	Metro de Lima Línea 2 S.A.	1	0,34%
	Total	154	51,68%
Total		298	100,00%

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

De este modo, considerando que al cierre de 2023 se encontraban pendientes de trámite 501 expedientes, debido a la imposibilidad del TSC de sesionar por falta de quórum entre octubre de 2021 y septiembre de 2023, durante el año 2024 se gestionaron en total 765 expedientes.

- Expedientes de apelación resueltos durante el año 2024**

Respecto a los expedientes resueltos, se debe señalar que durante el año 2024 se resolvieron 482 expedientes de apelación. De dicho total, el 49,38% corresponden a apelaciones resueltas presentadas contra Tren el Urbano de Lima S.A y 31.54% a apelaciones resueltas contra APM Terminals Callao S.A., conforme al siguiente detalle:

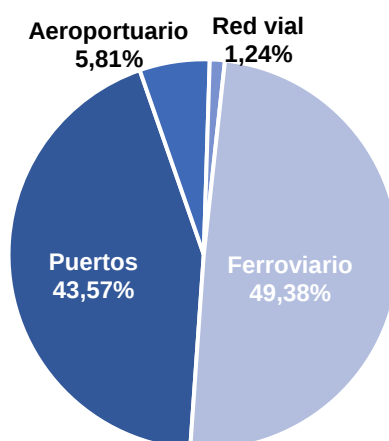
Cuadro N° 18
Apelaciones resueltas por infraestructura y Entidad Prestadora

Infraestructura	Entidad Prestadora	Apelaciones resueltas	Part. %
Puertos	APM Terminals Callao S.A.	152	31,54%
	DP World Callao S.R.L.	45	9,34%
	Salaverry Terminal Internacional S.A.	6	1,24%
	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	4	0,83%
	Concesionario Puerto Amazonas S.A.	1	0,21%
	Terminal Portuario Paracas S.A.	1	0,21%
	Terminal Internacional del Sur S.A.	1	0,21%
	Total	210	43,57%
Aeropuertos	Lima Airport Partners S.R.L.	13	2,70%
	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	8	1,66%
	Aeropuertos del Perú S.A.	4	0,83%
	Corpac S.A.	3	0,62%
	Total	28	5,81%
Red vial	Concesionaria Vial del Perú S.A.	2	0,41%
	Concesionaria IIRSA Norte S.A.	1	0,21%
	Survial S.A.	1	0,21%
	Autopista del Norte S.A.C	1	0,21%
	Concesionaria Interoceánica Sur T3 S.A.	1	0,21%
	Total	6	1,24%
Vías férreas	Tren Urbano de Lima S.A.	238	49,38%
	TOTAL	482	100,00%

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

En ese sentido, en cuanto a apelaciones resueltas por infraestructura, se tiene que se han atendido un 49,38% de procedimientos de apelaciones relacionadas a vías férreas, seguido de un 43,57% de apelaciones relacionadas a puertos, según se aprecia a continuación:

Gráfico N° 9
Apelaciones resueltas por infraestructura



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

En cuanto al sentido de las apelaciones, se aprecia que la mayor parte (42,5%) fueron declaradas improcedentes; mientras que el 25% se declararon infundadas, conforme el detalle que se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 19
Sentido de las apelaciones resueltas

Sentido	Resueltos	Part. %
Infundado	241	50,00%
Fundado	123	25,52%
Improcedente	64	13,28%
Fundado en parte	17	3,53%
Desistimiento	17	3,53%
Nulidad	9	1,87%
Silencio Administrativo Positivo	7	1,45%
Sustracción de la materia	4	0,83%
Total	482	100,00%

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

De este modo, a pesar de la significativa carga procesal acumulada tras la imposibilidad del TSC de sesionar entre 2021 y 2023 debido a la falta de quorum, durante 2024 se logró avanzar con la tramitación de un volumen importante de expedientes, alcanzando la resolución de 482 apelaciones de un total de 765 expedientes en trámite. Esta labor permitió reducir el rezago acumulado, con un saldo pendiente de 283 expedientes al cierre del año.

5.8. Función normativa⁹⁵

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.

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)⁹⁶. 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 no⁹⁷.

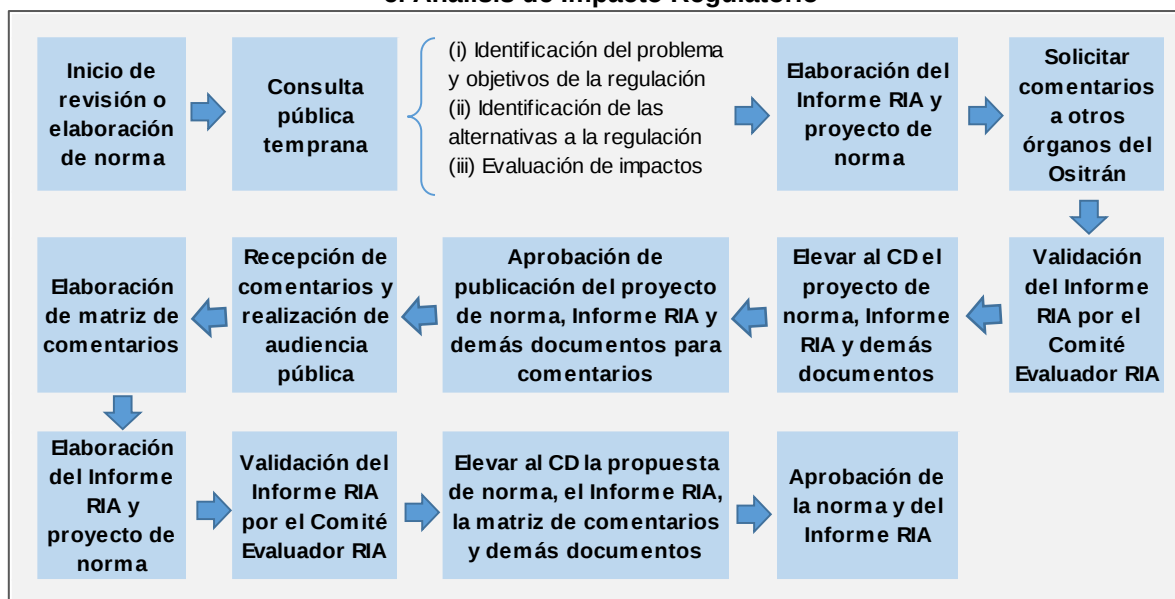
Conforme al Manual RIA, el análisis de impacto regulatorio se efectúa desde el inicio del proceso de elaboración de la regulación, estableciéndose como una de las primeras etapas la realización de una audiencia pública temprana (previa a la elaboración del proyecto de norma), con el fin de obtener información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

⁹⁵ 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.

⁹⁶ Aprobado mediante Memorando Circular N° 129-2021-GG-OSITRAN.

⁹⁷ Al respecto, debe tenerse en cuenta que el Análisis de Impacto Regulatorio se aplica a aquellas normas que de carácter general a ser emitidas por Ositrán, cuyo ámbito de aplicación sean las Entidades Prestadoras y/o usuarios, y que impliquen la creación de cargas, requisitos y/o procedimientos obligatorios a dichos administrados. No todas las normas que crea o modifica el Ositrán tienen ese carácter.

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 para 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 e incluidos en una matriz de comentarios, la cual es publicada junto con la norma aprobada.

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

Finalmente, es importante mencionar que el 06 de diciembre de 2023, mediante Informe Conjunto N° 00185-2023-IC-OSITRAN (GAJ-GRE-GSF-GAU) se remitió para consideración del Consejo Directivo la propuesta de modificación integral del Manual RIA, la cual no ha podido ser evaluada y aprobada a la fecha debido a la falta de quorum del Consejo Directivo. El nuevo Manual RIA del Ositrán propone una modificación integral que reorganiza su estructura en ocho capítulos e incorpora mejoras sustantivas entre las que destacan: la precisión del objetivo y base normativa del RIA; el desarrollo de sus principales componentes dentro del ciclo de gobernanza regulatoria; y, la inclusión de supuestos específicos de aplicación y exclusiones. Además, se detallan lineamientos claros para cada etapa del RIA, desde la consulta pública hasta la evaluación costo-beneficio de alternativas, y se fortalece el rol del Comité Evaluador RIA, precisando sus funciones, composición y plazos de actuación.

Procedimientos de modificación de reglamentos autónomos y normas en trámite al cierre de 2024

Durante el año 2024, el Ositrán ha venido ejecutando una serie de acciones orientadas a revisar, actualizar y modernizar diversos reglamentos autónomos que conforman el marco normativo institucional. Estas iniciativas responden a la necesidad de adecuar las disposiciones vigentes a los cambios en el entorno legal, tecnológico y operativo del sector de infraestructura de transporte de uso público, así como a las demandas de los usuarios, administrados y demás actores vinculados. A continuación, se detallan los avances alcanzados en los procedimientos de modificación normativa de reglamentos que, al cierre del año, se encontraban en distintas etapas de revisión, análisis o prepublicación.

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

Mediante Informe N° 114-2024-GAU-OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario elaboró el sustento correspondiente respecto a aquellos problemas públicos que fueron identificados en el año 2023 y que requieren ser abordados en el proceso iniciado para la revisión normativa del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público.

En ese marco, durante los meses de junio y julio del año 2024, se llevó a cabo una Consulta Pública Temprana, en el marco de lo dispuesto en el Manual de Análisis de Impacto Regulatorio del Ositrán, la cual tuvo por finalidad recabar las opiniones de los diversos stakeholders, para una adecuada toma de decisiones regulatorias por parte del Ositrán, en relación a una eventual modificación del citado Reglamento.

Habiendo recibido los comentarios y aportes de los diversos agentes del sector, esta Gerencia se encuentra en etapa de elaboración de la propuesta de modificación del Reglamento de Usuarios en mención. Cabe indicar que la culminación de dicha actividad se encuentra programada para el primer trimestre del año 2025.

Dentro de las principales problemáticas que se busca abordar en la referida modificación normativa se encuentran los siguientes temas:

- Falta de atención a las comunicaciones efectuadas por los usuarios a los canales telefónicos habilitados por las Entidades Prestadoras para la atención de usuarios y presentación de reclamos.
- Falta de precisión respecto a los alcances del derecho a la calidad del servicio brindado en la Infraestructuras de Transporte de Uso Público
- Emisión tardía de facturación por el uso de servicios brindados en el terminal portuario por parte de las Entidades Prestadoras e inadecuado cobro de los servicios en la ITUP portuaria.
- Falta de respuesta oportuna por parte de las Entidades Prestadoras a las solicitudes y/o consultas efectuadas por los usuarios.
- Dificultad por parte de los usuarios en acceder de forma rápida a través de las páginas web de las Entidades Prestadoras a la información referida con el servicio, así como a los dispositivos normativos emitidos en materia de Contratos de Concesión y en la normativa vigente.

A la fecha, la Gerencia de Atención al Usuario se encuentra elaborando el Informe de sustento respectivo, así como un cronograma actualizado respecto a las actividades a ser ejecutadas en el presente año, de conformidad con lo establecido en el Manual de Análisis RIA.

- **Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias**

En diciembre del 2023, la Gerencia de Atención al Usuario sustentó la necesidad de efectuar la modificación normativa del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN y sus modificatorias, relacionada con:

- La supresión de la obligación contenida en el artículo 12 del Reglamento de Reclamos del Ositrán consistente en que cada entidad prestadora cuente con un reglamento de reclamo propio.
- La adecuación de los artículos 28 y 29 del Reglamento de Reclamos del Ositrán, en lo referente a la notificación de los actos administrativos emitidos en el marco de un procedimiento de reclamo.
- La adecuación de los artículos 38 y 41 del Reglamento de Reclamos del Ositrán, en lo referente al inicio del cómputo de plazo para la resolución de reclamos de usuarios.
- La modificación del artículo 56 del Reglamento de Reclamos del Ositrán, en lo referente al plazo para la resolución de recursos de reconsideración.

Cabe indicar que, en la medida que el Consejo Directivo del Ositrán no cuenta con el número necesario de miembros para conformar el quórum de asistencia, mediante Informe N° 0424-2024-GAU-OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario sustentó ante la Gerencia General la existencia de una situación de emergencia que ameritaría ser atendida por la Presidencia del Consejo Directivo para la aprobación de la propuesta de modificación de Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, así como la necesidad de prepublicación de la citada propuesta para la recepción de comentarios y sugerencias por parte de los interesados.

En ese contexto, mediante Resolución N° 0076-2024-PD-OSITRAN, la Presidencia del Consejo Directivo del Ositrán dispuso la publicación de la propuesta de modificación normativa, así como de su respectiva Exposición de Motivos, habiéndose recibido opiniones, comentarios y/o sugerencias, los cuales han sido sistematizados e incorporados, en lo que corresponde, en la propuesta de modificación normativa.

Siendo así, y habiéndose cumplido con publicar la propuesta de modificación del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, la Gerencia de Atención al Usuario se encuentra elaborando la documentación respectiva final que permitirá viabilizar la intervención de la Presidencia del Consejo Directivo del Ositrán, a fin de que se adopte como una medida de emergencia la aprobación de la modificación del reglamento antes señalado, de acuerdo al numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.

Cabe indicar que el Ositrán ha identificado la existencia de problemas públicos adicionales, tales como la falta de plazo específico para la elevación de quejas presentadas ante las propias Entidades Prestadoras, plazo excesivo para la elevación de los recursos de apelación, exigencia de requisitos que no revisten relevancia o prestadoras, entre otros; por lo cual, se tiene previsto continuar durante el 2025 con el procedimiento de modificación del mencionado Reglamento.

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

El Ositrán emite pronunciamientos sobre diversas iniciativas normativas que inciden en el sector o se relacionan con el ejercicio de sus competencias institucionales, las cuales comprenden la supervisión, regulación, normación, fiscalización, sanción, solución de controversias y atención de reclamos. Estas funciones se ejercen respecto de actividades y servicios vinculados a la explotación de infraestructura de transporte de uso público, tales como carreteras, aeropuertos, puertos, vías férreas —incluida la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en las líneas 1 y 2 del Metro de Lima y Callao—, vías navegables, así como aquellas administradas por las empresas

estatales CORPAC y ENAPU. Así, a solicitud de las entidades competentes, durante el 2024, el Ositrán emitió las siguientes opiniones sobre los proyectos normativos:

- **Proyecto de Ley N° 7090/2023-CR, que establece tarifas reales y sociales de los peajes**

Mediante Informe Conjunto N° 0037-2024-IC-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 7090/2023-CR, remitido por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. En dicho Informe se señaló lo siguiente:

- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 62 de la Constitución Política del Perú, los términos contractuales no pueden ser modificados por ley, por lo que la modificación de las reglas aplicables a los peajes de las vías otorgadas en concesión que han sido pactadas por el Estado con inversionistas privados, requiere de un acuerdo entre ambas partes que debe ser suscrito con las formalidades exigidas por el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos y demás normas aplicables; en ese sentido, los artículos 2 y 4 del Proyecto de Ley referidos a la revisión de los contratos de concesión vulneran el derecho a la libertad contractual reconocido constitucionalmente.
- En lo concerniente a la causal de reversión al Estado, no se considera razonable establecer una fórmula legal genérica respecto de los incumplimientos que pueden dar lugar a la resolución del contrato de concesión, porque puede resultar desproporcionada y desincentivar el desarrollo de proyectos a través de asociaciones público privadas. Ello no significa que el Estado se encuentre impedido de resolver los contratos de concesión, lo cual quedaría sujeto a las causales expresamente previstas en los Contratos de Concesión.
- La Ley N° 15773 ha sido modificada tácitamente en sus alcances por el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 676, toda vez que donde antes existía un solo régimen con peajes administrados por el Estado, el Decreto Legislativo N° 676 introdujo uno adicional que contempla reglas que permiten la entrega en concesión de tramos de la Red Vial Nacional al privado. Por tanto, de aprobarse el artículo 5 del Proyecto de Ley, no resultaría de aplicación para este tipo de vías concesionadas.
- Del mismo modo, los artículos 3 y 5 del Proyecto de Ley no resultarían viables, en la medida que los contratos de concesiones vigentes relacionados a concesiones viales supervisadas por el Ositrán, ya establecen los escenarios y mecanismos sobre los cuales se aplican las tarifas de peaje y sus incrementos; asimismo, el marco normativo vigente ya prevé los escenarios de actuación de los Organismos Reguladores, así como los estudios técnicos, económicos y legales sobre los cuales se sustenta el desarrollo de los contratos de concesión y la implementación cobro de las respectivas tarifas de peajes.

- **Proyectos de Ley N° 7188/2023-CR y N° 7141/2023-CR, que modifican la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional**

Mediante Informe N° 0045-2024-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica emitió opinión respecto de los Proyectos de Ley N° 7188/2023-CR y N° 7141/2023-CR, remitidos por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. En dicho Informe se señaló lo siguiente:

- Con relación al texto propuesto para el numeral 9.3 del artículo 9 de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LPSN), se considera que el mismo limita a la Autoridad Portuaria en el ejercicio de sus competencias vinculadas con el desarrollo del

Sistema Portuario Nacional, y resulta contradictorio con la modificación propuesta al numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN mediante el artículo 4 del texto sustitutorio, por lo que se recomienda que el texto sustitutorio concilie ambos contenidos y se defina si el otorgamiento de la exclusividad en las habilitaciones portuarias será automático o si será expresamente otorgado por la autoridad portuaria correspondiente.

- Respecto de la propuesta de incorporar el numeral 9.4 al artículo 9 de la LSPN, se considera que dicha propuesta contraviene otros artículos de la propia LSPN, el artículo 65 de la Constitución Política del Perú, así como 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 y la Ley N° 27332, Ley Marco de los Órganos Reguladores, así como algunos principios fundamentales que regulan la actividad del Estado en servicios públicos brindados a través de la inversión privada, por lo que se recomienda el retiro de dicho numeral de la propuesta normativa.
 - Con relación a la propuesta de modificar el numeral 10.3 del artículo 10 de la LSPN, se considera adecuada, dado que uniformiza las normas aplicables a los Contratos de Asociación Público-Privada que desarrollan Proyectos de Infraestructura de Transporte de Uso Público, generando concordancia en el marco normativo peruano. Se sugiere incluir la mención a las modificaciones al Decreto Legislativo N° 1362; así como la mención al Decreto Supremo N° 240-2018-EF y sus modificatorias, puesto que el mismo contiene disposiciones relativas al otorgamiento de ampliaciones o renovaciones del plazo de los contratos de Asociación Público-Privada.
 - Con relación a la propuesta de modificar el numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN, no se realizan comentarios, puesto que se trata de una facultad que estaría siendo asignada a la Autoridad Portuaria competente, la cual evaluará en cada caso concreto el otorgamiento de Uso Exclusivo de dicha infraestructura portuaria para la prestación de servicios portuarios.
 - Sobre la propuesta de la primera disposición complementaria final, referida a las intervenciones fuera del área de la concesión, se considera que dicha propuesta debería ser revisada a efectos de que su aplicación no vulnere el alcance de la LSPN y aspectos que se encuentren fuera del ámbito de competencia de la Autoridad Portuaria Nacional o dentro de la competencia de una autoridad distinta, como, por ejemplo, las competencias que ostentan los gobiernos locales y regionales.
 - Respecto de la propuesta de incorporación de la segunda disposición complementaria final, se considera que la propuesta legislativa al proponer otorgar efectos retroactivos para la convalidación de las habilitaciones otorgadas en el pasado, entraría en conflicto con el artículo 103 de la Constitución Política del Perú, que establece que la Ley desde su entrada en vigencia se aplica a las consecuencias de las relaciones y situaciones jurídicas existentes y no tiene fuerza ni efectos retroactivos, salvo en materia penal cuando favorece al reo, por lo que se recomienda su revisión.
- **Proyecto de Ley N° 7565/2023-CR, que fomenta la construcción de infraestructura ferroviaria nacional para la prestación de servicios públicos de carga y pasajeros.**

Mediante Informe Conjunto N° 00064-2024-IC-OSITRAN la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 7565/2023-CR remitido por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. Al respecto, mediante el mencionado Informe Conjunto se indicó lo siguiente:

- Respecto del Artículo 3 del Proyecto de Ley, considerando que el Ositrán es la autoridad competente para ejercer las funciones supervisora, fiscalizadora y sancionadora, entre otras, sobre las Entidades Prestadoras que cuentan con título legal o contractual para explotar una infraestructura de transporte de uso público, entre las que se encuentran las infraestructuras ferroviarias; se considera necesario que se incorpore determinada precisión, a efectos que no se vean limitadas o vulneradas las competencias que corresponden a este Organismo Regulador; así como respecto a las actividades ferroviarias se incluyan las de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento.
- Con relación al Artículo 6 del Proyecto de Ley, teniendo en cuenta que el Ositrán es la autoridad competente para supervisar la explotación de la infraestructura de transporte ferroviario de uso público así como 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; se considera pertinente que se incorpore determinada precisión, a efectos que no se vean limitadas o vulneradas las competencias que corresponden a este Organismo Regulador.
- Respecto del Artículo 7 del Proyecto de Ley, se recomienda que en lugar del término “alianzas público privadas”, se utilice el término ‘asociaciones público privadas’, cuyo marco legal es el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 240-2018-EF.
- No se tienen comentarios u observaciones respecto de los demás artículos contenidos en el Proyecto de Ley N° 7565/2023-CR.

• **Proyecto de Ley N° 5362/2022-CR “Ley General de Contratación Pública”**

Mediante Informe Conjunto N° 00081-2024-IC-OSITRAN la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Administración emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 5362/2022-CR, remitido por la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros. Al respecto, mediante el mencionado Informe Conjunto se indicó lo siguiente:

- El Proyecto de Ley N° 5362/2022-PE tiene por finalidad dotar a la contratación pública de principios, procedimientos y mecanismos para salvaguardar la ejecución eficiente de los recursos públicos que se invierten y promueven bajo el enfoque de gestión por resultados en la contratación de bienes, servicios y obras, por parte de las entidades de los tres niveles del Gobierno, para obtener una repercusión positiva sobre las condiciones de vidas de los ciudadanos.
- En relación con el Proyecto de Ley, este Organismo Regulador considera oportuno emitir opinión respecto de los artículos 3, 6, 7, 27, 32, 41, 49, 55, 59, 70, 74, 75, 87, Quinta, Octava y Décimo Quinta Disposición Complementaria y Final del Proyecto de Ley, según los alcances desarrollados en la sección análisis de dicho informe.

• **Proyecto de Ley N° 7775/2023-CR “Ley que prohíbe el uso de Slurry en la pavimentación de vías de circulación de vehículos pesados”.**

Mediante Informe Conjunto N° 00082-2024-IC-OSITRAN la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 7775/2023-CR, remitido por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. Al respecto, mediante el mencionado Informe Conjunto se indicó lo siguiente:

- La prohibición de la tecnología Slurry Seal afectaría a los dieciséis (16) Contratos

de Concesión que supervisa Ositrán, toda vez que dentro de las actividades de conservación periódica incluyen como una de las alternativas de solución técnica de conservación la aplicación del Slurry o Slurry Seal (lechada asfáltica), lo cual generará que los concesionarios cofinanciados presenten propuestas de mayor costo, como recapeados y otros, aun cuando la infraestructura no lo requiera, lo cual demandará mayores recursos económicos a cargo del Concedente. Asimismo, en el caso de concesiones autosostenibles podrían abrirse controversias contractuales por no permitir que dichos concesionarios puedan utilizar una de las soluciones previstas de manera expresa en los contratos de concesión.

- Asimismo, se considera que el Proyecto de Ley, que busca la prohibición de utilizar Slurry Seal como una solución a la problemática de accidentabilidad en las vías peruanas o la aparición de defectos como huecos, no tienen una relación causa – efecto corroborada, es decir, dicha prohibición no generaría los efectos que se buscan con la propuesta de ley.
 - Por el contrario, podría generar que, en el caso de las vías de bajo tránsito, solo se puedan mantener a nivel de afirmado o bases estabilizadas, los cuales son situaciones peores a las de tener una superficie de Slurry Seal.
 - En ese sentido, se recomienda al Congreso de la República que pueda explorar de manera conjunta con el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, otras alternativas para mejorar la metodología de evaluación social de los proyectos viales, incorporando otros beneficios de manera cuantitativa de la evaluación social del proyecto, de tal manera que los formuladores de proyectos puedan tener mayor holgura presupuestal para plantear soluciones más robustas (mayor calidad y durabilidad), con una mayor resiliencia y puedan afrontar los riesgos de desastres con un mejor performance, ello permitirá a los formuladores poder diseñar mejores alternativas para el plan de mantenimiento de los activos viales, todo ello en beneficio de los usuarios directos y la competitividad del país.
- **Proyecto de Ley N° 7907/2023-CR denominado “Proyecto de ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del aeropuerto agrario "Carlos Apoalaya" (AACA) en el distrito de Huasicancha, provincia de Huancayo, en el departamento de Junín”.**

Mediante Informe Conjunto N° 00091-2024-IC-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 7907/2023-CR remitido por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. En dicho Informe Conjunto se señaló lo siguiente:

- El Proyecto de Ley N° 7907/2023-CR no se encuentra dentro del ámbito de competencia del Ositrán, al encontrarse referido a declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción e implementación de un nuevo aeropuerto comercial, el cual será denominado Aeropuerto Agrario "Carlos Apoalaya", a ubicarse en el distrito de Huasicancha, provincia de Huancayo y departamento de Junín, razón por la cual, no corresponde emitir opinión al respecto.
- Sin perjuicio de las competencias del Ositrán, se recomienda tomar en consideración las garantías otorgadas por el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones -en su calidad de Concedente- en favor de los Concesionarios Lima Airport Partners S.R.L y Aeropuertos del Perú S.A. conforme a lo pactado en los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, en sus numerales 2.5 de la Cláusula 2 y 10.1.4 de la Cláusula Décima, respectivamente, a fin de que la futura ubicación del Aeropuerto Agrario "Carlos Apoalaya" no

contravenga lo establecido en dichos contratos.

- **Proyecto de Ley N° 8135/2023-CR que declara en emergencia y reorganización administrativa a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) para la mejora de la seguridad aeroportuaria**

Mediante Informe Conjunto N° 0098-2024-IC-OSITRAN la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 8135/2023-CR, remitido por la Presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. Al respecto, mediante el mencionado Informe Conjunto se indicó lo siguiente:

- De acuerdo con el marco normativo antes expuesto, el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, la misma que abarca infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea y la red vial nacional, supervisando el estricto cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por Ley.
 - El Ositrán no cuenta con competencias vinculadas a la eventual declaración en emergencia y reorganización administrativa de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC, así como tampoco a la determinación o asignación de funciones a dicha Entidad, aspectos que corresponden a la competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; por lo que no corresponde a este Organismo Regulador emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 8135/2023-CR.
 - La decisión que se tome respecto de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC, deberá garantizar la continuidad de las operaciones de los aeropuertos que son administrados por la referida empresa estatal, con la finalidad de no perjudicar a los usuarios.
- **Proyecto de Ley N° 8076/2023-CR que declara en emergencia la regulación aeronáutica del Perú, promueve la competencia en el sector y faculta la privatización de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC**

Mediante Informe Conjunto N° 0099-2024-IC-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 8076/2023-CR, remitido por la Presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. Al respecto, mediante el mencionado Informe Conjunto se indicó lo siguiente:

- De acuerdo con el marco normativo antes expuesto, el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, la misma que abarca infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea y la red vial nacional, supervisando el estricto cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por Ley.
- El Ositrán no cuenta con competencias vinculadas con la regulación aeronáutica, ni respecto de la determinación o asignación de funciones a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC, aspectos que corresponden a la competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; por lo que no corresponde a este Organismo Regulador emitir

opinión sobre el Proyecto de Ley N° 8076/2023-CR.

- La decisión que se tome respecto de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC deberá garantizar la continuidad de las operaciones de los aeropuertos que son administrados por la referida empresa estatal, con la finalidad de no perjudicar a los usuarios.
- **Proyecto de Ley N° 8240/2023-CR denominado “Proyecto de ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción y funcionamiento del aeropuerto de Parinacochas en el distrito de Puyusca, provincia de Parinacochas, en el departamento de Ayacucho”.**

Mediante Informe Conjunto N° 00101-2024-IC-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 8240/2023-CR, remitido por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. En dicho Informe Conjunto se señaló lo siguiente:

- La propuesta incluida en el Proyecto de Ley N° 8240/2023-CR no se encuentra dentro del ámbito de competencia del Ositrán, en tanto que se relaciona con declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción y funcionamiento de un nuevo aeropuerto que estaría ubicado en el distrito de Puyusca, provincia de Parinacochas y región de Ayacucho, razón por la cual, no corresponde emitir opinión al respecto.
- Sin perjuicio de lo anterior, en el marco de las competencias del Ositrán, se recomienda tomar en consideración las garantías otorgadas por el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones -en su calidad de Concedente- en favor de los Concesionarios Lima Airport Partners S.R.L y Aeropuertos del Perú S.A. conforme a lo pactado en los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, en sus numerales 2.5 de la Cláusula 2 y 10.1.4 de la Cláusula Décima, respectivamente, a efectos de evaluar que la ubicación propuesta para un eventual nuevo Aeropuerto en la localidad de Parinacochas no contravenga lo establecido en estos contratos.
- **Proyecto de Ley N° 8183/2023-CR, Proyecto de ley que declara en emergencia el sistema aeroportuario nacional y dispone la reorganización de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC (en adelante, CORPAC)**

Mediante Informe Conjunto N° 00106-2024-IC-OSITRAN la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 8183/2023-CR, remitido por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. Sobre el particular, en el referido Informe Conjunto se concluyó lo siguiente:

- De acuerdo con el marco normativo antes expuesto, el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, la misma que abarca infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea y la red vial nacional, supervisando el estricto cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por Ley.
- El Ositrán no cuenta con competencias vinculadas con una eventual declaración en emergencia del sistema aeroportuario nacional y reorganización de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC, así como tampoco la determinación o asignación de funciones a dicha empresa, aspectos que corresponden a la competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y

Comunicaciones; por lo que no corresponde a este Organismo Regulador emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 8183/2023-CR.

- La decisión que se tome respecto de la organización de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC, deberá garantizar la continuidad de las operaciones de los aeropuertos que son administrados por la referida empresa estatal, con la finalidad de no perjudicar a los usuarios.
- **Proyecto de Ley N° 8326/2023-CR, que declara de interés nacional y necesidad pública la creación del megapuerto multimodal de Bayóvar y el megaproyecto ferroviario bioceánico que une el puerto de Santos, Sao Paulo-Brasil con el puerto de Bayóvar.**

Mediante Informe Conjunto N° 00115-2024-IC-OSITRAN la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 8326/2023-CR, remitido por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. Sobre el particular, en el referido Informe Conjunto se concluyó lo siguiente:

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es competente de manera exclusiva en materia de infraestructura de transportes de alcance nacional e internacional y, de manera compartida con los gobiernos regionales y locales, en materia de infraestructura de transporte de alcance regional y local, de conformidad con el artículo 4 de la Ley N° 29370, Ley de Organización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- El MTC tiene, entre otras funciones rectoras, la referida a formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno, de conformidad con el artículo 5 de la misma ley.
- El MTC, a través del Viceministerio de Transportes tiene, entre otras funciones, la referida a formular, coordinar, ejecutar y supervisar la política de desarrollo del sector Transportes, de conformidad con la respectiva política nacional, de conformidad con el artículo 11 del mismo instrumento legal.
- En el marco de la política del sector transportes y comunicaciones, la Autoridad Portuaria Nacional formula el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), documento técnico normativo que tiene como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional. El PNDP es aprobado mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.
- De acuerdo con el marco normativo antes expuesto, el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, la misma que abarca infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea y la red vial nacional, supervisando el estricto cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por Ley.
- En este contexto, no corresponde al Ositrán emitir opinión sobre Proyecto de Ley N° 8326/2023-CR, el cual tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la creación del megapuerto multimodal de Bayóvar y el megaproyecto ferroviario bioceánico que una el Puerto de Santos, Sao Paulo-Brasil con el Puerto de Bayóvar, debido a que las competencias de este organismo regulador no comprenden la emisión de opinión respecto a la declaración de interés nacional y necesidad pública de una decisión vinculada a políticas nacionales o sectoriales,

incluidas aquellas en materia de infraestructura de transporte de alcance nacional o internacional, la cual es de competencia exclusiva del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

- **Proyecto de Ley N° 8392/2023-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Aeropuerto Internacional en Junín**

Mediante Informe Conjunto N° 00119-2024-IC-OSITRAN la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 8392/2023-CR, remitido por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. Sobre el particular, en el referido Informe Conjunto se concluyó lo siguiente:

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es competente de manera exclusiva en materia de infraestructura de transportes de alcance nacional e internacional y, de manera compartida con los gobiernos regionales y locales, en materia de infraestructura de transporte de alcance regional y local, de conformidad con el artículo 4 de la Ley N° 29370, Ley de Organización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- El MTC tiene, entre otras funciones rectoras, la referida a formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno, de conformidad con el artículo 5 de la misma ley.
- El MTC, a través del Viceministerio de Transportes tiene, entre otras funciones, la referida a formular, coordinar, ejecutar y supervisar la política de desarrollo del sector Transportes, de conformidad con la respectiva política nacional, de conformidad con el artículo 11 del mismo instrumento legal.
- El Ositrán ejerce sus competencias sobre las entidades prestadoras que explotan la infraestructura nacional de transporte de uso público. Así, en dicho ámbito, considerando que el Ositrán tiene la naturaleza de un Organismo Regulador conforme a lo establecido en el artículo 1 de la Ley N° 27332, este ejerce según corresponda las funciones supervisora, reguladora, normativa y sancionadora, así como de solución de controversias y reclamos de usuarios en segunda instancia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la citada Ley N° 27332.
- En este contexto, Ositrán no cuenta con competencias vinculadas con el objeto del Proyecto de Ley N° 8392/2023-CR, que es la declaración de necesidad pública e interés nacional de la construcción de un Aeropuerto Internacional en Junín.
- Sin perjuicio de las competencias del Ositrán, se recomienda tomar en consideración las garantías otorgadas por el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones -en su calidad de Concedente- en favor de los Concesionarios Lima Airport Partners S.R.L y Aeropuertos del Perú S.A. conforme a lo pactado en los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, en sus numerales 2.5 de la Cláusula 2 y 10.1.4 de la Cláusula Décima, respectivamente, a fin de que la futura ubicación del Aeropuerto Internacional en el distrito de Orcotuna, provincia de Concepción, departamento de Junín, no contravenga lo establecido en dichos contratos.
- El Aeropuerto de Jauja, integra los aeropuertos que serán concesionados en el Tercer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, a cargo de PROINVERSION, siendo el objetivo de la Concesión, la modernización y operación (incluye mejoramiento, ampliación y remodelación de la infraestructura existente).

- **Proyecto de Reglamento de la Ley N° 31886, que establece medidas para promover la competencia en el servicio de transporte terrestre**

Mediante Informe Conjunto N° 0125-2024-IC-OSITRAN OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos emitieron aportes y/o comentarios respecto del proyecto de Reglamento de la Ley N° 31886, en atención a lo solicitado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Al respecto, mediante el mencionado Informe Conjunto se indicó lo siguiente:

- De acuerdo con el proyecto de Reglamento, se aprecia que el Observatorio de Transporte Terrestre (en adelante, OTT), en principio, se compone de información vinculada con la prestación del servicio de transporte terrestre de mercancías.
- El Ositrán, en el marco del ejercicio de las funciones supervisora y fiscalizadora sobre las actividades o servicios que involucran la explotación de la infraestructura nacional de transporte de uso público, cuenta con información que puede ser proporcionada al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en virtud de la normativa y el criterio colaboración entre entidades.
- Respecto de las fuentes de información del OTT, de acuerdo con el proyecto de Reglamento, el Ositrán es considerado como fuente de información necesaria y, en específico, como entidad pública generadora de fuentes o bases de datos de información secundaria o indirectamente vinculada al mercado de transporte de mercancías. Sin embargo, en dicho proyecto no se especifica cuál es la información que deberá remitir el Ositrán al OTT.
- De especificarse la información secundaria o indirectamente vinculada al mercado de transporte de mercancías solicitada en el Proyecto de Reglamento, esta debería sujetarse a la que se encuentre disponible en el marco de las funciones de este Organismo Regulador, de manera que se realice el traslado o remisión de ésta, evitando costos adicionales a este.

- **Proyecto de Ley N° 8508/2024-PE que propone la Ley de creación del Ministerio de Infraestructura.**

Mediante Informe Conjunto N° 00145-2024-IC-OSITRAN la Gerencia de Asesoría Jurídica, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 8508/2024-PE, remitido por el Presidente de la Comisión de Constitución y Reglamento del Congreso de la República del Perú. En dicho Informe Conjunto se señaló lo siguiente:

- El Ositrán goza de autonomía técnica, administrativa, funcional, económica y financiera para ejercer sus competencias sobre las entidades prestadoras que explotan la infraestructura nacional de transporte de uso público. Así, en dicho ámbito, considerando que el Ositrán tiene la naturaleza de un Organismo Regulador, conforme a lo establecido en el artículo 1 de la Ley N° 27332, este ejerce según corresponda las funciones supervisora, reguladora, normativa y sancionadora, así como de solución de controversias y reclamos de usuarios en segunda instancia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la citada Ley N° 27332.
- De conformidad con el marco normativo vigente, el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, competencia que abarca el cumplimiento de los contratos de concesión suscritos en el marco de la normativa vigente, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por las Leyes antes mencionadas.

- Este organismo regulador considera que, si se pretende con la creación de un Ministerio de Infraestructura contribuir a una mejor articulación y coordinación de la política nacional de infraestructura, se debe garantizar la autonomía técnica y operativa del Ositrán en el ejercicio de sus funciones. Por ello, es recomendable que el Proyecto de Ley precise y delimite el alcance de sus funciones, de forma tal que estas no se superpongan con aquellas que desarrolla en Ositrán en el ámbito de la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de las entidades prestadoras a cargo de las infraestructuras de transporte de uso público bajo su competencia, a fin de evitar cualquier afectación a la independencia y capacidad de actuación del Ositrán.

• **Proyecto de Ley N° 8833/2024-CR “Ley que crea la Autoridad Autónoma del Puerto de Chancay”.**

Mediante Informe Conjunto N° 00146-2024-IC-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, la Gerencia de Atención al Usuario, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 8833/2024-CR, remitido por la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros y por la Presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. Sobre el particular, en el referido Informe Conjunto se concluyó lo siguiente:

- De conformidad con el marco normativo vigente, el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, lo cual abarca infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, la red vial nacional, supervisando el estricto cumplimiento de los contratos de concesión suscritos en el marco de la normativa vigente, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las Entidades Prestadoras, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por Ley.
- El Terminal Portuario Multipropósito Chancay es un terminal de titularidad privada, de uso público, de alcance nacional encontrándose dentro del ámbito de aplicación de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, conforme así está establecido en el artículo 5 de dicho cuerpo normativo, motivo por el cual, el ámbito de aplicación de la que sería la Autoridad Autónoma del Puerto de Chancay se superpondría al ámbito de aplicación que viene ejerciendo a la fecha la Autoridad Portuaria Nacional y con determinadas funciones desarrolladas por el Ositrán.
- Con la aplicación del Proyecto de Ley bajo análisis, se generaría un trato diferenciado, una entidad estaría orientada a establecer tarifas para un puerto en particular (el Terminal Portuario Multipropósito Chancay), mientras que otra entidad (el Ositrán) se encargaría de llevar a cabo la regulación de las tarifas portuarias en los restantes terminales portuarios de uso público, como por ejemplo el Terminal Norte Multipropósito y el Terminal Muelle Sur en el Terminal Portuario del Callao.
- El Proyecto de Ley contraviene las competencias asignadas a este Organismo Regulador, en particular en lo relativo a la función reguladora, en virtud de la cual esta entidad fija, revisa y desregula las tarifas de las Entidades Prestadoras que explotan ITUP, entre las cuales se encuentran los puertos de uso público, sean de titularidad pública o privada. En efecto, la empresa Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. califica como Entidad Prestadora bajo la competencia del Ositrán, en la medida que, en virtud de título legal, tiene la explotación del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, el cual califica como ITUP en su condición de puerto privado de uso público.
- Plantear que la Autoridad Autónoma del Puerto de Chancay – la cual se encontraría adscrita al MTC- estaría a cargo de establecer, regular y supervisar las tarifas

portuarias y los derechos de uso del puerto, generaría varios problemas potenciales, incluyendo la pérdida de imparcialidad, la falta de independencia técnica y la reducción de confianza en la autoridad reguladora. Además, podría provocar un desequilibrio en la representación de intereses clave (Estado, usuarios y empresas), priorizando objetivos políticos o económicos sobre la eficiencia y equidad en el servicio. Estos problemas pueden generar incertidumbre y afectar negativamente la competitividad del sistema portuario nacional.

- El Consejo Directivo de la Autoridad Autónoma del Puerto de Chancay estaría conformado, entre otros, por un representante de las empresas privadas concesionarias del puerto. Dicha disposición resulta inexacta en tanto el Puerto de Chancay no tiene como administrador a una Entidad Prestadora Concesionaria, toda vez que no existe un Contrato de Concesión para la administración de dicho puerto. Sin perjuicio de ello, en caso se refiera a un representante de la Entidad Prestadora Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A., que cuenta con el título legal para explotar el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, debe advertirse que esta representación del sector privado en el Consejo Directivo de la Autoridad Autónoma del Puerto de Chancay podría generar problemas de conflictos de interés, ya que una de las funciones del Consejo será regular y supervisar las actividades de la Entidad Prestadora, en otras palabras, el inversionista se estaría autoregulando y autosupervisando.
 - Debe tenerse en cuenta que el Ositrán, en el marco de sus competencias, cautela el derecho a la seguridad de los usuarios durante el uso de las infraestructuras de transporte de uso público, de conformidad con lo establecido en el literal k) del artículo 7° del Reglamento de Usuarios de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N°035-2017-CD-OSITRAN, motivo por el cual respecto de este aspecto las funciones que actualmente ejerce el Ositrán se estarían superponiendo a las funciones que ejercería la Autoridad Autónoma del Puerto de Chancay.
 - En cuanto al análisis costo-beneficio del Proyecto de Ley, se observa que no se ha realizado una cuantificación del costo de creación de una nueva autoridad portuaria y tampoco se ha evaluado si resultaría menos costoso y se obtendrían mejores beneficios al reforzar la autonomía e independencia de, por ejemplo, los Organismos Reguladores que ya poseen la especialización y la experiencia acumulada de décadas en materia de regulación de infraestructura de transporte de uso público.
 - Los factores desarrollados derivados de la creación de una Autoridad Autónoma del Puerto de Chancay representan un desincentivo para la inversión, que es clave para cerrar la brecha de infraestructura de transporte en el país. La estabilidad, claridad y gobernanza son esenciales para atraer capital privado y garantizar el desarrollo eficiente del Puerto de Chancay y de otros puertos del Perú.
- **Proyecto de Ley N° 8531/2024-CR denominado “Proyecto de ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Aeropuerto Internacional en Junín”.**

Mediante Informe Conjunto N° 00148-2024-IC-OSITRAN la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 8531/2024-CR, remitido por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República del Perú. Sobre el particular, en el referido Informe Conjunto se concluyó lo siguiente:

- El Ositrán ejerce sus competencias sobre las entidades prestadoras que operan la infraestructura nacional de transporte de uso público. En este contexto y considerando que el Ositrán tiene la naturaleza de un organismo regulador, conforme a lo establecido en el artículo 1 de la Ley N° 27332, ejerce las funciones

supervisora, reguladora, normativa y sancionadora, así como la resolución de controversias y reclamos de usuarios en segunda instancia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 de la mencionada Ley N° 27332.

- Asimismo, de conformidad con el marco normativo vigente, el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que operan las empresas públicas o privadas que explotan la infraestructura nacional de transporte de uso público. Esta competencia incluye el cumplimiento de los contratos de concesión suscritos bajo la normativa vigente, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por las leyes mencionadas anteriormente.
- El Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones -en su calidad de Concedente- ha otorgado garantías en favor de los Concesionarios Lima Airport Partners S.R.L y Aeropuertos del Perú S.A. conforme a lo pactado en los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, en sus numerales 2.5 de la Cláusula 2 y 10.1.4 de la Cláusula Décima, respectivamente. Es importante tener en cuenta que la futura ubicación del Aeropuerto Internacional en el distrito de Orcotuna, provincia de Concepción, departamento de Junín, no debe contravenir lo establecido en dichos contratos.
- El Aeropuerto de Jauja forma parte de los aeropuertos que serán concesionados en el Tercer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, proyecto bajo la modalidad de iniciativa privada cofinanciada a cargo de PROINVERSION. El objetivo de la concesión es la modernización y operación de la infraestructura existente, lo que incluye el mejoramiento, ampliación y remodelación de las instalaciones.

- **Versión final del Proyecto de Reglamento, “Reglamento Nacional de Ferrocarriles”**

Mediante Informe Conjunto N° 00154-2024-IC-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica, la Gerencia de Atención al Usuario, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto de la versión final del Proyecto de Reglamento, “Reglamento Nacional de Ferrocarriles”, remitido por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Sobre el particular, en el referido Informe Conjunto se concluyó lo siguiente:

- De conformidad con el marco normativo vigente, el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, lo cual abarca infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, la red vial nacional, supervisando el estricto cumplimiento de los contratos de concesión suscritos en el marco de la normativa vigente, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las Entidades Prestadoras, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por Ley.
- Se han propuesto mejoras, ajustes, incorporaciones y/o subsanación de omisiones a los artículos 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 21, 34, 35, 47, 50, 30, 72, 102, 120, 121, 123, 126, 127 y 133 del Proyecto de Reglamento, a efectos de brindar un mejor entendimiento de dichos artículos y permitir una mejor adecuación a la normativa vigente.
- De la revisión de la Exposición de Motivos del Decreto Supremo que sustenta el Proyecto de Reglamento Nacional de Ferrocarriles, se advierte una discrepancia respecto a los lineamientos formales prescritos en el artículo 1 del Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, motivo por el cual se sugiere su adecuación.

- **Proyecto de Ley N° 9562/2024-CR, “Ley que crea la zona económica especial de desarrollo de Chancay – ZEED Chancay y su ámbito de influencia”.**

Mediante Informe Conjunto N° 00199-2024-IC-OSITRAN la Gerencia de Asesoría Jurídica, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitieron opinión respecto del Proyecto de Ley N° 9562/2024-CR, solicitada por la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Al respecto, mediante el mencionado Informe Conjunto se indicó lo siguiente:

- De conformidad con el marco normativo vigente, el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, lo cual abarca infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, la red vial nacional y regional, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por Ley.
- El Proyecto de Ley N° 9562/2024-CR, “Ley que crea la zona económica especial de desarrollo de Chancay – ZEED Chancay y su ámbito de influencia” tiene por finalidad establecer beneficios tributarios con el propósito de fomentar el crecimiento industrial, económico, tecnológico y comercial en el distrito de Chancay y alrededores; sin embargo, se recomienda se solicite al Congreso de la República que se evalúen medidas que permitan garantizar que los beneficios tributarios no generen algún tipo de impacto en el equilibrio económico financiero o en la operatividad de las dos concesiones que se encuentran en el área de influencia.

Finalmente, debe mencionarse que el Ositrán evaluó diversos proyectos de ley remitidos por el Congreso de la República, en los que se concluyó que no correspondía emitir opinión, debido a que las propuestas legislativas no comprendían materias incluidas en su ámbito de competencia. Estas exclusiones se sustentan principalmente en que los proyectos abordaban infraestructura de transporte de competencia regional o local, o referida a funciones ajenas a la supervisión, regulación o fiscalización de la infraestructura de transporte de uso público bajo la responsabilidad del Ositrán. En particular, los Proyectos de Ley sobre los cuales el Ositrán no emitió opinión por no tener competencia fueron los siguientes:

- Proyecto de Ley N° 7979/2023-CR – Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la creación, mejoramiento y modernización de terminales portuarios.
- Proyecto de Ley N° 8054/2023-CR – Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción del tren Iquitos - Yurimaguas.
- Proyecto de Ley N° 8213/2023-CR – Ley que declara de necesidad pública e interés nacional los estudios de preinversión y la inversión por modernización, ampliación y mejora del terminal portuario de Ilo-ENAPU.
- Proyecto de Ley N° 8311/2023-CR – Ley que promueve la construcción y operación de infraestructura complementaria vial por los gobiernos locales.
- Proyecto de Ley N° 8609/2024-CR – Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el mejoramiento del camino vecinal EMP. 3N (Ichocan) – Dv. Llañupacha – Dv. Chiquipiquio – Dv. Pamplona – Dv. Pauca – Dv. Chuco – Shirac – Lic – Dv. Alizopata – José Sabogal (Venecia) – Tinyayoc – Malat; EMP. CA-1566 – San Isidro; Dv. Shirac – Shirac – 4 Distritos de la Provincia de San Marcos – Departamento de Cajamarca.
- Proyecto de Ley N° 8823/2024-CR – Proyecto de Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el asfaltado definitivo de corredor Imperial a Churcampá y Mejorada al Puente Allcomachay en el departamento de Huancavelica.

- Proyecto de Ley N° 8934/2024-CR – Ley que promueve el desarrollo de la infraestructura ferroviaria nacional.
- Proyecto de Ley N° 059/2021-CR – Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el cambio de trazo de la carretera Federico Basadre (Km 455) en los tramos de la Chancadora – Puente Chino y la ducha del diablo en el departamento de Ucayali.
- Proyecto de Ley N° 9209/2024-CR – Ley que establece el derecho de acceso preferente y tarifas reducidas para personas con discapacidad en el transporte aéreo.
- Proyecto de Ley N° 9202/2024-CR – Ley que propone declarar de interés nacional la creación de la Autoridad Ferroviaria Nacional – AFN y el Sistema Ferroviario Nacional.
- Proyecto de Ley N° 9283/2024-CR – Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de la Vía Antabamba – Arequipa AP-108.
- Proyecto de Ley N° 8778/2024-CR – Ley que propone declarar de interés nacional y necesidad pública el financiamiento del proyecto de inversión “Reemplazo del Puente San Francisco en la Red Vial Nacional (...)”.
- Proyecto de Ley N° 03490/2022-CR – Ley que declara de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos y obras de infraestructura en los departamentos de Amazonas, Apurímac, Ayacucho, Cajamarca, Ica, Junín, La Libertad, Lambayeque, Lima, Loreto, Piura y Ucayali.
- Proyecto de Ley N° 8772/2024-CR – Ley que propone declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción de la carretera “Doble vía Abancay – Chuquibambilla - Challhuahuacho” del departamento de Apurímac.
- Proyecto de Ley N° 9498/2024-CR – Ley que propone declarar de interés nacional y necesidad pública la extensión de la Línea 3 del Metro de Lima hacia las pampas de Ancón y Piedras Gordas.
- Proyecto de Ley N° 9504/2024-CR – Ley que propone declarar de necesidad pública e interés nacional la ampliación de la Línea 3 del Metro de Lima hacia el distrito de Ancón.
- Proyecto de Ley N° 9509/2024-CR – Ley que modifica la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil para incrementar la protección al pasajero aéreo fortaleciendo las compensaciones por retrasos y overbooking.
- Proyecto de Ley N° 8988/2024-CR - Declara de necesidad pública e interés nacional, la construcción de puentes vehiculares en el valle del Bombonajillo, en el sector Nuevo Control del distrito de Bajo Biavo, provincia de Bellavista; en el Valle de Mishquiyacu, distrito de Pilluana, provincia de Picota y puente sobre el río Huallaga, distrito de Shapaja, provincia de San Martín, región San Martín.

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 adhesión⁹⁸. El 07 junio de 2023, el Perú presentó el Memorando Inicial con los lineamientos para la adecuación del marco legal e institucional del país a los instrumentos de la OCDE, con lo cual se inicia las evaluaciones del país por parte de 24 comités.

Entre el 13 al 17 de noviembre de 2023, el Ositrán participó en misión de investigación de la OCDE, en el marco de la cual se resaltó la importancia de la independencia de los organismos reguladores. En marzo de 2024, el Comité de Política Regulatoria (RPC) remitió el borrador de la Revisión de la Adhesión del Perú para comentarios.

De este modo, a continuación, se presenta el avance del Ositrán en relación con 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*"⁹⁹. 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 2024, se ha venido aplicando el RIA como parte de otros procedimientos de modificación de normas, tales como el Reglamento Marco de Acceso,

⁹⁸ <https://www.oecd.org/latin-america/paises/peru/>

⁹⁹ <https://www.ositrان.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/047-CD.pdf>

el Reglamento General de Supervisión y el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público

6.2. Agenda temprana

Mediante la Resolución de Presidencia N° 0023-2024-PD-OSITRAN, publicada el 23 de abril de 2024, el Ositrán aprobó la “Agenda Temprana para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio – periodo 2024”. Esta agenda forma parte de las acciones orientadas a fortalecer la política de mejora regulatoria del organismo, en línea con las recomendaciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), que promueven el uso de herramientas como el Análisis de Impacto Regulatorio (RIA) para evaluar ex ante la pertinencia y eficiencia de nuevas regulaciones.

El objetivo de esta Agenda Temprana es informar anticipadamente a las partes interesadas, entidades prestadoras y ciudadanos en general sobre los problemas públicos que el Ositrán ha identificado y que podrían ser abordados mediante la emisión o modificación de normativa durante el año. La agenda incluye dos iniciativas: la modificación del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (ITUP) y del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias. En ambos casos, se detallan problemas específicos como la falta de plazos claros, deficiencias en canales de atención o requisitos innecesarios en los procedimientos de reclamo.

Además, se establece un cronograma tentativo para el desarrollo de estos procesos normativos, que incluye fechas estimadas para la consulta pública temprana, inicio de elaboración del Informe RIA, publicación del proyecto de norma y consulta pública general. Este enfoque busca fomentar una mayor transparencia, participación ciudadana y calidad en la regulación emitida por el Ositrán.

6.3. 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.

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 de Francia.

Así, el Ositrán participó en la 22^{va} reunión de la NER de la OCDE, 30^{va} reunión del RPC y en el Foro de Infraestructura entre el 8 y 12 de abril de 2024, así como en la 23^{va} reunión de la NER y 31^{va} reunión del RPC de la OCDE entre el 18 noviembre y 21 de noviembre de 2024, las cuales tuvieron lugar en la sede central de la OCDE en París. En el caso del Ositrán, su participación se realizó de manera virtual.

En dichos eventos se abordaron diversos temas relevantes para los reguladores de los distintos sectores participantes. Especialmente, en la 30^{va} reunión del RPC, el Comité de Política Regulatoria efectuó una evaluación al Perú en materia de Política Regulatoria, donde destacó los pasos significativos para implementar una política regulatoria integral, demostrando voluntad de modernizar su marco regulatorio. No obstante, el país enfrenta desafíos en la adopción de herramientas técnicas y la continuidad de las reformas.

De otro lado, en la reunión de la Red de Reguladores Económicos llevada a cabo en noviembre de 2024 se abordó la necesidad de mejorar la comunicación gubernamental regulatoria ante los desafíos actuales, destacando experiencias internacionales exitosas y proponiendo estrategias basadas en tecnología, transparencia y participación pública. La información obtenida viene siendo de gran utilidad para optimizar la implementación del RIA en el Ositrán, así como en el proceso de mejorar la calidad regulatoria dentro de la institución

6.4. Prácticas de transparencia y rendición de cuentas

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

En el referido Estudio se indica que si bien los Organismos Reguladores realizan prácticas más avanzadas que el resto de 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 2023 se tuvieron los siguientes avances:

- (i) Durante el 2024, por séptimo año consecutivo, el Ositrán ha presentado a la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores del Congreso de la República, su reporte de su desempeño. En dicho reporte se detalla el cumplimiento de sus funciones de supervisión, fiscalización, regulación, normativa, solución de controversias y atención de reclamos, así como los principales logros y avances alcanzados en la implementación de mecanismos de mejora regulatoria y fortalecimiento de su relación con los stakeholders y usuarios de las infraestructuras supervisadas. También se proporciona una descripción de los principales indicadores del equipo humano y de los resultados financieros de la institución. Cabe mencionar que, dicho documento se publica anualmente en el portal institucional para conocimiento del público en general¹⁰⁰.
- (ii) El 19 de junio de 2024, en cumplimiento de lo dispuesto la Resolución de Presidencia N° 009-2017-PD-OSITRAN y reafirmando el compromiso por una gestión eficaz y transparente, se llevó a cabo la Audiencia Pública de Rendición de Cuentas, con el objeto de dar a conocer a la ciudadanía en general los alcances y logros del organismo regulador en la gestión correspondiente al año 2023. Cabe indicar que dicha audiencia se llevó a cabo de manera presencial¹⁰¹.

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. En el siguiente recuadro se detallan los principales resultados del acceso a la información pública durante 2024.

¹⁰⁰ El documento se encuentra disponible en:

<https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2024/08/reporte-desempeno-ositrان-2023.pdf>

¹⁰¹ La Audiencia Pública de Rendición de Cuentas se realizó en el Hotel Novotel. Mayor información sobre el evento en: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/noticias/ositrان-promueve-la-transparencia-con-audiencia-publica-de-rendicion-de-cuentas/>

Recuadro N° 3

Información sobre las solicitudes de acceso a la información pública recibidas y atendidas durante 2024

En 2024, se recibió un total de 433 solicitudes de Acceso a Información Pública (SAIP), de las cuales se atendieron 430, quedando 3 pendientes de atender al cerrar el año.

Respecto del tipo de información solicitada mediante los pedidos de acceso a la información pública, la misma se relaciona principalmente con (i) la ampliación del aeropuerto Jorge Chavez; (ii) información sobre el personal de Ositrán; (iii) información sobre la compra de bienes y servicios; e, (iv) información producida directamente por la entidad.

Cabe mencionar que el Ositrán cuenta con la plataforma “eSigna” mediante la cual se centraliza y gestiona la atención de las solicitudes de acceso; cada coordinador de área (titular y alterno), cuenta con usuario y contraseña para ingresar a dicha plataforma exclusiva para el trámite de la atención de las solicitudes.

Fuente: Oficina de Gestión Documentaria del Ositrán.

Asimismo, respecto del portal de transparencia estándar, en noviembre de 2022 entró en funcionamiento la plataforma de “Registro de Visitas en Línea y Agendas Oficiales” dando cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva N° 01-2022-PCM/SIP “*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*”. Así, la ciudadanía en general puede consultar en el Portal de Transparencia Estándar el Registro de Visitas en Línea¹⁰² y de Actividades Oficiales¹⁰³.

De otro lado, 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. Durante 2024, se han registrado 241 afiliaciones a esos sistemas (70,1% provenientes de personas naturales y 29,9% de personas jurídicas), con lo cual se cuenta con un total de 890 afiliados. Cabe señalar que el 88,0% de los documentos recibidos por el Ositrán, ingresaron a través de la Mesa de Partes Virtual.

6.5. 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.

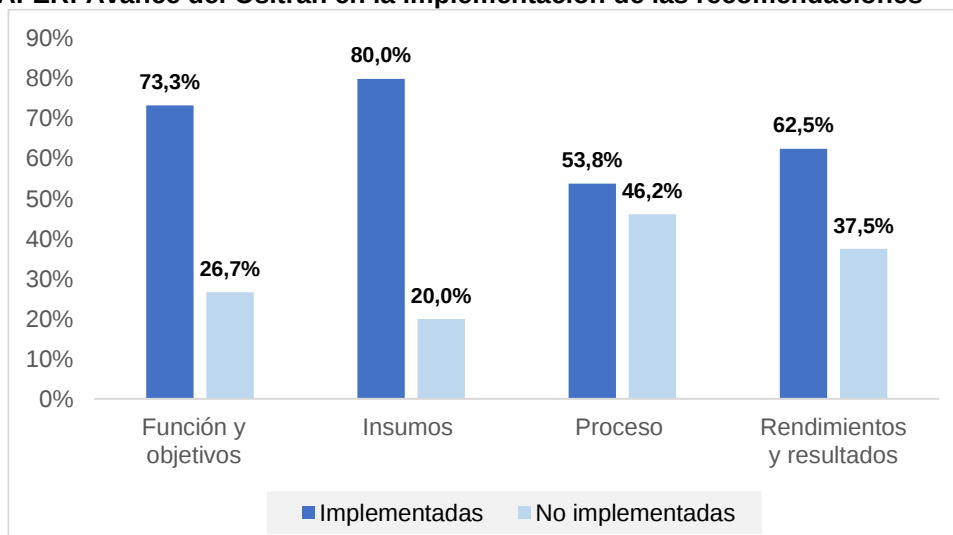
¹⁰² Plataforma en donde se registra y publica información, en tiempo real, sobre las visitas que reciben los funcionarios y servidores del Estado, así como el motivo de las mismas, con el fin de fomentar la integridad y transparencia de su actuación en el cumplimiento de sus funciones. Documento disponible:

https://www.transparencia.gob.pe/reportes_directos/pte_transparencia_req_visitas.aspx?id_entidad=10024&ver=&id_tema=500

¹⁰³ https://www.transparencia.gob.pe/enlaces/pte_transparencia_enlaces.aspx?id_entidad=10024&id_tema=40&ver=

Al cierre de 2024, el avance en la implementación de las recomendaciones formuladas por la OCDE en el marco del PAFER alcanza un 66% del total de 64 recomendaciones. El 34% restante se encuentra en proceso de implementación. Los mayores niveles de cumplimiento se registran en los ejes de "Funciones y objetivos" e "Insumos", donde se ha consolidado un mayor grado de ejecución de las acciones propuestas.

Gráfico N° 10
PAFER: Avance del Ositrán en la implementación de las recomendaciones



Fuente: Secretaría Técnica del Comité de Mejora Regulatoria.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 desde el 2019 y ha creado mecanismos de denuncia. Asimismo, el Ositrán cuenta con la certificación ISO 37001:2016 para el Sistema de Gestión Antisoborno y con un oficial de cumplimiento a cargo de la aplicación eficaz de la política antisoborno¹⁰⁴. Cabe indicar que el principal objetivo de dicho Sistema es ayudar a las organizaciones a combatir el soborno, así como a conseguir una cultura institucional ética.

También este Organismo Regulador cuenta desde 2005 con la certificación ISO 9001, Sistema de Gestión de la Calidad, la cual constituye el mejor enfoque para alcanzar la modernización en las administraciones públicas. Con su implementación se garantiza la mejora continua, la que debe estar acompañada de eficacia, eficiencia, transparencia, credibilidad y equidad. Así, este sistema dirige a una gestión acorde con las necesidades y expectativas de los ciudadanos/clientes, quienes son los principales destinatarios de esta práctica; así como las autoridades responsables de las instituciones y sus servidores civiles.

Cabe precisar que, en el año 2020, el Ositrán decidió integrar sus sistemas de gestión con el objetivo de potenciar las ventajas derivadas de su sinergia. Como parte de este proceso de integración, se unificaron los procedimientos comunes exigidos por las normas ISO 9001 (Sistema de Gestión de la Calidad) e ISO 37001 (Sistema de Gestión Antisoborno), y se amplió el alcance de la certificación del Sistema de Gestión de la Calidad, incorporando tanto los procesos estratégicos como los de soporte. De esta manera, ambos sistemas conforman actualmente el Sistema Integrado de Gestión (SIG) del Ositrán, consolidando los esfuerzos institucionales en materia de calidad, transparencia y prevención de actos de corrupción.

Durante el año 2024, el SIG se ha visto fortalecido con la actualización 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.

Sobre el particular, la gestión de riesgos del SIG, como parte de la mejora continua, ha permitido identificar oportunidades de mejora que fueron insumos para la actualización del marco metodológico de la gestión integral de riesgos de la Entidad, plasmado en el Manual de Gestión Integral de Riesgos en su versión 05. En el siguiente recuadro se muestran los resultados del SIG durante el año 2024.

Recuadro N° 4

Resultados del SIG del Ositrán 2024

- **Reevaluación de Riesgos:** Efectuada en el año 2024, se obtuvo el 100% de eficacia de las medidas de control para mitigar los riesgos en los Sistemas de Gestión de la Calidad (SGC) y Antisoborno (SGAS), respectivamente. Dicho logro se debe al continuo trabajo con el equipo de coordinadores del SIG, que han sido el factor clave para la óptima evaluación y tratamiento de riesgos.
- **Auditoría:** En el marco de la auditoría externa de recertificación del Sistema de Gestión de la Calidad (SGC) y de seguimiento del Sistema de Gestión Antisoborno (SGAS), obtuvo como resultado: 2 oportunidades de mejora y 2 fortalezas, con lo cual se logró el objetivo de mantener las certificaciones ISO 9001 y 37001. Cabe resaltar que los resultados favorables se han sostenido de manera consecutiva por 5 años; es decir, ninguna no conformidad y solo fortalezas u oportunidades de mejora.

¹⁰⁴ Ver Resolución N° 066-2019-GG-OSITRAN. Disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/06/066GG2019.pdf>

- **Acciones de sensibilización:** Se realizaron 2 talleres de Gestión Integral de Riesgos el 3 y 6 de mayo del 2024, dirigida a los Coordinadores del SIG y SCI que incluyeron casos prácticos, afianzándose de esta manera una cultura preventiva. Asimismo, el 3 de abril de 2024, se realizó una charla de Toma de Conciencia ISO 9001 y 37001 dirigido a todo el personal del Ositrán.
- **Verificación del cumplimiento:** Actividad que se efectuó en setiembre del 2023 a los procesos: Gestión Contable y Financiera, en el pago a proveedores, Gestión de Recursos Humanos, en la selección y vinculación de personal y finalmente Gestión de Sanciones y Penalidades, relacionado a los contratos de concesión. Dichas verificaciones del cumplimiento tuvieron resultados favorables, encontrándose conforme cada uno de los procesos en relación con el cumplimiento de los requisitos de las normas ISO 9001 y 37001.

Fuente: Gerencia de Planeamiento y Presupuesto.

Respecto de la aplicación del modelo de integridad en Ositrán, este organismo regulador aprobó su Política de Integridad¹⁰⁵ en mayo 2020, mediante la cual se manifiesta el compromiso de cumplir 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”¹⁰⁶; mediante la Resolución de Gerencia General N° 00040-2024-GG-OSITRAN¹⁰⁷ se aprobó el Programa de Integridad del Ositrán para el año 2024, el cual se constituye como una herramienta para asegurar la correcta implementación del Modelo de Integridad, conteniendo actividades cuyo cumplimiento o ejecución contribuirán a la mencionada implementación. Así, dicho programa tiene como objetivo continuar y asegurar la correcta implementación del Modelo de Integridad en la entidad, contribuyendo al logro de la consolidación y fortalecimiento de la cultura de integridad en Ositrán. La implementación del Modelo de Integridad en Ositrán en el ejercicio 2024, se efectuó en 3 etapas:

- (1) **Etapas de Planificación**, el Modelo de Integridad se viene implementado desde el año 2018, con la delegación de la función de integridad a la Jefatura de Gestión de Recursos Humanos, y habiéndose efectuado el diagnóstico situacional, en el Programa de Integridad del Ositrán 2024, aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 00040-2023-GG-OSITRAN, en la que se establecieron 42 actividades a cumplir, cuya finalidad es el cierre de brechas identificadas en el Índice de Capacidad Preventiva – ICP del 2023.

Respecto del porcentaje de cumplimiento del Programa de Integridad 2024, se ha logrado un avance del al 96%.

- (2) **Etapas de desarrollo de los componentes del Modelo de Integridad**, el cual consta de 9 componentes, los cuales se detallan a continuación:
 - (i) **Compromiso de la Alta Dirección:** Mediante Resolución de Gerencia General N° 080-2024-GG-OSITRAN, de fecha 27 de junio de 2024, se modificó el artículo 1° de la Resolución de Gerencia General N° 121-2018-GG-OSITRAN, mediante la cual se delegó la función de integridad en la JGRH, incluyendo las funciones de la Oficina de Integridad.
 - (ii) **Gestión de riesgos que afecten la integridad pública:** Se identificó 6 riesgos de integridad adicionales a los identificados en el periodo 2023, que serán incorporados en la Matriz de Gestión Integral de Riesgos y Oportunidades del Ositrán.

¹⁰⁵ <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2020/05/013-2020-pd.pdf>

¹⁰⁶ Lineamientos aprobados mediante la Resolución de Secretaría de Integridad Pública N° 002-2021-PCM/SIP.

¹⁰⁷ <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/05/050-2022-gg-ositrان.pdf>

- (iii) **Políticas de cumplimiento e integridad:** En 2024, el Ositrán fortaleció sus políticas de cumplimiento e integridad mediante la difusión continua del Código de Conducta y Ética, utilizando recursos gráficos con los personajes Zoila Íntegra y Juan Honesto para sensibilizar a su personal. Se promovió la transparencia en la contratación a través de mecanismos preventivos incluidos en la directiva CAS y se reconoció a servidores ejemplares mediante el programa “Ositrán Te Valora”. Además, se implementó el uso de la Plataforma de Debita Diligencia del Sector Público para los procesos de selección y se dio cumplimiento a la Ley N° 31564 con el registro de funcionarios cesantes.
- (iv) **Transparencia, datos abiertos y rendición de cuentas:** Se efectuó la verificación de la actualización del Portal de Transparencia Estándar del Ositrán, acorde a lo establecido en la normatividad vigente. Sobre la atención de solicitudes de acceso de información pública al 31 de diciembre de 2024, se evidencia un porcentaje de cumplimiento de 100%.
- (v) **Controles internos, externo y auditoría:** En el año 2024 se ha cumplido con realizar el monitoreo a la implementación del Sistema de Control interno, verificándose que cumplió con la presentación de los entregables dentro de los plazos establecidos. Asimismo, se realizó la publicación de comunicaciones internas para fomentar el cumplimiento de la implementación de las recomendaciones de los Informes de Contraloría.
- (vi) **Comunicación y capacitación:** En 2024, el Ositrán fortaleció la comunicación y capacitación en integridad mediante inducciones a nuevos servidores con contenidos sobre ética, normativa interna y canales de denuncia. Se realizaron siete capacitaciones especializadas, incluyendo temas como ética, conflictos de intereses, gestión de intereses y delitos contra la administración pública, en coordinación con la Contraloría General de la República. Además, se difundió la Política de Integridad a través de redes sociales y se aplicó una encuesta interna que evidenció una percepción positiva del compromiso institucional, aunque con necesidad de más acciones concretas. También se evaluó la satisfacción de las partes interesadas, destacando la valoración favorable sobre la promoción de la ética, con sugerencias para reforzar el rol de los funcionarios como promotores de integridad.
- (vii) **Canal de denuncias:** Durante el periodo 2024, el Ositrán ha mantenido a disposición de la ciudadanía la Plataforma Digital Única de Denuncias del Ciudadano como herramienta para la presentación de las denuncias por actos de corrupción. Adicionalmente, se ha efectuado la difusión periódica de dicho canal de denuncias y las medidas de protección al denunciante, a través de medios internos y externos.
- (viii) **Supervisión y monitoreo del modelo de integridad:** Se presentó oportunamente el Reporte del Índice de Capacidad Preventiva frente a la corrupción – ICP correspondiente al periodo 2024, habiendo obtenido un ICP de 1,79, correspondiente a la sumatoria de los valores obtenidos en las etapas 1 (inicial) y 2 (institucionalización)¹⁰⁸.

¹⁰⁸ El ICP es el resultado de la suma de los puntajes obtenidos en cada etapa del proceso de evaluación de la implementación del Modelo de Integridad. Se espera que, al finalizar las cinco etapas, las entidades logren alcanzar la puntuación máxima de 5 puntos.

Cuadro N° 20
Resultados ICP - 2024

Componente	Etap N° 01	Etap N° 02
Compromiso de la Alta Dirección	1,00	0,67
Gestión de riesgos que afecten la integridad pública	1,00	0,58
Políticas de cumplimiento e integridad	1,00	0,83
Transparencia, datos abiertos y rendición de cuentas	1,00	0,67
Controles interno, externo y auditoría	1,00	0,50
Comunicación y capacitación	1,00	1,00
Canal de denuncias	1,00	1,00
Supervisión y monitoreo del modelo de integridad	1,00	1,00
Encargado del modelo de integridad	1,00	0,83
Total	1,00	0,79

Como se aprecia, en la Etapa 1 se obtuvo el puntaje máximo de 1.00; es decir, no se advierten brechas en ninguno de los aspectos evaluados en esta etapa; mientras que en la Etapa 2 se obtuvo un puntaje de 0.79, habiéndose identificado oportunidades de mejora que están siendo consideradas en el Programa de Integridad 2025. Cabe destacar que, el resultado obtenido (1,79) constituye el mayor puntaje a nivel de organismos reguladores, el segundo lugar a nivel de entidades adscritas a la PCM y el noveno lugar de un total de 396 entidades evaluadas a nivel nacional.

(ix) **Encargado del modelo de integridad:** Durante 2024, se desarrollaron acciones de comunicación institucional orientadas a informar y sensibilizar al personal del Ositrán respecto de la función de integridad, su liderazgo y responsabilidades asignadas. Asimismo, en el marco del rol de acompañamiento, se brindó orientación especializada para asegurar la adecuada implementación de las normas del modelo de integridad, incluyendo la atención de consultas relacionadas con presuntos conflictos de intereses.

(3) **Etap de seguimiento,** esta etapa, según los Lineamientos para fortalecer una cultura de Integridad en las Entidades del Sector Público, consiste en retroalimentar el proceso para la mejora continua, en mérito a la información obtenida del Índice de Capacidad Preventiva frente a la Corrupción – ICP. Con los resultados del ICP 2024 se elabora y se aprueba un Programa de Integridad con la finalidad de cerrar las brechas identificadas, así como seguir manteniendo el nivel de implementación del modelo.

De otro lado, como parte del compromiso con la integridad y la lucha anticorrupción, el Ositrán ha implementado el Barómetro de Integridad, instrumento que se encuentra en el portal institucional del Regulador y que muestra a las empresas concesionarias que ya han firmado la cláusula contra la corrupción y las que quedan pendientes.

Ilustración N° 2
Barómetro de Integridad



Al cierre de 2024, solo 5 concesionarias han firmado la mencionada cláusula: Salaverry Terminal Internacional, a cargo del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry; APM Terminals, a cargo del Terminal Norte Multipropósito del Callao; DP World Callao, a cargo del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao; la Concesionaria Hidrovía Amazónica (COHIDRO); y, Terminales Portuarios Euroandinos a cargo del Terminal Portuario de Paita.

Finalmente, el Ositrán publica en su sitio web el Registro de Visitas en Línea, el cual contiene una lista de todas las reuniones sostenidas con entidades públicas y privadas, así como con personas naturales, incluidos los nombres y las funciones de los participantes, así como el motivo general de la reunión.

VIII. OSITRÁN MÁS CERCA DE LOS CIUDADANOS

8.1. Mecanismos de relacionamiento con los stakeholders

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 3 Oficinas Desconcentradas ubicadas en las infraestructuras aeroportuarias de las ciudades de Arequipa, Cusco e Iquitos, así como 3 Centros de Orientación en Lima y Callao ubicados en la Línea del Metro de Lima y Callao, el Terminal Norte Multipropósito del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez, los cuales 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° 21
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 de Arequipa – 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 de Iquitos- 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
Centro de Orientación del Ositrán en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – segundo piso 2° Oficina N° 269

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario

• Capacitaciones

Durante el año 2024, la Gerencia de Atención al Usuario realizó doscientos setenta y cinco (275) actividades de educación (charlas informativas), principalmente mediante la modalidad presencial, capacitando a un total de diez mil seiscientos cincuenta y dos (10 652) usuarios, lo cual representó un incremento de 51,59% con relación a la cantidad de capacitados el año 2023 (7027).

Cuadro N° 22
Charlas de capacitación efectuadas en el año 2024

Modalidad	Número de charlas	Número de usuarios capacitados
Presencial	179	9160
Virtual	96	1492
Total	275	10 652

Fuente: Sistema Informático de Denuncias y Consultas (SIDEKO).
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario.

Cabe indicar que, a través de dichas actividades, se instruyó a los participantes en temas relacionados con el rol y funciones del Ositrán, las infraestructuras de transporte de uso público (ITUP) supervisadas por este Organismo Regulador, sus principales derechos y deberes al hacer uso de ellas, los servicios que deben brindarles las entidades prestadoras a cargo de su operación, los procedimientos de reclamo y denuncia, entre otros temas de interés.

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

Cuadro N° 23
Actividades de capacitación efectuadas en el año 2024, por región

Región	Sedes	Cantidad de actividades	Usuarios capacitados
Lima y Callao	Sede Central (Lima)	28	794
	Centro de Orientación al Usuario de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao (CO Línea 1)	21	887
	Centro de Orientación al Usuario del Terminal Norte Multipropósito del Callao (CO TNMC)	37	410
	Centro de Orientación al Usuario del Ositrán ubicado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (CO AIJCH)	33	679
Arequipa	Oficina Desconcentrada de Arequipa	53	873
Cusco	Oficina Desconcentrada de Cusco	64	6147
Loreto	Oficina Desconcentrada de Loreto	39	862
Total		275	10 652

Fuente: Sistema Informático de Denuncias y Consultas (SIDECO).
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario.

Como podemos advertir, en la Región Lima se realizaron la mayor cantidad de capacitaciones a través de las sedes institucionales del Ositrán (Sede Central, CO Línea 1, CO TNMC y CO AIJCH), habiendo desarrollado un total de 119 actividades de capacitación, instruyendo a un total de dos mil setecientos setenta (2770) participantes en dichos eventos.

Por su parte, la Oficina Desconcentrada ubicada en la Región Cusco organizó y desarrolló el mayor número de actividades de capacitación interior del país durante el año 2024, habiendo efectuado un total de sesenta y cuatro (64) charlas informativas, seguida de las Oficinas Desconcentradas de Arequipa y Loreto, que llevaron a cabo cincuenta y tres (53) y treinta y nueve (39) capacitaciones, respectivamente. A través de las mencionadas actividades se logró capacitar a siete mil ochocientos ochenta y dos (7882) ciudadanos.

• Orientaciones

Durante el año 2024, se efectuaron a través de los diversos canales de orientación establecidos por el Ositrán a nivel nacional, un total ocho mil doscientos ochenta y un (8281) orientaciones, lo que significó un incremento del 5,60% respecto a las registradas en el año 2023.

Cuadro N° 24
Orientaciones efectuadas en el año 2024, por mes y trimestre

Meses / Trimestres	Orientaciones efectuadas
Enero	633
Febrero	678
Marzo	638
Sub total – primer trimestre	1949
Abril	691
Mayo	645
Junio	771
Sub total – segundo trimestre	2107
Julio	652
Agosto	711
Setiembre	624
Sub total – tercer trimestre	1987
Octubre	718
Noviembre	668
Diciembre	852
Sub total – cuarto trimestre	2238
Total	8281

Fuente: Sistema Informático de Denuncias y Consultas (SIDECO).
 Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario.

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 2024, con un 30,7% del total de las orientaciones efectuadas.

Cuadro N° 25
Orientaciones efectuadas en el año 2024, por sedes

Sedes	Cantidad de orientaciones efectuadas	Porcentaje del total
Sedes ubicadas en la ciudad de Lima		
Sede Central	459	5,5%
Centro de Orientación del Ositrán en la Línea 1 del Metro de Lima y Callao	2542	30,7%
Centro de Orientación del Ositrán en el Terminal Multipropósito Muelle Norte del Callao	440	5,3%
Centro de Orientación del Ositrán en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	779	9,4%
Sub Total	4220	51,0%
Oficinas Desconcentradas		
Oficina Desconcentrada de Arequipa	1373	16,6%
Oficina Desconcentrada de Cusco	1317	15,9%
Oficina Desconcentrada de Loreto	1371	16,6%
Sub total	4061	49,0%
Total	8281	100,0%

Fuente: Sistema Informático de Denuncias y Consultas (SIDECO).
 Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario.

Respecto de la modalidad de orientación, en el año 2024 la presencial continuó como la más utilizada por los usuarios (74,8%), seguido del canal telefónico (18,0%), correo electrónico (6,8%) y por escrito (0,5%), conforme se aprecia a continuación:

Cuadro N° 26
Orientaciones efectuadas en el año 2024, por canal de orientación

Canal de orientación	Orientaciones efectuadas	Porcentaje del Total
Presencial	6192	74,8%
Virtual (correo electrónico)	560	6,8%
Telefónico	1487	18,0%
Escrito	42	0,5%
Redes sociales	-	-
Total		

Fuente: Sistema Informático de Denuncias y Consultas (SIDECO).
 Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario.

- **Jornadas y ferias de orientación**

La Gerencia de Atención al Usuario llevó a cabo acciones de acercamiento al usuario principalmente de manera presencial durante el año 2024, habiendo desarrollado 394 jornadas con módulos de orientación, y participado en 44 ferias informativas organizadas en conjunto con otras entidades. Esto supone un notable incremento del 73,81% respecto de las acciones de acercamiento realizadas en el año 2023.

Cuadro N° 27
Jornadas y ferias de informativas realizadas en el año 2024

Sedes	Feria	Jornada	Total
Sede Central	10	66	76
CO Línea 1	7	49	56
CO TNMC	3	11	14
CO AIJCH		31	31
OD Arequipa	11	95	106
OD Cusco	6	92	98
OD Loreto	7	50	57
Total	44	394	438

Fuente: Sistema Informático de Denuncias y Consultas (SIDECO).
 Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario.

Cabe señalar que las referidas jornadas se realizaron principalmente en las ITUP supervisadas por el Ositrán, en especial aquellas donde actualmente se cuenta con sedes institucionales: Aeropuerto de Arequipa, Aeropuerto de Cusco, Aeropuerto de Iquitos, Terminal Norte Multipropósito del Callao, Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Línea 1 y Línea 2 del Metro de Lima y Callao.

Ilustración N° 3



Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

• Actividades de acercamiento al usuario

Durante el año 2024, la Gerencia de Atención al Usuario continuó desarrollando actividades de acercamiento bajo la modalidad virtual que comprenden: (i) envíos de mailing (correos electrónicos conteniendo flyers digitales) desde los buzones electrónicos habilitados, y (ii) envíos de mensajes de texto (SMS) a través de equipos móviles asignados, ambos con contenido informativo de interés dirigido a los usuarios registrados en la Base de Datos de Contacto de cada sede.

En el siguiente cuadro se muestra el número de usuarios informados y contactados a través de las actividades de acercamiento al usuario efectuadas de manera presencial (jornadas y ferias) y virtual (envío de mailing y sms):

Cuadro N° 28
Cantidad de participantes en las actividades de acercamiento, 2024

Sedes	Presencial		Virtual		Total
	Feria	Jornada	Mailing	SMS	
Sede Central	553	2047	11 363	12 130	26 093
CO Línea 1	440	1898	27 295	14 284	43 917
CO TNMC	506	96	31 639	5330	37 571
CO AIJCH		1773	11 743	5001	18 517
OD Arequipa	753	2691	83 010	46 940	133 394
OD Cusco	179	1966	18 550	17 250	37 945
OD Loreto	229	1456	36 850	40 900	73 435
Total	2660	11 927	220 450	141 603	376 872

Fuente: Sistema Informático de Denuncias y Consultas (SIDECO).
Elaboración: Gerencia de Atención al Usuario.

Se observa que, a través de las actividades de acercamiento efectuadas mediante la modalidad virtual y presencial, se brindó información a trecientos setenta y seis mil ochocientos setenta y dos (376 872) ciudadanos, destacando la Oficina Desconcentrada de Arequipa y la Oficina Desconcentrada de Loreto, al haber contactado al 35,40% y 19,49% del total de participantes, respectivamente.

Durante el año 2024, la Gerencia de Atención al Usuario llevó a cabo 20 actividades de sensibilización en las ITUP donde se encuentran ubicadas las sedes institucionales antes mencionadas —con excepción del CO TNMC—, así como en la Línea 2 del Metro de Lima y Callao y estaciones de peaje de la red vial concesionada (Red Vial N° 5 y Red Vial N° 6)¹⁰⁹, con el objetivo de difundir información de utilidad al usuario de manera sencilla, didáctica y lúdica, relacionada con los derechos que les asiste al hacer uso de las ITUP supervisadas por el Ositrán y los servicios que deben brindarles a través de ellas, así como temas de interés según cada tipo de infraestructura.

Estos eventos se efectuaron en días festivos aprovechando la afluencia de un mayor número de usuarios en las infraestructuras de transporte, tales como Semana Santa, festividades regionales, feriados extendidos, entre otros, conforme se muestra en el siguiente cuadro e ilustraciones:

Cuadro N° 29
Programación de las actividades de sensibilización efectuadas, 2024

ITUP	Fecha
Aeropuerto Internacional Alférez Alfredo Rodríguez Ballón de Arequipa	15 de marzo, 26 de julio, 14 de agosto, 31 de octubre.
Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete de Cusco	15 de marzo, 21 de junio, 26 de julio.
Aeropuerto Internacional Coronel FAP Francisco Secada Vignetta de Iquitos	15 de marzo, 21 de junio, 27 de setiembre.
Línea 1 del Metro de Lima y Callao: Estaciones	Del 16 al 19 de julio, del 5 al 8 de noviembre.
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	26 de julio, 29 de agosto, 4 de octubre
Línea 2 del Metro de Lima y Callao: Estaciones	Del 21 al 24 de mayo, del 13 al 16 de agosto, del 19 al 22 de noviembre.
Red Vial N° 6: Estación de peaje de Chilca Red Vial N° 5: Estación de peaje Variante de Pasamayo	25 y 26 de marzo 22 y 24 de julio

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

¹⁰⁹ En el marco de la ejecución del Contrato 034-2023-OSITRÁN suscrito el 21 de diciembre de 2023.

Ilustración N° 4
Actividades de sensibilización en las Líneas 1 y 2
del Metro de Lima y Callao



Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

Ilustración N° 5
Actividades de sensibilización efectuadas en los aeropuertos
de las ciudades de Iquitos, Cusco, Arequipa y Lima



Aeropuerto de Iquitos



Aeropuerto de Cusco



Aeropuerto de Arequipa



Aeropuerto Jorge Chavez

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

Ilustración N° 6
Actividades de sensibilización efectuadas en la Red Vial N° 5 y Red Vial N° 6



Vial N° 5: Estación Variante de Pasamayo



Red Vial N° 6: Estación Chilca

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

8.2. Ositrán al servicio de los usuarios

8.2.1. Estudios de percepción y satisfacción de los usuarios de las ITUP

En el año 2024, el Ositrán realizó diversos estudios para conocer la experiencia y percepción de los usuarios respecto a la infraestructura de transporte supervisada. Entre ellos, destaca el Estudio del Índice de Satisfacción de los Usuarios (ISU) de infraestructura aeroportuaria. Asimismo, se ejecutaron dos estudios sobre la red vial, el primero orientado a identificar necesidades y expectativas tanto de empresas de transporte como de conductores y, el segundo, centrado exclusivamente en medir la satisfacción de los usuarios finales (conductores). Finalmente, se realizó una encuesta en el Aeropuerto Jorge Chávez para evaluar la comprensión de la señalética de los servicios higiénicos por parte de los usuarios.

Cuadro N° 30
Estudios dirigidos a los usuarios finales e intermedios de las ITUP,
ejecutados en el año 2024

Encuesta / Estudio	Población objetivo	
	Usuarios intermedios	Usuarios finales
Estudio sobre el Índice de Satisfacción de los Usuarios (ISU) de la Infraestructura Aeroportuaria bajo competencia del Ositrán del año 2023. (Informe N°055-2024-GAU-OSITRAN).		Pasajeros que utilizan los terminales aéreos de Arequipa, Cusco, Lima, Iquitos, Tarapoto, Trujillo y Piura, para realizar sus viajes a nivel nacional e internacional.
Estudio de necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios de la red vial bajo competencia del Ositrán (2024) (Informe N°023-2025-GAU-OSITRAN).	Empresas de transporte (Transporte de mercancías y Transporte de personas) que utilizan la infraestructura vial concesionada bajo competencia del Ositrán en las ciudades de Arequipa, Cusco, Lima y Piura.	Conductores que utilizan la infraestructura vial concesionada bajo competencia del Ositrán en las ciudades de Arequipa, Cusco, Lima y Piura.
Estudio de nivel de satisfacción de usuarios finales de la red vial bajo competencia del Ositrán (2024) (Informe N°033-2025-GAU-OSITRAN).		Conductores que utilizan la infraestructura vial concesionada bajo competencia del Ositrán en las ciudades de Arequipa, Cusco, Lima y Piura.
Encuesta sobre la comprensión de la señalética de los servicios higiénicos del Aeropuerto Jorge Chávez (2023) (Informe N°305-2024-GAU-OSITRAN).		Usuarios de los servicios higiénicos ubicados en la zona de embarque nacional y desembarque internacional del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

- **Estudio sobre el Índice de Satisfacción de los Usuarios (ISU) de la infraestructura Aeroportuaria bajo competencia del Ositrán**

Durante el mes de enero del año 2024 se culminó con el “Servicio de ejecución de encuesta sobre el Nivel de Satisfacción de los Usuarios de la ITUP Aeroportuaria”¹¹⁰, habiéndose realizado el trabajo de campo de la encuesta entre el 24 de noviembre y el 4 de diciembre de 2023, logrando obtener una muestra de 2,118 usuarios finales de las ITUP Aeroportuarias de Callao, Arequipa, Cusco, Iquitos, Piura, Trujillo y Tarapoto.

Asimismo, para el cálculo del ISU¹¹¹ se evaluaron los servicios prestados en los aeropuertos de manera previa a la realización de un viaje (salidas nacionales e internacionales) y al término de un viaje (llegadas nacionales e internacionales y tránsito internacional). Como se observa en el siguiente cuadro, dentro de los servicios prestados por las infraestructuras aeroportuarias, la dimensión con el menor puntaje promedio en el Índice de Satisfacción de los Usuarios (ISU) fue la referida al “Proceso de tránsito por la zona pública”, con un valor de 76,82. En contraste, la dimensión mejor valorada fue la correspondiente a la “Playa de estacionamiento”, que alcanzó un ISU promedio de 80,63.

Cuadro N° 31
Resultados del ISU de la infraestructura aeroportuaria de los servicios previa realización del viaje

ITUP Aeroportuaria	Playa de estacionamiento	Vía Libre (Solo aplicado al AIJCH)	Proceso de Check-in	Proceso de Tránsito por la zona pública	Proceso de control de seguridad	Proceso de embarque
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Callao	77,91	72,63	78,62	75,88	72,72	77,29
Aeropuerto Internacional Teniente FAP Alejandro Velasco Astete -Cusco	72,70	-	79,03	79,51	83,2	79,48
Aeropuerto Internacional Alférez Alfredo Rodríguez Ballón – Arequipa	90,50	-	73,98	75,77	76	77,21
Aeropuerto Internacional Coronel FAP Francisco Secada Vignetta – Iquitos	78,57	-	75,53	77,53	85,18	81,81
Aeropuerto Internacional Capitán FAP Guillermo Concha Iberico – Piura	71,41	-	80,72	72,32	74,56	77,12
Aeropuerto Internacional Capitán FAP Carlos Martínez de Pinillos - Trujillo	84,93	-	78,90	83,49	86,66	85,23
Aeropuerto Internacional Cadete FAP Guillermo del Castillo Paredes – Tarapoto	88,41	-	79,78	73,21	78,8	81,07
ISU PROMEDIO	80,63	72,63	78,08	76,82	79,59	79,89

Fuente: Encuesta sobre el Índice de Satisfacción de los Usuarios de la Infraestructura Aeroportuaria bajo competencia del Ositrán.

En el marco de la evaluación de los servicios brindados al término del viaje en la infraestructura aeroportuaria, se identificaron los resultados del Índice de Satisfacción de los Usuarios (ISU) detallados en el siguiente cuadro. Como se aprecia, en la dimensión “Proceso de desembarque”, el promedio general fue de 84,84, destacando el Aeropuerto Internacional de Trujillo con el puntaje más alto (89,00) y Tarapoto con el más bajo (80,40). En el “Control migratorio”, evaluado únicamente en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), se obtuvo un ISU de 80,10. En cuanto al “Proceso de entrega de equipaje”, el promedio fue de 81,91, siendo el Aeropuerto de Piura el que alcanzó la mayor puntuación (85,50), mientras que el AIJCH reportó el menor puntaje (76,64). Estos resultados reflejan niveles de satisfacción mayoritariamente altos, aunque con

¹¹⁰ Informe N°055-2024-GAU-OSITRAN

¹¹¹ Se debe considerar que el ISU es un valor acotado entre 0 y 100, donde: 0 = muy insatisfecho, 25 = insatisfecho, 50 = ni insatisfecho ni satisfecho, 75 = satisfecho y 100 = muy satisfecho.

oportunidades de mejora en aspectos específicos como la entrega de equipaje en el AIJCH.

Cuadro N° 32
Resultados del ISU de la infraestructura aeroportuaria de los servicios al término del viaje

ITUP Aeroportuaria	Proceso de desembarque	Control migratorio (Solo aplicado al AIJCH)	Proceso de Entrega de equipaje
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Callao	82,83 ^{1/}	80,1	76,64
Aeropuerto Internacional Teniente FAP Alejandro Velasco Astete – Cusco	88,62 ^{2/}		83,15
Aeropuerto Internacional Alférez Alfredo Rodríguez Ballón – Arequipa	84,00 ^{2/}		83,48
Aeropuerto Internacional Coronel FAP Francisco Secada Vignetta – Iquitos	87,30 ^{3/}		78,49
Aeropuerto Internacional Capitán FAP Guillermo Concha Iberico – Piura	81,70 ^{3/}		85,5
Aeropuerto Internacional Capitán FAP Carlos Martínez de Pinillos – Trujillo	89,00 ^{3/}		88,04
Aeropuerto Internacional Cadete FAP Guillermo del Castillo Paredes – Tarapoto	80,40 ^{3/}		78,06
ISU PROMEDIO	84,84	80,10	81,91

^{1/} Cálculo del nivel de satisfacción del "Proceso de Desembarque" por el uso de Puentes de desembarque (Mangas) y "Buses".

^{2/} Cálculo del nivel de satisfacción del "Proceso de Desembarque" por el uso de Puentes de desembarque (Mangas) y "A Pie".

^{3/} Cálculo del nivel de satisfacción del "Proceso de Desembarque" "A pie".

Fuente: Encuesta sobre el Índice de Satisfacción de los Usuarios de la Infraestructura Aeroportuaria bajo competencia del Ositrán (2023).

- Estudio de necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios de la red vial bajo competencia del Ositrán**

Este estudio permitió: (i) identificar las necesidades de los usuarios en relación con el servicio brindado en 17 estaciones de peaje ubicadas en Arequipa, Cusco, Lima y Piura; (ii) calcular el Índice de Percepción y Necesidades (IPN) de los usuarios; (iii) determinar las expectativas de los usuarios de la red vial; (iv) detectar los temas con menor nivel de conocimiento por parte de los usuarios respecto a sus derechos y deberes en el uso de la infraestructura; e, (v) identificar los canales de difusión de información del OSITRÁN más utilizados por los usuarios¹¹².

De acuerdo con los resultados obtenidos, a continuación, se muestran las 5 necesidades más urgentes, tanto para los usuarios finales como usuarios intermedios:

Cuadro N° 33
Necesidades de los usuarios finales e intermedios de la red vial en el año 2024

	Usuarios finales	Usuarios intermedios
1. El estado del último tramo transitado de la carretera es...	Inadecuado 12,66%	Inadecuado 36,16%
2. La señalización de la carretera (es visible, legible, suficiente y está correctamente ubicada) en la vía transitada es...	Inadecuada 31,96%	Inadecuada 34,38%
3. La atención telefónica brindada (central de emergencias o reclamos) es...	No oportuna 35,32%	No oportuna 64,59%
4. La atención brindada durante el servicio de auxilio mecánico es...	Inadecuada 30,83%	Inadecuada 36,47%
5. La difusión de información de tarifas es ...	Inadecuada 47,02%	Inadecuada 30,28%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Servicio de ejecución de encuesta sobre necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios de la red vial. 2024.

¹¹² Durante el año 2024 se realizaron dos encuestas dirigidas a los usuarios de la red vial. La primera, de modalidad presencial, abarcó una muestra de 2812 usuarios finales que transitaban por diecisiete (17) estaciones de peaje. La segunda, de modalidad telefónica, estuvo dirigida a 1389 usuarios intermedios.

De otro lado, en el siguiente cuadro se presentan los valores del IPN (Índice de Percepción y Necesidades) de los usuarios finales e intermedios del año 2024, los cuales permiten cuantificar el grado de satisfacción percibido por los usuarios en relación con diversos aspectos del servicio brindado en la red vial concesionada bajo competencia del Ositrán. Este índice, cuyos valores oscilan entre 0 y 1, mide el grado en que los usuarios perciben que sus necesidades han sido atendidas en relación con diversos aspectos del servicio. Un valor cercano a 0 indica ausencia de necesidad, mientras que un valor cercano a 1 refleja una mayor proporción de necesidades insatisfechas. En 2024, el IPN alcanzó 0,16 para los usuarios finales y 0,21 para los usuarios intermedios, con un promedio general de 0,18, lo que sugiere un nivel relativamente bajo de necesidades insatisfechas, aunque con oportunidades de mejora en segmentos específicos.

Cuadro N° 34
Valores del IPN de los usuarios finales e intermedios en el año 2024

Tipos de usuarios	IPN 2024
Usuarios finales	0.16
Usuarios intermedios	0.21
Promedio	0.18

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Servicio de ejecución de encuesta sobre necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios de la red vial. 2024.

Con el objetivo de conocer las expectativas de los usuarios respecto a mejoras en los servicios brindados en la infraestructura vial concesionada, se incluyeron preguntas específicas en la encuesta aplicada durante 2024. En particular, se efectuaron dos (2) preguntas a usuarios finales y cuatro (4) preguntas a usuarios intermedios, cuyos resultados se muestran a continuación. Los resultados reflejan una alta demanda por soluciones tecnológicas que faciliten la experiencia de viaje y el pago de peajes.

Cuadro N° 35
Expectativas de los usuarios finales e intermedios de la red vial en el año 2024

	Expectativas	
	Usuarios finales	Usuarios intermedios
1. ¿Le parece necesaria la implementación de un sistema que le permita conocer, en tiempo real, cuantas estaciones de peaje encontrara en su ruta y el costo total?	Sí 90,34%	Sí 84,61%
2. ¿La implementación de un sistema electrónico de pago de peaje (telepeaje o pago con tarjeta de crédito/débito) le parece...?	Necesaria 62,09%	Necesaria 74,20%
3. ¿Le parece necesaria la implementación de un sistema de pagos anticipado (prepago) o diferido (pospago)? <i>(pregunta no formulada a los usuarios del peaje "Chilca" ubicado en Lima, dado que cuenta con esta facilidad)</i>	<i>(no se formuló esta pregunta)</i>	Sí 68,91%
4. ¿Le parece necesaria la implementación de un sistema de pago de peaje a través de un sistema de código rápido? <i>(pregunta no formulada a los usuarios de los peajes "Paraíso" y "Variante de Pasamayo" ubicados en Lima, dado que cuentan con esta facilidad)</i>	<i>(no se formuló esta pregunta)</i>	Necesaria 84,16%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Servicio de ejecución de encuesta sobre necesidades, expectativas y conocimiento de los usuarios de la red vial. 2024.

- **Estudio de nivel de satisfacción de usuarios de la red vial bajo competencia del Ositrán**

Este estudio empleó los resultados de la encuesta de satisfacción aplicada a usuarios finales de la Red Vial, cuyo trabajo de campo se desarrolló entre los días 14 y 23 de octubre del 2024, aplicando el cuestionario correspondiente a una muestra de 2812 usuarios finales de la red vial, distribuidos en las estaciones de peaje de Arequipa, Cusco, Lima y Piura (evaluándose las siguientes estaciones de peaje: El Fiscal, Bayóvar, Loma Larga, Uchumayo, Paíta, Serpentin de Pasamayo, Variante de Pasamayo, Sullana, Chulucanas, Chilca, Quincemil, Patahuasi, Huataya, Paraíso, Camaná, Corcona y Matarani).

En el siguiente cuadro se presenta los resultados del Índice de Satisfacción de los Usuarios (ISU)¹¹³ correspondiente a los servicios brindados en la red vial concesionada bajo competencia del Ositrán durante el año 2024. Los datos reflejan la percepción tanto de usuarios finales como intermedios sobre distintos aspectos del servicio. En términos generales, el ISU promedio de la Red Vial fue de 68,1 puntos, evidenciando una satisfacción moderada. Entre las dimensiones mejor valoradas destacan los servicios higiénicos, con un puntaje de 75,8, y la estación de peaje, con 70,2. Por otro lado, los aspectos con menor nivel de satisfacción fueron la atención al cliente vía telefónica (60,0), y la información brindada sobre los servicios (64,4).

Cuadro N° 36
Índice de Satisfacción de los usuarios finales e intermedios
de la red vial para el año 2024

	ISU Red Vial
Estado de la vía	67,3
Seguridad en la vía	67,3
Servicio de auxilio mecánico	66,0
Servicio de grúa	68,2
Estación de peaje	70,2
Servicios higiénicos	75,8
Información brindada de los servicios	64,4
Atención al cliente (Canal telefónico)	60,0
ISU Red Vial Promedio	68,1

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. Encuesta sobre el nivel de satisfacción de los usuarios finales de la Red Vial bajo competencia del Ositrán. 2024.

Finalmente, se presentaron considerables niveles de insatisfacción en aquellos atributos relacionados con la difusión de información sobre el servicio de auxilio mecánico (14.86%), las tarifas de peaje (11.98%) y los beneficios que obtienen los usuarios por el pago de la tarifa de peaje (17.09%).

- **Encuesta sobre la comprensión de la señalética de los servicios higiénicos del Aeropuerto Jorge Chávez**

La encuesta se realizó debido a que, en julio de 2023, se denunció públicamente que la señalética implementada por Lima Airport Partners S.R.L. en algunos servicios higiénicos del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez generaba confusión, al señalar:

- En los servicios higiénicos de damas: "Toda persona con identidad femenina".
- En los servicios higiénicos de varones: "Toda persona con identidad masculina".

El Ositrán consideró que la señalética empleada generaba confusión, por lo que solicitó a Lima Airport Partners S.R.L. el retiro de esta. Por su parte, Lima Airport Partners S.R.L. justificó que la implementación de la referida señalética se encontraba amparada en tratados internacionales.

En el mes de octubre de 2023, luego de una serie de comunicaciones cursadas por ambas instituciones, Lima Airport Partners S.R.L. informó acerca del cambio de la señalética, sobre la base de lo estipulado en la "Política Nacional de Igualdad de Género" (Decreto Supremo N° 008-2019-MIMP) y el "Plan Nacional Contra la Violencia de Género 2016 - 2021" (Decreto Supremo N° 008-2016-MIMP), conforme al siguiente detalle:

- En los servicios higiénicos de damas: "Mujeres en su diversidad".
- En los servicios higiénicos de varones: "Hombres en su diversidad".

¹¹³ Se debe considerar que el ISU es un valor acotado entre 0 y 100, donde: 0 = muy insatisfecho, 25 = insatisfecho, 50 = ni insatisfecho ni satisfecho, 75 = satisfecho y 100 = muy satisfecho.

En el mes de diciembre de 2023, se ejecutó la encuesta por parte del Ositrán a fin de conocer la comprensión de los usuarios de los servicios higiénicos del AIJCH respecto a la nueva señalética implementada en los baños de damas y varones. En tal se encuestó a un total de 751 y 727 pasajeros de la zona de embarque nacional e internacional, respectivamente:

Cuadro N° 37
Usuarios encuestados

Rango de horario	Muestra	
	Zona de embarque nacional	Zona de embarque internacional
De 00:00 a 04:00	72	70
De 04:00 a 08:00	149	144
De 08:00 a 12:00	180	174
De 12:00 a 16:00	147	142
De 16:00 a 20:00	149	144
De 20:00 a 24:00	54	53
Total	751	727

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

Posteriormente, el encuestador definió por observación si el usuario encuestado era hombre o mujer, resultando que el 52.6% era hombre y el 47.4%, mujer. En la zona de embarque nacional resultó mayoritaria la presencia de hombres, mientras que en la zona de embarque internacional la de mujeres.

Cuadro N° 38
Sexo de los usuarios (por observación)

Sexo	Zona de embarque nacional	Zona de embarque internacional	Total
Masculino	60,6%	38,2%	52,6%
Femenino	39,4%	61,8%	47,4%
Total	100%	100%	100%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

Luego de ello, se consultó a los usuarios acerca del sexo con el cual se encuentran identificados, siendo los resultados muy similares al sexo definido por observación.

Cuadro N° 39
Sexo con el cual se identifican los usuarios

Sexo	Zona de embarque nacional	Zona de embarque internacional	Total
Masculino	60,6%	38,0%	52,5%
Femenino	39,3%	61,9%	47,4%
Otro	0,1%	0,1%	0,1%
Total	100%	100%	100%

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

En particular, cabe resaltar que el 52,5% de los usuarios de los servicios higiénicos del AIJCH se identificó con el sexo masculino, el 47,4%, con el sexo femenino, y el 0,1% restante señaló identificarse con otro sexo. De otro lado, el 72,4% de los usuarios es de nacionalidad peruana, mientras que el 27,6% de nacionalidad extranjera, destacando, principalmente, la presencia de chilenos y colombianos.

Con respecto a la frase “Mujeres en su diversidad” el 22,4% de usuarios manifestaron que no la comprendían o resultaba ambigua. Para el 14% de usuarios, la frase “Hombres en su diversidad” no es comprendida o resulta ambigua.

Finalmente, el 64,1% de usuarios estuvo de acuerdo con la señalización “Mujeres en su diversidad” porque “la definición es inclusiva para todas las personas” y el 26,1% con la

señalización “Hombres en su diversidad”, principalmente, porque “es un término que no discrimina a nadie”.

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

Durante el año 2024, la Gerencia de Atención al Usuario del OSITRÁN continuó analizando las disconformidades o incidencias de los usuarios suscitadas durante la prestación de los servicios a cargo de las Entidades Prestadoras, a través de los diversos canales de orientación implementados para tales efectos.

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

Cabe señalar que las acciones concretas realizadas por la Gerencia de Atención al Usuario tienen como finalidad: (i) hacer factible una atención oportuna; (ii) viabilizar la generación de oportunidades de acuerdo y solución al conflicto de forma célere y reducir los costos inherentes a la divergencia; y, (iii) evitar la intervención de terceros y la interposición de recursos o mecanismos procedimentales que puedan dilatar la resolución del problema en el plazo más oportuno.

En ese sentido, durante el año 2024, el Ositrán a través de la Gerencia de Atención al Usuario interpuso sus buenos oficios ante las Entidades Prestadoras correspondientes, en 384 casos, de los cuales la infraestructura portuaria contó con la mayor incidencia al respecto, al haberse efectuado trescientos 309 gestiones durante el referido periodo. Asimismo, resulta importante señalar que el canal de atención mediante el cual se ha recibido el mayor número de casos de usuarios es el correo electrónico usuarios@ositrان.gob.pe, que representó el 79% del total de casos gestionados por la Gerencia de Atención al Usuario.

Cuadro N° 40
Gestiones (interposición de buenos oficios) efectuadas en el
año 2024, por mes y trimestre

Meses / Trimestres	Gestiones efectuadas
Enero	27
Febrero	34
Marzo	29
Sub total – primer trimestre	90
Abril	44
Mayo	25
Junio	26
Sub total – segundo trimestre	95
Julio	25
Agosto	35
Setiembre	45
Sub total – tercer trimestre	105
Octubre	33
Noviembre	24
Diciembre	37
Sub total – cuarto trimestre	94
Total	384

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario. SÍDECO.

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.

Cuadro N° 41
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 2024, el Ositrán llevó a cabo un total de 35 sesiones de Consejos de Usuarios de tipo ordinaria y extraordinaria, las mismas que se realizaron de manera presencial y virtual, de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro N° 42
Sesiones realizadas en el año 2024 por los Consejo de Usuarios de alcance nacional y regional del Ositrán

Consejo de usuario	N° de Sesiones	Tipo	Modalidad
Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional	7	Ordinaria (4) Extraordinaria (3)	Presencial (7)
Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional	5	Ordinaria (4) Extraordinaria (1)	Presencial (5)
Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional	4	Ordinaria (4)	Presencial (4)
Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional	4	Ordinaria (3) Extraordinaria (1)	Presencial (4)
Consejo Regional de Usuarios de Arequipa	4	Ordinaria (3) Extraordinaria (1)	Presencial (3) Virtual (1)
Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín	4	Ordinaria (4)	Presencial (3) Virtual (1)
Consejo Regional de Usuarios de Cusco	3	Ordinaria (3)	Presencial (2) Virtual (1)
Consejo Regional de Usuarios de Piura	4	Ordinaria (3) Extraordinaria (1)	Presencial (3) Virtual (1)
Total	35	Ordinaria (28) Extraordinaria (7)	Presencial (31) Virtual (4)

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

Conforme al detalle presentado, durante el año 2024 los cuatro Consejos de Usuarios de alcance nacional participaron en 20 sesiones en su totalidad bajo la modalidad presencial. Asimismo, los cuatro Consejos Regionales de Usuarios del Ositrán, participaron en 15 sesiones, de las cuales, 4 sesiones se realizaron de manera virtual y 11 sesiones se realizaron presencialmente.

Asimismo, entre otras actividades desarrolladas por los Consejos de Usuarios del Ositrán, se llevaron a cabo 7 visitas de campo efectuadas a las infraestructuras de transporte de uso público supervisadas por el Ositrán, con la participación de los miembros de los 8 Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional, de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro N° 43
Visitas de Campo a las Infraestructuras en el año 2024

Consejo de Usuarios	Fecha	Infraestructura visitada
Consejo de Usuarios Ferroviarios	7/02/2024	Línea 2 del Metro de Lima y Callao
Consejo de Usuarios de Arequipa	20/03/2024	Ferrocarril del Sur
Consejo de Usuarios de Loreto - San Martín	16/04/2024	Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma
Consejo de Usuarios de Aeropuertos	18/04/2024	Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Consejo de Usuarios de la Red Vial	15/05/2024	Tramo 5 de la carretera IIRSA NORTE
Consejo de Usuarios de Puertos	11/07/2024	Terminal Multipropósito Muelle Norte-Callao
Encuentro Nacional de Usuarios	18/10/2024	Estaciones E-16 “28 de Julio” y E-20 “Evitamiento” de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao
Total		7 infraestructuras visitadas

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

De acuerdo con el detalle expuesto en el cuadro anterior, durante el año 2024, de las 7 visitas de campo realizadas, 2 visitas se llevaron a cabo con la participación de los miembros de los Consejos Regionales de Usuarios del Ositrán, 4 con la participación de los miembros de los Consejos de Usuarios de alcance nacional del Ositrán y 1 con la participación de los miembros de los 8 Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional, como parte del Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios 2024.

Ilustración N° 7
Visitas de campo a las infraestructuras en el año 2024



Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

8.4. Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios

En atención a las recomendaciones de la OCDE contenidas en el Estudio de la Política Regulatoria del Perú que dispone, entre otros, la mejora de los estándares de transparencia y los mecanismos de relacionamiento con los stakeholders -aplicables en todas las etapas del ciclo regulatorio- mediante Resolución N° 009-2017-PD-OSITRAN, la Presidencia del Consejo Directivo del OSITRÁN dispuso entre otras medidas, el

desarrollo anual del Encuentro de Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional¹¹⁴.

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 OSITRÁN, el cual establece que corresponde a la Gerencia de Atención al Usuario, ejercer la Secretaría Técnica de los Consejos de Usuarios nacionales y regionales, organizando sus sesiones, capacitaciones y otras actividades que requieran para el cumplimiento de los objetivos institucionales.

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

En ese contexto, la Gerencia de Atención al Usuario llevó a cabo el Encuentro Nacional de los Consejos de Usuarios 2024, denominado “*Proyectos priorizados de infraestructura en beneficio de los usuarios: problemas, soluciones y retos*”. Dicha actividad convocó a los representantes que conforman los diversos Consejos de Usuarios, bajo el ámbito de competencia del OSITRÁN y se desarrolló los días 17 y 18 de octubre del 2024, de manera presencial en la ciudad de Lima.

El citado Encuentro Nacional contó con la participación de los miembros de los 8 Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional bajo competencia del OSITRÁN y de los servidores del Ositrán, así como de representantes de Proinversión y de Tren Urbano de Lima, quienes compartieron su experiencia y brindaron información sumamente valiosa respecto a los alcances y avances de los *Proyectos priorizados de infraestructura en beneficio de los usuarios*, destacando la infraestructura vial y ferroviaria, habiendo abordado los siguientes temas:

Cuadro N° 44
Encuentro Nacional de los Consejos de Usuarios 2024

Temas expuestos	Responsable
Impacto social de la modernización del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica y la sostenibilidad del servicio en beneficio de los usuarios	Gian Carlos Silva Ancco Director del Proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica PROINVERSIÓN
Contribución del Proyecto Anillo Vial Periférico en la mejora de la conectividad de Lima y Callao	Luis Enrique Gonzales Yalle Director del Proyecto Anillo Vial Periférico PROINVERSIÓN
Interconexión de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao con la Línea 1: Problemas y alternativas de solución	Miguel Gonzalez Bedoya Jefe de Contratos Ferroviarios y del Metro de Lima y Callao (e) – OSITRÁN Edward Santa María Gerente de Proyecto de Ampliación de Capacidades de Línea 1 - Tren Urbano de Lima S.A.
Reflexiones sobre el derecho a la libertad de tránsito a propósito de la exigencia de las rutas alternas en las concesiones viales	Dra. Verónica Zambrano Copello Presidente del Consejo Directivo - OSITRAN

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario.

¹¹⁴ Resolución N° 009-2017-PD-OSITRAN.

“Artículo 3.- Disponer que anualmente se lleve a cabo el Encuentro de Consejo de Usuarios de alcance regional y nacional, organizado por la Gerencia de Atención al Usuario, en el que se informará a sus miembros sobre la gestión del OSITRAN, 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 OSITRAN.”

Asimismo, como parte del Encuentro Nacional de los Consejos de Usuarios 2024, se llevó a cabo una visita de campo a las Estaciones E-16 “28 de julio” y E-20 “Evitamiento” de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, la cual contó con la participación de los miembros de los 8 Consejos de Usuarios de alcance nacional y regional del Ositrán, representantes de Línea 2 del Metro de Lima y Callao y funcionarios de OSITRAN. Dicha actividad se llevó a cabo con la finalidad de que los participantes conozcan el estado del avance del referido proyecto.

Ilustración N° 8
Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios del 2024



8.5. Audiencias públicas

Conforme a lo establecido en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán, como parte de los procedimientos de fijación y revisión de tarifas, el Ositrán tiene la obligación de someter a consulta pública los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que servirán de justificación en la fijación y revisión de las tarifas. Ello, con el fin de fomentar la transparencia, así como 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 2024, la Gerencia de Atención al Usuario efectuó la convocatoria de 5 Audiencias Públicas en el marco de los siguientes procedimientos tarifarios a cargo del Ositrán, conforme se detalla a continuación:

Cuadro N° 45
Audiencias Públicas convocadas en el 2024

Denominación de la Audiencia Tarifaria	Fecha de realización
<i>“Propuesta: Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao para el periodo 2024-2029”</i>	19 de junio de 2024
<i>“Propuesta: Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2024-2029”</i>	2 de julio de 2024
<i>“Propuesta: Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2024-2029”</i>	31 de julio de 2024
<i>“Propuesta: Revisión tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Portuario General San Martín – Pisco para el periodo 2025-2030”</i>	12 de noviembre de 2024
<i>“Propuesta: Fijación Tarifaria de los Servicios Especiales Depósito Temporal Fluvial – Contenedores y Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma”</i>	28 de noviembre de 2024

8.6. Participación en Mesas de Trabajo

Durante el año 2024, la Gerencia de Atención organizó y/o participó en 4 Mesas de Trabajo con entidades prestadoras de las ITUP, así como con entidades públicas y privadas, a través de las cuales se coordinaron distintas acciones orientadas a mejorar la seguridad, accesibilidad y operatividad de la infraestructura de transporte en beneficio de los usuarios. A continuación, se detallan las Mesas de trabajo llevadas a cabo en el periodo bajo análisis:

Cuadro N° 46
Participación y/u organización de Mesas de Trabajo en el año 2024

Mesa de Trabajo	Finalidad	Entidades Participantes
Mesa de Trabajo relativa a la promoción de las operaciones aéreas en el Aeropuerto Capitán FAP Renán Elías Olivera de la ciudad de Pisco	Obtener directrices o soluciones coordinadas que permitan impulsar las operaciones aéreas en el Aeropuerto Capitán FAP Renán Elías Olivera de la ciudad de Pisco.	Aeropuertos del Perú S.A., Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC, IATA, AETAI, Municipalidad Distrital de San Andrés, Prefectura de la Región Ica, Intendencia de Aduana de Pisco, Congreso de la República (Señores congresistas representantes de la Región Ica), Ministerio de Economía y Finanzas, Cámara de Comercio de Ica, Policía Nacional del Perú (Comisaría de San Andrés), Latam Airlines, Jet Smart, Sky Airlines, CONUDFI, Provías Nacional, Sociedad Nacional de Industrias, Frío Aéreo, ADEX y Mincetur.
Mesas de trabajo relativa a los pasos a nivel clandestinos identificados a lo largo de la concesión del Ferrocarril del Sur en la Región Arequipa	Promover y coordinar acciones con las entidades correspondientes para abordar la problemática relacionada con pasos a nivel clandestinos identificados a lo largo de la concesión del Ferrocarril del Sur en la Región Arequipa que son utilizados por los pobladores, los cuales representan un riesgo para su seguridad.	Ferrocarril Transandino S.A., Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Municipalidades Distritales de Uchumayo, La Joya, Yura, Sachaca, Yanahuara y Santiago de Chuco.
Mesas de trabajo relativa a los pasos a nivel clandestinos identificados a lo largo de la concesión del Ferrocarril del Sur Oriente en la Región Cusco	Promover y coordinar acciones con las entidades correspondientes para abordar la problemática relacionada con pasos a nivel clandestinos identificados a lo largo de la concesión del Ferrocarril del Sur Oriente en la Región Cusco que son utilizados por los pobladores, los cuales representan un riesgo para su seguridad.	Ferrocarril Transandino S.A., y Municipalidad Provincial de Cusco
Mesa de Trabajo de la Cultura Metro	Promover el cuidado de la infraestructura de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao por parte de la ciudadanía en general.	Ministerio del Interior, Municipalidades de Santa Anita, Ate y La Molina, Metro de Lima Línea 2 SA, Ministerio Público.

Fuente: Gerencia de Atención al Usuario

8.7. 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.

- **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 en conocimiento de los usuarios, y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas. Como parte de dichos informes, se evalúa diversos aspectos de las concesiones, relacionados con la evolución del tráfico, el desempeño operativo (accidentes, reclamos, cumplimiento de los niveles de servicio, entre otros), evolución de los cargos de acceso y tarifas, inversiones ejecutadas, aportes al Estado y situación financiera, por citar los más relevantes.

Durante 2024, 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 tres (3) concesiones de infraestructuras aeroportuarias, ocho (8) de infraestructuras portuarias, tres (3) de infraestructuras ferroviarias y dieciséis (16) de carreteras. Asimismo, se publicaron informes de desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S. A. (Enapu) y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S. A. (CORPAC).

- **Documentos estadísticos**

Durante el cuarto trimestre de 2024 se publicó el *Anuario Estadístico 2023* en el portal institucional del Ositrán¹¹⁵, 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 sobre los principales indicadores de tráfico e ingresos de las ITUP bajo el ámbito de supervisión y fiscalización del Ositrán. Durante el 2024 se cumplió con elaborar y publicar en el portal web doce (12) boletines mensuales, así como las correspondientes bases de datos en archivo Excel¹¹⁶.

Finalmente, el Ositrán también publica *Reportes Estadísticos Interactivos* por cada tipo de infraestructura con periodicidad mensual, con la finalidad de mostrar a través de diversos cuadros y gráficos la evolución de los principales datos estadísticos de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público de las concesiones bajo el ámbito del Ositrán¹¹⁷.

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

Durante el 2024, se culminó la elaboración de las siguientes investigaciones, las cuales se encuentran publicadas en el portal institucional:

- Reporte trimestral sobre el “Estado de las APP y de los procedimientos regulatorios” (I, II, III y IV trimestre de 2024)¹¹⁸: Los reportes hacen una revisión y actualización

¹¹⁵ El documento se encuentra disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/publicaciones/anuario-estadistico/>

¹¹⁶ Documentos disponibles en: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/publicaciones/boletin-estadistico/>

¹¹⁷ Documentos disponibles en: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/reportes-estadisticos/interactivos/>

¹¹⁸ Reportes disponibles en:

- Primer trimestre: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2024/05/reportes-estado-app-y-procedimientos-regulatorios-i-trim-2024.pdf>
- Segundo trimestre: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2024/08/reportes-estado-app-y-procedimientos-regulatorios-ii-trim-2024.pdf>
- Tercer trimestre: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2024/11/reportes-estado-app-y-procedimientos-regulatorios-iii-trim-2024.pdf>

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.

- Documento de Trabajo “Independencia de los organismos reguladores en el Perú: Situación actual y agenda pendiente”¹¹⁹: Esta investigación presenta evidencia sobre el estado de la independencia de los reguladores económicos en el Perú, a partir de un conjunto de indicadores sobre la Gobernanza de los Reguladores Sectoriales desarrollados por la OCDE, así como de la evaluación efectuada por dicha organización a los reguladores en el Marco para la Evaluación del Desempeño de los Reguladores Económicos.
- Documento de Trabajo “Experiencia internacional en los mecanismos de actualización de las tarifas de peajes”¹²⁰: En un contexto en el que los ajustes tarifarios tienen un rol esencial en la sostenibilidad de las concesiones y existe una alta sensibilidad ciudadana respecto al cobro de los peajes, este documento busca desarrollar una primera aproximación a las prácticas internacionales de actualización de peajes y compararla con la práctica actual efectuada en el Perú, a efectos de obtener lecciones que puedan servir como referencia para la negociación o futuros contratos de Concesión Vial.
- Reporte “Estrategias de financiación de la infraestructura APP sin comprometer fondos públicos”¹²¹. Una de las ventajas del sistema de APP es poder materializar proyectos a través de fuentes de financiamiento distintas al presupuesto público (por ejemplo, en proyectos autofinanciados como algunas carreteras, gran parte de los puertos y el AIJCh en el Perú). Esta práctica es recurrente en otros países, donde a partir de los pagos por la administración de aeropuertos concesionados, se generan inversiones en infraestructura aeroportuaria sin comprometer recursos públicos. En este contexto, el Reporte brinda una perspectiva regional y nacional sobre el financiamiento para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria mediante retribuciones pagadas por las empresas concesionarias.
- Reporte “Recuperación y perspectivas del sector aeronáutico”¹²², el cual presenta información sobre la evolución reciente y perspectivas de recuperación del sector aeronáutico a nivel mundial y nacional en el mediano y largo plazo.

-
- Cuarto trimestre: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/02/reporte-estado-app-y-procedimientos-regulatorios-iv-trim-2024.pdf>

¹¹⁹ Documento disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/01/independencia-organismos-reguladores-peru-situacion-actual-agenda-pendiente-dic-2024.pdf>

¹²⁰ Documento disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/09/experiencia-internacional-mecanismos-actualizacion-tarifas-peajes-agosto-2024.pdf>

¹²¹ Documento disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/09/estrategias-financiacion-infraestructura-app-sin-comprometer-fondos-publicos-agosto-2024.pdf>

¹²² Documento disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/05/recuperacion-perspectivas-sector-aeronautico-2023.pdf>

IX. DESARROLLO ORGANIZACIONAL Y CAPITAL HUMANO

La Jefatura de Gestión de Recursos Humanos (JGRH) es la unidad orgánica responsable de programar, coordinar, dirigir, supervisar y ejecutar las actividades, procesos y procedimientos en el marco del Sistema de Gestión de Recursos Humanos y de personal en el Ositrán¹²³. A continuación, se describen los principales logros y actividades realizados durante el año 2024 relativas a la gestión del capital humano y actividades de capacitación. Previamente, se presentará una descripción del perfil del capital humano en el Ositrán.

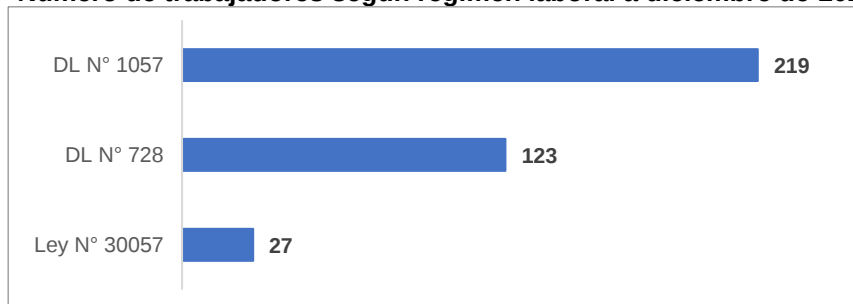
9.1. Perfil del capital humano

El análisis del perfil del capital humano del Ositrán permite contar con una visión integral sobre la estructura, características y evolución del personal al cierre del año 2024. Esta sección presenta información detallada sobre la distribución de los colaboradores según régimen laboral, edad, nivel educativo, profesión, sexo y rotación. A través de estos datos, se puede observar que la entidad cuenta con un equipo altamente calificado y con una estructura organizacional diversa, lo cual contribuye directamente al cumplimiento de los objetivos institucionales. Asimismo, se identifican las principales tendencias relacionadas con la movilidad del personal y los motivos de cese, elementos clave para la toma de decisiones en materia de gestión del talento humano.

• Número de trabajadores según régimen laboral

Al cierre de 2024, la entidad registró un total de 369 colaboradores, lo que representa una ligera reducción del 1,1 % respecto al año anterior (373 colaboradores). En cuanto a la distribución por régimen laboral, la mayoría del personal se encuentra bajo el régimen del Decreto Legislativo N° 1057 (CAS), con 219 trabajadores, equivalentes al 59,4 % del total. Le sigue el régimen del Decreto Legislativo N° 728, con 123 colaboradores (33,3 %), y finalmente, el régimen de la Ley N° 30057 (SERVIR), con 27 trabajadores, que representan el 7,3 % del total institucional.

Gráfico N° 11
Número de trabajadores según régimen laboral a diciembre de 2024



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán.

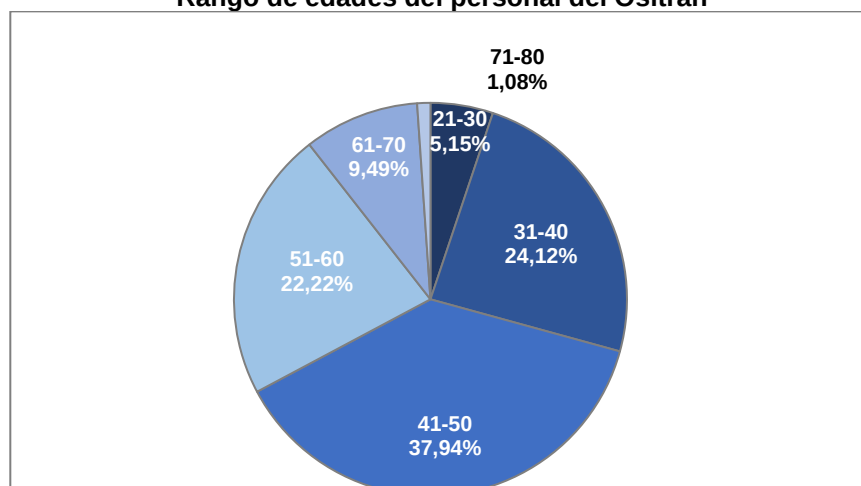
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

• Principales características del personal

En lo relativo a la distribución del personal de la entidad por rangos de edad, el siguiente gráfico nos muestra que la mayor parte del personal pertenece al rango de entre 41 a 50 años (37,94%), seguido por los grupos de 31-40 años (24,1%) y de 51-60 años (22,2%). Asimismo, podemos destacar que la edad media a nivel institucional resultó de 46,7 años.

¹²³ Artículo 28° del Reglamento de Organización y Funciones, aprobado con D.S. N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

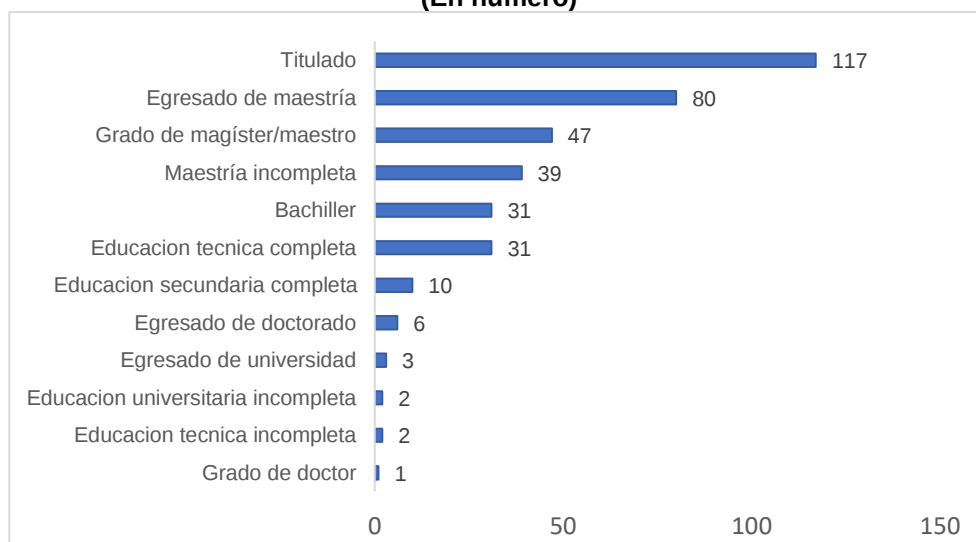
Gráfico N° 12
Rango de edades del personal del Ositrán



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

El siguiente gráfico muestra la distribución del nivel educativo del personal del Ositrán. En cuanto al grado de instrucción del personal del Ositrán, un 87% posee estudios universitarios completos (321), de los cuales el 39,5% (127) cuenta con estudios de maestría completos, 12,2% de maestría incompleta (39) y 2,2% (7) con estudios de doctorado. Esta información evidencia que el Ositrán cuenta con un personal altamente calificado, lo cual contribuye al desempeño técnico y especializado de la institución.

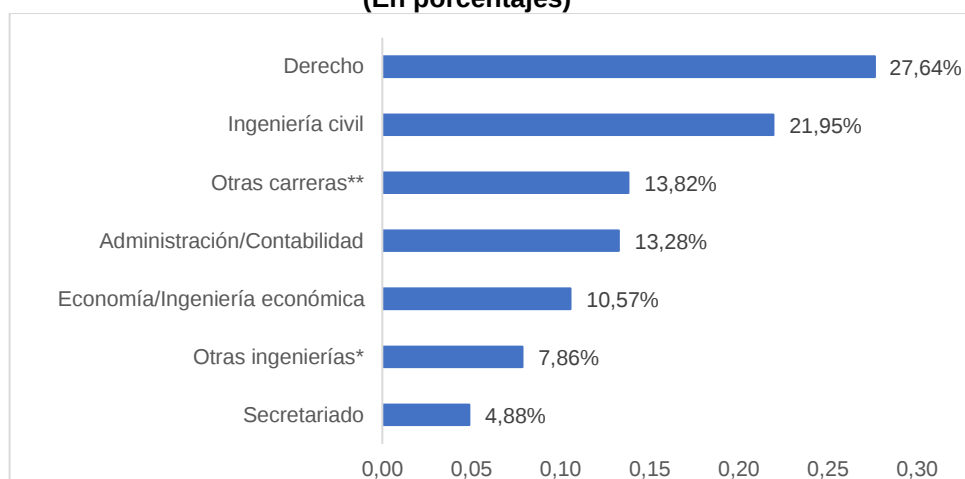
Gráfico N° 13
Nivel educativo del personal del Ositrán
(En número)



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

Respecto a la distribución de las carreras profesionales del personal del Ositrán, en el siguiente gráfico se aprecia que el 27,64% culminaron derecho (102), 21,95% son ingenieros civiles (81), 13,28% administradores o contadores (53), 10,57% son economistas o ingenieros económicos (39), entre otras.

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



*Informática, de Sistemas, Eléctrica, Electrónica, Recursos naturales, Forestal, Mecánica, Industrial, Metalúrgica y Zootecnia.

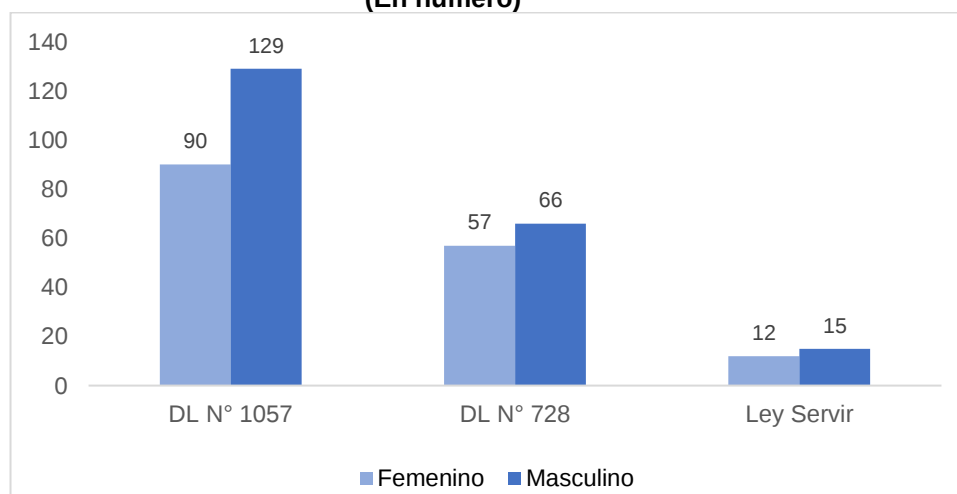
** Antropología, Archivística y gestión documental, Archivística, Trabajo social, Arquitectura, Historia, Biología, Enfermería, Turismo, Medicina, Negocios internacionales, Bibliotecología, Periodismo, Psicología, Educación, Redes y conectividad, Ciencias marítimas, Ciencias de la comunicación, Computación e informática.

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

• Número de trabajadores según régimen y sexo

En cuanto a la distribución por sexo, a diciembre del año 2024 un 43,09% de los 369 colaboradores en el Ositrán pertenecen al sexo femenino (159); mientras que el 56,91% restante al sexo masculino (210). De otro lado, en referencia al régimen CAS, un 58,90% son hombres y 41,10% son mujeres; mientras que el régimen correspondiente al Decreto Legislativo N° 728, el porcentaje de hombres es 53,66% y el de mujeres es 46,34%.

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



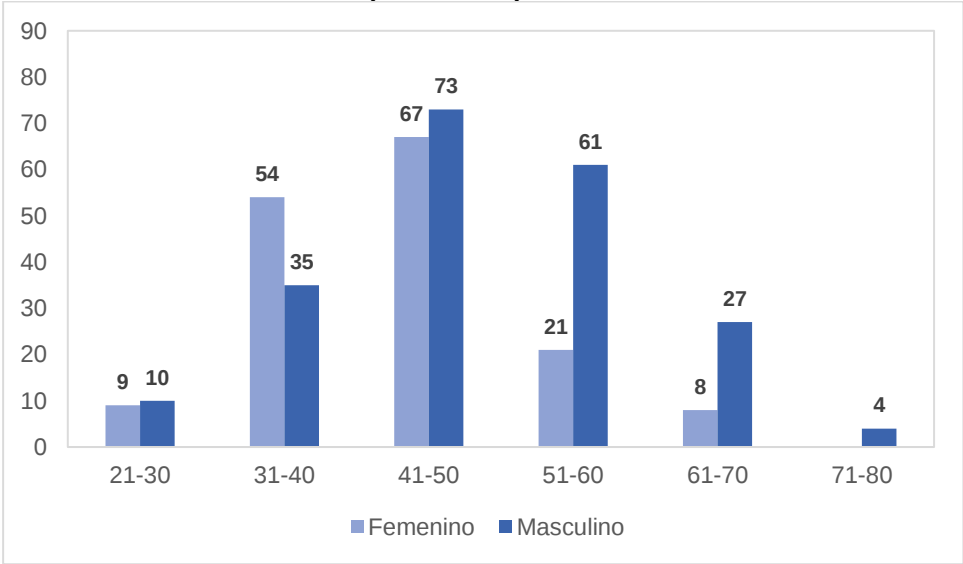
Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

El siguiente gráfico presenta la distribución del personal del Ositrán según sexo y rango de edad. Se observa que el mayor grupo etario corresponde al rango de 41 a 50 años, que concentra al 37,9 % del total de colaboradores (140 personas), siendo 67 mujeres (18,2 %) y 73 hombres (19,8 %). Le sigue el grupo de 51 a 60 años con 82 personas (22,2 %) y el

de 31 a 40 años con 89 personas (24,1 %). Destaca en este último rango una mayor proporción de mujeres, con 54 colaboradoras frente a 35 hombres. En los grupos etarios mayores a 50 años, la participación femenina disminuye considerablemente, representando apenas el 9,3 % del total de trabajadores. Por su parte, los rangos de 21 a 30 años y 61 a 70 años tienen menor representación, con 19 (5,1 %) y 35 personas (9,5 %), respectivamente, mientras que el grupo de 71 a 80 años es el menos numeroso, con apenas 4 colaboradores (1,1 %), todos hombres.

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 2024**

Durante el año 2024, el índice de rotación de personal mostró diferencias significativas según el régimen laboral. El índice de rotación del personal bajo el régimen del Decreto Legislativo N° 728 fue de 2,98 %, mientras que el correspondiente al régimen CAS (D. Leg. N° 1057) alcanzó el 8,13 %. Estos resultados reflejan una mayor movilidad en el personal contratado bajo la modalidad CAS. A continuación, se detalla el movimiento de altas y bajas por régimen durante el periodo evaluado¹²⁴:

Cuadro N° 47
Movimiento de altas y bajas en el año 2024

Año	Decreto Legislativo N°728		Decreto Legislativo N°1057		Ley N° 30057	
	Altas	Bajas	Altas	Bajas	Altas	Bajas
2024	0	11	16	30	23	0

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

En adición a ello, podemos informar que, durante el 2024, cesaron un total de 41 colaboradores, lo que representó un incremento de 36,6% con relación al número de colaboradores que cesaron el año anterior (30). Asimismo, del total de colaboradores que cesó en 2024, el 26;8% (11) corresponde a personal CAP, mientras que el 73,2% (30)

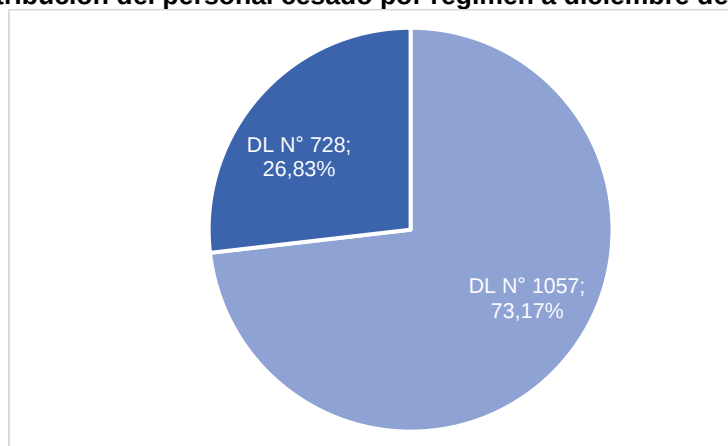
¹²⁴ Estos resultados fueron obtenidos aplicando la siguiente fórmula de Índice de Rotación de personal:

$$\text{Rotación}(\%) = \left(\frac{\text{Número de bajas en el régimen}}{\text{Total de empleados}} \right) \times 100$$



corresponde a personal CAS. Cabe mencionar que, cerca de la mitad de los trabajadores cesados pasaron a trabajar bajo el régimen de SERVIR, como se explicará a continuación.

Gráfico N° 17
Distribución del personal cesado por régimen a diciembre de 2024



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

- **Principales causas del cese del personal**

En términos agregados, entre los motivos de cese de personal tenemos que el 51% se debió a cambio de régimen, seguido por renuncia voluntaria con un 32% y finalmente por término de contrato siendo el 17%.

Entre los motivos de renuncia por régimen laboral, en el periodo 2024 se registra que de los 11 ceses de personal CAP, 1 resultó por el término de contrato por suplencia, 1 fue por renuncia voluntaria y 9 por cambio de régimen; en tanto, de los 30 ceses bajo la modalidad CAS, 12 fueron por cambio de régimen, 12 por renuncia voluntaria y 6 por término de contrato.

Cuadro N° 48
Causas del personal cesado durante 2024

	Renuncia voluntaria	Término de contrato	Cambio de régimen	Fallecimiento	Jubilación
DL N° 1057	12	6	12	0	0
DL N° 728	1	1	9	0	0
Total	13	7	21	0	0

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

9.2. Gestión del capital humano

El Ositrán reconoce que su capital humano es un factor clave para el cumplimiento de sus objetivos institucionales y la mejora continua de sus servicios. En ese marco, la gestión del talento se ha enfocado en promover el desarrollo profesional de sus servidores, a través de procesos estructurados de formación y capacitación, así como en implementar modalidades de trabajo flexibles y fortalecer la cultura y el clima organizacional. Durante el año 2024, se ha dado continuidad a diversas acciones orientadas a fortalecer las competencias técnicas y blandas del personal, optimizar los recursos humanos mediante el teletrabajo, consolidar los valores institucionales a través de programas de reconocimiento y avanzar en la implementación del nuevo régimen del Servicio Civil. A continuación, se presentan los principales resultados obtenidos en las distintas dimensiones de la gestión del capital humano desarrolladas durante el año.

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

La gestión de la capacitación es conducida por la Jefatura de Gestión Recursos Humanos y está conformada por tres etapas: planificación, ejecución y evaluación. La planificación es la etapa en la que una entidad define su demanda, formalizada a través del Plan de Desarrollo de las Personas – PDP. La ejecución, por su parte, es la etapa en la cual las entidades implementan sus estrategias y acciones de capacitación. Y, por último, en la tercera etapa se evalúan los resultados y el impacto de la capacitación en el desempeño de los servidores.

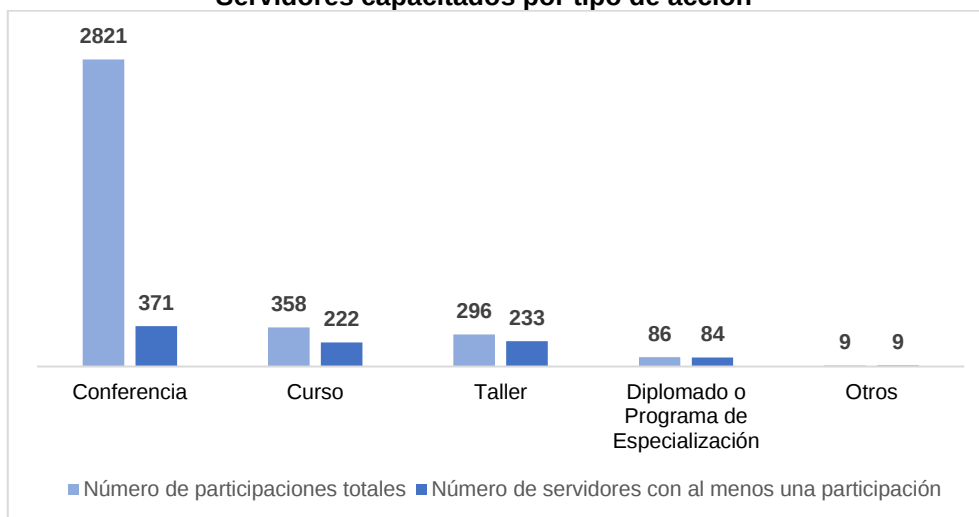
Los objetivos planteados para el PDP 2024 fueron los siguientes:

- ✓ Capacitar a más servidores sobre capacitaciones especializadas.
- ✓ Ejecutar nuevas acciones de implementación para hacer más ágil y didáctica la capacitación.

Se llevaron a cabo un total de 33 acciones de capacitación, cumpliéndose al 100% con lo programado para el año. El presupuesto inicial asignado fue de S/ 200 mil; sin embargo, se ejecutaron S/ 207,5 mil, lo que representa un nivel de ejecución del 104%. Este resultado fue posible gracias a las transferencias financieras realizadas por diversas unidades de la organización, destinadas a cubrir capacitaciones que inicialmente no contaban con presupuesto, así como nuevas acciones que surgieron en función de las necesidades y requerimientos identificados por las respectivas unidades orgánicas.

Durante el año 2024, un total de 372 servidores del Ositrán participaron en al menos una acción de capacitación, lo que representa una cobertura del 100 % del personal bajo los regímenes CAS, CAP y SERVIR, excluyéndose únicamente a los practicantes. En cuanto a las capacitaciones de carácter técnico, se alcanzó una cobertura del 38 % del total de servidores. Cabe destacar que se registraron 3,570 participaciones en actividades de capacitación, ya que varios servidores asistieron a más de una. El siguiente gráfico muestra las capacitaciones por tipo de acción, resaltando que 371 servidores participaron en conferencias, 233 en talleres y 222 en cursos de capacitación. Asimismo, además de la participación en conferencias, que sumaron 2821 durante el año 2024, podemos destacar el énfasis en cursos (358 participaciones), talleres (296 participaciones) y diplomados o especializaciones (86 participaciones).

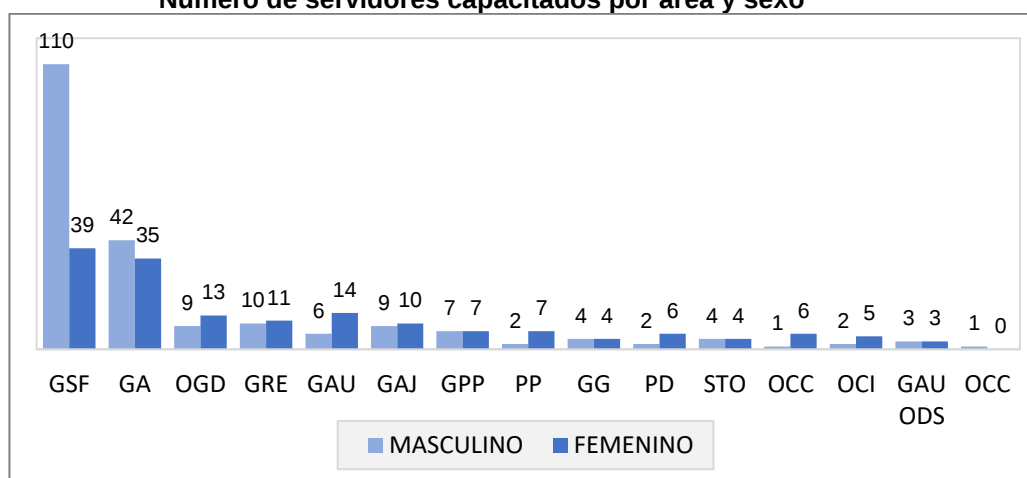
Gráfico N° 18
Servidores capacitados por tipo de acción



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

El siguiente gráfico muestra la distribución del número de servidores capacitados durante el año 2024, según área y sexo. De un total de 372 colaboradores, el 94,6 % (353 servidores) participó en al menos una acción de capacitación. La mayor participación se registró en la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF), con 149 servidores capacitados, lo que representa el 39,9 % del total. De estos, 110 fueron hombres (29,5 %) y 39 mujeres (10,5 %). Le siguen la Gerencia de Asesoría Jurídica (GA) con 77 personas capacitadas (20,6 %), de las cuales 42 fueron mujeres (11,3 %) y 35 hombres (9,3 %). Otras áreas con participación significativa fueron la Oficina General de Desarrollo de Personas (OGD), con 22 servidores (5,9 %); la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (GRE), con 20 servidores (5,4 %); y la Gerencia de Atención al Usuario (GAU), con 17 (4,6 %). En cuanto a la distribución por género, el 55,91 % del total de participantes fueron hombres (197 personas) y el 44,09 % mujeres (156 personas), lo que refleja una participación equilibrada, aunque con ligera mayoría masculina.

Gráfico N° 19
Número de servidores capacitados por área y sexo



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

• Implementación del Teletrabajo en el Ositrán

El teletrabajo, como una forma flexible de organización laboral, ha tenido un avance importante en los últimos años 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, Osipitel y Oefa tenían alguna experiencia al respecto.

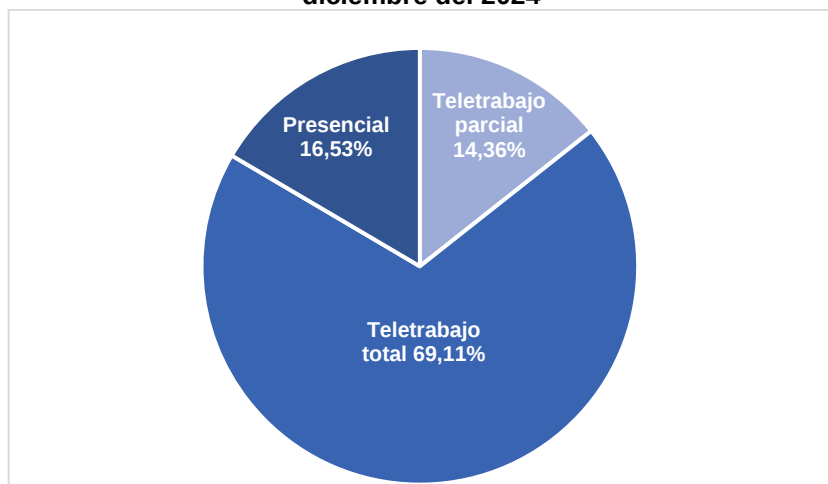
En el Perú, esta modalidad de trabajo fue regulada preliminarmente mediante la Ley N° 30036 y su Reglamento el Decreto Supremo N° 009-2015-TR, normas actualmente derogadas por la nueva Ley del Teletrabajo, Ley N° 31572, vigente desde el 11 de setiembre de 2022. Cabe precisar que el Reglamento de la Ley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

Desde el segundo semestre del año 2021, 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, sino como una medida para conciliar la vida laboral y familiar, mejorando la calidad de vida de los servidores; y, al mismo tiempo, se contribuyó a la optimización de recursos de la entidad.

De esta manera, el Ositrán se ha convertido en la primera Entidad del Estado en implementar el Teletrabajo más allá de la emergencia sanitaria. Así, al cierre de 2024, el 83,5% de los servidores se encuentran en la modalidad de teletrabajo (69,1% se

encuentran en teletrabajo total y 14,4% se encuentran en teletrabajo parcial¹²⁵); mientras que un 16,5% están en trabajo presencial y continuarán en esta modalidad por la naturaleza de sus funciones.

Gráfico N° 20
Distribución del personal del Ositrán por modalidad de trabajo a diciembre del 2024



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

Cabe señalar que, durante el año 2024, en cumplimiento con la normativa de la materia, mediante Resoluciones N° 025-2024-GG-OSITRAN de fecha 21 de marzo 2024 y Resoluciones N° 075-2024-GG-OSITRAN de fecha 12 de junio 2024, se aprobaron la primera y segunda modificación del Plan de Implementación del Teletrabajo en la entidad, respectivamente, incorporándose nuevas plazas teletrabajables, conforme a lo solicitado por los servidores y Unidades de Organización.

Del mismo modo, como se advierte del siguiente cuadro, los gastos de la entidad relacionados a papel, luz, telefonía celular, fija, internet, limpieza, vigilancia y alquileres se han visto considerablemente reducidos por el teletrabajo (cayendo un 37,2% entre el 2019 y 2024), optimizando los gastos de la entidad.

Cuadro N° 49
Comparativo del devengado 2019-2024

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Papelería general, útiles y materiales de oficina	240 033	38 109	34 463	71 475	40 568	41 358
Servicio de suministro de energía eléctrica	218 999	181 738	112 138	116 885	168 234	164 010
Servicio de telefonía móvil	145 351	185 366	128 108	109 044	122 140	122 097
Servicio de telefonía fija	32 837	32 000	30 029	27 462	29 808	29 800
Servicio de internet	50 589	31 757	34 913	40 550	32 399	59 603
Servicio de limpieza e higiene	284 219	224 845	281 810	303 338	294 152	328 733
Servicio de seguridad y vigilancia	800 768	611 230	381 153	387 151	387 144	381 198
De edificios y estructuras	3 906 907	3 737 853	2 947 964	2 412 188	2 463 922	2 439 416
Total	5 679 704	5 042 899	3 950 578	3 468 094	3 538 367	3 566 215

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán.

¹²⁵ Cabe señalar que, la gran mayoría del personal que realiza sus funciones bajo la modalidad de teletrabajo parcial son cargos directivos. Ellos pues, conforme a lo establecido en el numeral 3 del artículo 35 del Reglamento de la Ley N° 31572 aprobado por Decreto Supremo N° 002-2023 -TR, no pueden ser objeto de teletrabajo bajo la modalidad de teletrabajo total, los puestos que realizan funciones directivas, así como el personal de confianza.

- **Fortalecimiento de la Cultura Organizacional**

La gestión de la Cultura Organizacional 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 adelante guía).

De acuerdo con la guía, el ciclo de Cultura Organizacional tiene una duración de tres (03) años. En el Ositrán se encuentra actualmente en el ciclo comprendido entre el último semestre del 2022 y primer semestre del 2025. Por consiguiente, en este nuevo ciclo, como primer paso, se realizó un estudio a fin de identificar Cultura Existente en el 2022 (diagnóstico) y definir la Cultura Deseada para el 2025. Para ello, se contó con la participación de la Alta Dirección del Ositrán, quienes, además, acordaron actualizar la definición de los Valores Institucionales y sus comportamientos asociados:

Cuadro N° 50

Características de la Cultura Existente y características de la Cultura Deseada

Descripción de la Cultura Existente (Diagnóstico del último semestre del 2022)	Características de la Cultura Deseada al 2025
Se ha logrado fortalecer los mecanismos de control interno y comenzar a trabajar desde un enfoque de gestión por procesos. Sin embargo, se tiene que reforzar en los servidores el desempeñar sus labores en el marco de una gestión de calidad e innovación para generar valor en el cumplimiento de los objetivos trazados.	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. También, se requiere promover el desarrollo e implementación de nuevas formas de hacer las cosas a fin de ser más eficientes.
Si bien es cierto el Ositrán se acerca cada vez más, a lograr la cultura de servicio deseada, la cual se refleja en el Valor Compromiso que cuenta con un alto porcentaje cumplimiento (87%). Todavía hay oportunidades de mejora, en especial, aquellas relacionadas al cliente interno, las cuales deben ser atendidas sin perder el foco en el cliente externo.	Cultura de servicio: Promover un enfoque de servicio para lograr la satisfacción del cliente interno, externo y de los grupos de interés, respecto a los servicios brindados, enmarcado en la gestión de calidad.
Aparentemente, ha desaparecido la cultura de desconfianza identificada en el 2019, lo que refleja el índice alcanzado en el cumplimiento el Valor Integridad que tiene como resultado 96%. En el contexto actual del Ositrán, se estima por conveniente incorporar características de ser una cultura imparcial, que respeta la diversidad de pensamiento, o creencias y que no tolerará ningún tipo discriminación.	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. Asimismo, 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.
La implementación del Desarrollo de la Plan de Gobierno Digital 2019-2023, así como la implementación, primero del trabajo remoto y posteriormente del teletrabajo han impulsado el desarrollo de las competencias tecnológicas en los servidores del Ositrán. Sin embargo, este desarrollo debe de continuar a fin de adaptarnos a las necesidades actuales del entorno.	Cultura digital: Implica el uso de la tecnología de cara interna y externa para simplificar procesos, ganar eficiencia y compartir más y mejor información de manera amigable y, de cara externa, brindar mejores servicios al ciudadano.

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

El siguiente cuadro presenta los valores institucionales actualizados del Ositrán a partir del año 2023, los cuales orientan el comportamiento y la cultura organizacional de la entidad. Estos valores —Compromiso, Excelencia, Imparcialidad e Integridad— reflejan el enfoque de servicio, profesionalismo, ética y transparencia que guían la gestión del personal y la toma de decisiones en la institución. Cada uno de ellos está acompañado de una descripción que destaca su aplicación práctica en el entorno laboral del Ositrán.

Cuadro N° 51
Valores Institucionales Actualizados a partir del 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, es importante indicar que los Planes de Acción para el Fortalecimiento de la Cultura Organizacional de los años 2023, 2024 y 2025 tienen el objetivo de acortar la brecha entre la Cultura Existente en el 2022 y la Cultura Deseada en el 2025. En vista de esta periodicidad, estratégicamente, se decidió elaborar planes anuales de acción, a fin de programar las necesidades que pudieran surgir en cada año, respecto de las cuales, se informará el cumplimiento de las actividades programadas.

En efecto, sobre el cumplimiento del Plan de Acción para el Fortalecimiento de la Cultura Organizacional - 2024, de las quince (15) actividades programadas, catorce (14) se encuentran con el estado de “implementada”, dentro de las que tenemos once (11) en su totalidad (100% de ejecución), dos (2) de ellas se desarrollaron al 96% y 93%; y 1 actividad no se ejecutó (0% de ejecución). De esta manera, se alcanzó un promedio de 96% de ejecución.

Finalmente, es importante mencionar que, se vienen efectuando las actividades del ciclo 2022-2025, según lo programado.

Cuadro N° 52
Cuadro de seguimiento de la implementación del proceso de Cultura Organizacional del ciclo correspondiente al último semestre del 2022 hasta el primer semestre del 2025

Actividades de las fases según la Guía para la Gestión del Proceso de Cultura – SERVIR			Año	Cumplimiento	Comentario
Fase 1: Planificación	1	Identificación de los elementos que inciden en la Cultura Organizacional (valores, prácticas compartidas, líderes, normas, comunicación)	2022	Ejecutado	Mediante el Informe N° 00375-2022-JGRH-GA-OSITRAN, la JGRH identificó los elementos que inciden en la Cultura Organizacional y describe cómo deberían de ser, a fin de alcanzar la Cultura Deseada para el 2025
	2	Definición de la Cultura Organizacional Deseada	2022	Ejecutado	En el 3.33 del Informe N° 00375-2022-JGRH-GA-OSITRAN se presentó la definición de la Cultura Organizacional Deseada para el 2025.
Fase 2: Intervención	3	Identificación de la Cultura Organizacional Existente	2022	Ejecutado	En el 4.5 del Informe N° 00375-2022-JGRH-GA-OSITRAN se presentó un cuadro comparativo de lo alcanzado en la gestión de Cultura Organizacional hasta el 2022 (identificación de la Cultura Organizacional Existente) comparándola con la definición de las características la Cultura Deseada en el 2025.
	4	Elaboración del Plan de Acción de Cultura Organizacional	2023	Ejecutado	Mediante el Informe - N° 00176-2023-JGRH-GA-OSITRAN se presentó el Plan de Acción para el Fortalecimiento de la Cultura Organizacional 2023, el cual fue aprobado mediante la Resolución de Gerencia General N° 00074-2023-GG-OSITRAN del 30 de mayo de 2023
			2024	Ejecutado	Mediante Resolución de Gerencia General N° 00029-2024-GG-OSITRAN, con fecha 27 de marzo, se aprueba el Plan de Acción para el Fortalecimiento de la Cultura Organizacional – Ositrán 2024

Actividades de las fases según la Guía para la Gestión del Proceso de Cultura – SERVIR			Año	Cumplimiento	Comentario
	5	Ejecución del Plan de Acción de Cultura Organizacional	2023	Ejecutado	Mediante el Informe - N° 00013-2024-JGRH-GA-OSITRAN, se indicó que se alcanzó un promedio de 88% de ejecución del Plan de Acción para el Fortalecimiento de la Cultura Organizacional - 2023.
			2024	Ejecutado	Mediante el Informe - N° 00025-2025-JGRH-GA-OSITRAN, se indica que se alcanzó un promedio de 96% de ejecución del Plan de Acción para el Fortalecimiento de la Cultura Organizacional – 2024.
Fase 3: Evaluación	6	Cumplimiento del Plan	2023	Ejecutado	En cuanto al cumplimiento, mediante el Informe N° 00013-2024-JGRH-GA-OSITRAN se indica que, de las 19 actividades programadas, se realizaron 16 en su totalidad (100% de ejecución), 1 actividad se efectuó al 81% y, 2 actividades no se ejecutaron
			2024	Ejecutado	Mediante el Informe N° 00025-2025-JGRH-GA-OSITRAN se indica que, de las 15 acciones programadas, se realizaron 14 en su totalidad (100% de ejecución), 2 actividades se desarrollaron al 96% y 93%, y 1 acción se encuentra en estado de desestimada (0%).

Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

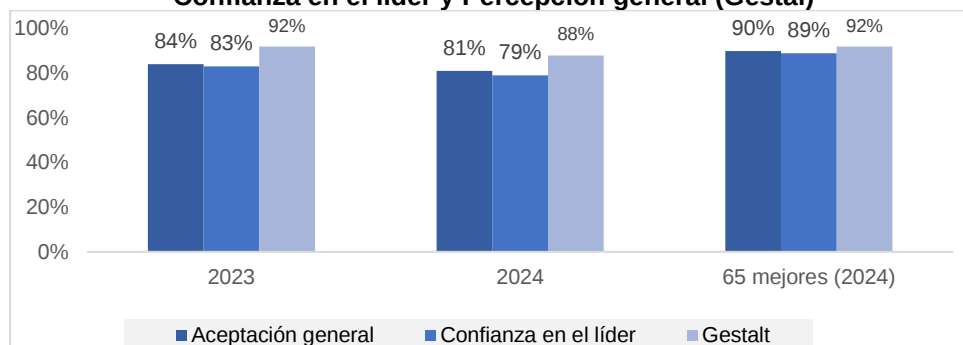
• Gestión de Clima Organizacional del Ositrán

La Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán viene gestionando el proceso de Clima Organizacional con el objetivo mejorar y/o fortalecer los niveles de satisfacción de nuestros colaboradores/as sobre el ambiente del trabajo, lo cual, al reflejarse en su comportamiento y en su desempeño profesional, influye directamente en la consecución de los objetivos estratégicos de la institución, cuyo fin último es brindar un servicio de calidad a la ciudadanía.

Para este propósito, se considera 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 Clima Organizacional tiene una duración de un (01) año, vale decir 2023-2024.

A continuación, se presentan los resultados generales del Ositrán en la encuesta de clima organizacional 2024, elaborada por la consultora Great Place to Work, comparados con los obtenidos en el año 2023 y con el promedio de las 65 mejores organizaciones reconocidas como "Un Gran Lugar para Trabajar" en 2024. El gráfico muestra los puntajes obtenidos en tres dimensiones clave: Índice de Aceptación General, Confianza en el Líder y Gestalt. Esta última —Gestalt— hace referencia a la percepción global de los colaboradores respecto a su experiencia dentro de la organización, es decir, una valoración holística que integra el ambiente laboral, la cultura organizacional, el liderazgo y las relaciones interpersonales.

Gráfico N° 21
Resultados generales del Ositrán del Índice de Aceptación general, Confianza en el líder y Percepción general (Gestalt)



Fuente: Jefatura de Gestión de Recursos Humanos del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En 2024, el Ositrán alcanzó un 81 % en Aceptación General, un 79 % en Confianza en el Líder y un 88 % en Gestalt. Si bien se observa una ligera disminución de 3 puntos porcentuales en Aceptación General respecto al 2023 (84 %), los resultados se mantienen en niveles altos, lo cual ha permitido al Ositrán mantener, por tercer año consecutivo, la certificación como “Un Gran Lugar para Trabajar”.

Al comparar estos resultados con el benchmark de las 65 mejores organizaciones del 2024, se aprecia que el Ositrán se encuentra cerca de los estándares de excelencia: dichas organizaciones registraron promedios de 90 % en Aceptación General, 89 % en Confianza en el Líder y 92 % en Gestalt. Esto refleja el sólido clima organizacional de la entidad, en especial si se considera que, entre las 10 entidades públicas que participaron en la evaluación, solo 7 obtuvieron la certificación.

Estos resultados evidencian el compromiso institucional con el bienestar de sus servidores y la consolidación de una cultura organizacional sólida, orientada al desarrollo profesional, la colaboración y el liderazgo efectivo.

Ilustración 9. Certificación “Gran lugar para trabajar”



A partir de estos resultados se elaborará el Plan de Acción de Clima Organizacional – 2025, dado que, las acciones propuestas en el mencionado plan se integran con los objetivos y las acciones de otros planes de la Jefatura de Gestión de Recursos Humanos, como el Plan de Desarrollo de Personas (PDP), el Plan de Bienestar y Motivación del Talento Humano.

- **Programa de Reconocimiento**

El Programa de Reconocimiento “Ositrán te valora” tiene como objetivo fomentar la Cultura Organizacional a través de los comportamientos asociados a los valores institucionales, constituyéndose en un esfuerzo del Ositrán para motivar y promover el desarrollo integral como personas de todos nuestros colaboradores.

En el 2024, se llevó a cabo la 5° edición del mencionado programa, la cual se realizó de manera presencial, y emitida virtualmente a todo el personal del Ositrán, el 30 de abril 2024, reconociéndose públicamente a los/as servidores/as por los siguientes logros:

1. Reconocimiento por la vivencia de los Valores Institucionales (Excelencia, Compromiso, Imparcialidad e Integridad).
2. Reconocimiento por el cumplimiento de las Medidas de Remediación y Medidas de Control del Plan de Acción Anual del Sistema de Control Interno (SCI) del 2023.

3. Reconocimiento al personal que obtuvo la calificación de “Rendimiento Distinguido” en el ciclo 2023 de la Gestión del Rendimiento.
4. Reconocimiento a las buenas prácticas y recertificaciones obtenidas en nuestra entidad.

En la ceremonia de premiación del Programa de Reconocimiento “Ositrán te valora” reconoció cuatro (04) servidores/as con el Laurel del Ositrán, cuatro (04) servidores/as con la Medalla del Ositrán, cuatro (04) servidores/as con el Diploma del Ositrán y a veinticuatro (24) servidores/as con la mención honrosa como finalistas seleccionados por cada una de las áreas como representantes merecedores de los Valores Institucionales.

De igual forma, se reconoció cincuenta y un (51) servidores/as por el cumplimiento de las Medidas de Remediación o Medidas de Control del Plan de Acción Anual del Sistema de Control Interno (SCI) del Plan de Acción Anual 2023.

También se reconoció cinco (05) servidores/as por su comportamiento destacado respecto a su predisposición para colaborar en la gestión de la unidad de organización para el cumplimiento de sus metas y objetivo, obteniendo “Rendimiento Distinguido” en el ciclo 2023 de la Gestión del Rendimiento.

Finalmente, se reconoció a la Jefatura de Tecnologías de la Información, a la Gerencia de Planeamiento y Presupuesto y a Oficina de Gestión Documentaria por las buenas prácticas y recertificaciones obtenidas en nuestra entidad.

- **Implementación del Nuevo Régimen del Servicio Civil**

Mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 156-2023-SERVIR-PE de fecha 25 de julio 2023, se aprobó el Cuadro de Puestos de la Entidad (CPE). Posteriormente, mediante Resolución de Gerencia General N° 00112-2023-GG-OSITRAN de fecha 17 de agosto 2023, se aprobó la primera actualización del CPE, para la incorporación de 03 puestos del Régimen de la Ley N° 30057, Ley del Servicio Civil.

Es así que, a diciembre del 2024, se ha incorporado al régimen del Servicio Civil un total de 27 servidores (10 servidores de confianza por designación y 16 servidores de carrera a través de procesos de selección por Concurso Público de Méritos para el Traslado – CPMT y 01 servidor de carrera por Concurso Público de Méritos Abierto).

- **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 y vías férreas.

Recuadro N° 5

Desarrollo del XXI Curso de Extensión Universitaria (CEU)

El CEU 2024 se desarrolló bajo una modalidad híbrida, combinando clases virtuales —a través de un Campus Virtual en la plataforma Moodle— con una fase presencial. Este formato marcó el retorno a la presencialidad parcial luego de tres ediciones completamente virtuales.

El curso se llevó a cabo del 19 de enero al 29 de febrero de 2024 y contó con la participación de 43 estudiantes provenientes de universidades públicas y privadas del país, seleccionados mediante un riguroso examen de admisión y pertenecientes al tercio superior de las carreras de Economía, Derecho e Ingeniería Civil. Cada estudiante recibió 200 horas lectivas enfocadas en temas de regulación y supervisión de infraestructuras de transporte.

Del total de becarios (43), 17 provienen de universidades de Lima Metropolitana y el Callao, destacando la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (5), la Universidad Nacional de Ingeniería (4) y la Pontificia Universidad Católica del Perú (3). Por otro lado, 26 becarios proceden del interior del país, siendo la región Arequipa la más representada con 9 estudiantes, en su mayoría de la Universidad Nacional de San Agustín (7).

Asimismo, como parte de las actividades realizadas, y con la finalidad de reforzar el aprendizaje teórico de los alumnos, entre el 22 y 28 de febrero de 2024, se realizaron visitas a las siguientes infraestructuras de transporte supervisadas por el Ositrán:

- Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Actual Terminal y Nuevo Terminal)
- Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur-Callao
- Línea 2 del Metro
- Ferrocarril del Centro

Visitas guiadas a las concesiones durante XXI Curso de Extensión Universitaria del Ositrán



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

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° 1401¹²⁶. En línea con ello, la Directiva para la realización de prácticas en el Ositrán¹²⁷ prevé un proceso directo de acceso a prácticas para los egresados del CEU, así como una subvención económica superior¹²⁸.

¹²⁶ Decreto Legislativo N° 1401, DECRETO LEGISLATIVO QUE APRUEBA EL RÉGIMEN ESPECIAL QUE REGULA LAS MODALIDADES FORMATIVAS DE SERVICIOS EN EL SECTOR PÚBLICO

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 facultadas para regular procedimientos orientados a implementar cursos y/o programas de extensión que permitan el acceso a prácticas preprofesionales y profesionales.

(...)

¹²⁷ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/08/117GG2018.pdf>

¹²⁸ 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.

Dicho curso 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 finalizar el año 2024, se encontraban laborando en el Ositrán 44 colaboradores egresados de distintas ediciones del CEU, de los cuales el 27.3% se encontraban bajo el régimen laboral CAS, 50% bajo convenios de prácticas preprofesionales y profesionales y 13.6% bajo el régimen del Decreto Legislativo N° 728 y 9,1% bajo la Ley Servir.

- **Conformación del Sindicato Único de Trabajadores**

El 6 de septiembre de 2024 se constituyó el Sindicato Único de Trabajadores del Ositrán (SIUNTRA), registrado como entidad activa bajo la categoría de "Sindicatos y Federaciones". El SIUNTRA se encuentra debidamente inscrito en el Registro de Organizaciones Sindicales de Servidores Públicos (ROSSP) del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo. Cabe señalar que se trata de una organización sindical independiente, que no forma parte de la estructura administrativa del Ositrán, aunque representa a los trabajadores de la institución. La conformación del SIUNTRA se enmarca en una tendencia observada en otros organismos reguladores, como OSIPTEL, OSINERGMIN y SUNASS, cuyos trabajadores también cuentan con organizaciones sindicales similares. Al cierre del año 2024, el sindicato contaba con un total de 126 colaboradores afiliados.

9.3. Implementación de Tecnologías de la Información

A continuación, se presenta información relevante sobre los sistemas o herramientas cuya implementación u optimización culminó en 2024.

- **Sistema de Gestión de Seguridad de la Información**

En marzo de 2024, el Ositrán alcanzó un nuevo hito institucional al obtener la certificación internacional ISO/IEC 27001:2022 para su Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI). Esta certificación fue emitida el 8 de marzo de 2024, y reconoce que el Ositrán cumple con los más altos estándares en la gestión de la seguridad, ciberseguridad y protección de la privacidad de la información, aplicables a los procesos de atención de consultas y denuncias, trámite documentario y gestión de operaciones de TI, conforme a su Declaración de Aplicabilidad vigente. La certificación fue otorgada sin ninguna no conformidad u observación, evidenciando la madurez y solidez de los controles implementados.

La certificación ISO 27001:2022 consolida el compromiso del Ositrán con la preservación de la seguridad de sus activos de información, el fortalecimiento de la excelencia en su gestión, y la generación de confianza entre los ciudadanos y usuarios. Esta certificación tiene vigencia hasta el 7 de marzo de 2027, y su mantenimiento está sujeto a auditorías de vigilancia, programadas anualmente, siendo la próxima a realizarse en febrero de 2026. La obtención de esta certificación, junto con las ya existentes ISO 9001 e ISO 37001, refuerza la apuesta del Ositrán por una gestión institucional moderna, íntegra y centrada en las mejores prácticas internacionales.

Ilustración 10. Certificación del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información



- **Estado de implementación de las aplicaciones y/o sistemas que permiten recopilar, transformar, analizar y visualizar datos para facilitar la toma de decisiones, precisando las principales características y utilidades**

Con el objeto de contribuir a la toma de decisiones basada en datos, durante el año 2024 la JTI continuó con los esfuerzos para la Implementación de Paneles de Datos que permitan consultar, analizar y explotar datos vinculados a los distintos procesos de soporte y estratégicos. Entre los paneles implementados durante 2024, así como aquellos que recibieron mejoras y actualizaciones durante dicho periodo, destacan los siguientes:

- **Gestión documental:** Actualmente se encuentra disponible la versión 4.
- **Gestión de recursos humanos:** A la fecha está disponible la versión 3, que incluye información relacionada con consultas de personal y datos sobre vacaciones.
- **Logística y Control Patrimonial:** Se ha implementado una primera versión, la cual incorpora información sobre contratos suscritos y vigentes, así como datos relacionados con Defensas Legales y Asesorías.

- **Estado de la implementación del buscador inteligente en el Repositorio Digital Institucional**

La implementación del buscador inteligente en el Repositorio Digital Institucional inició durante el segundo trimestre de 2024, con las gestiones para la contratación de un servicio especializado para tal fin, sobre la base del análisis y diseño efectuado durante el segundo semestre del año 2023, con la información proporcionada por la Oficina de Gestión Documentaria. Al cierre del cuarto trimestre de 2024, se había culminado con el desarrollo de una primera versión del módulo Buscador en la Plataforma Ositrán Workspace, la cual se pondrá a disposición durante el primer trimestre 2025.

- **Estado de la Implementación del Sistema de Denuncias y Consultas**

Al cierre de 2024, se culminó el desarrollo de los flujos digitalizados de los procesos de atención de consultas y denuncias, que reemplazarán al actual Sistema de Denuncias y Consultas empleado por la GAU, los cuales fueron puestos a disposición de los colaboradores de dicha Gerencia, para dar pase a las validaciones y al posterior inicio de uso y aprovechamiento.

Es preciso señalar que el enfoque abordado para el desarrollo de dicha nueva herramienta, basado en flujos automatizados de procesos, desarrollados como parte del Módulo de Procesos de la plataforma Workspace, permitirá una integración natural de los mismos con los Módulos de Documentos y Expedientes, facilitando así la gestión de la información y documentación asociada a las consultas y denuncias, así como un soporte más efectivo al proceso.

- **Estado de la implementación de otros sistemas o herramientas**

A continuación, se presenta información relevante sobre los sistemas o herramientas cuya implementación u optimización culminó en 2024:

Implementación del Módulo de Ejecución y Seguimiento del OSIPLAN

La implementación del módulo de seguimiento y evaluación de los planes estratégicos y operativos inició en el primer trimestre de 2024, en el marco del servicio contratado por la JTI para tal fin. Al cierre de 2024, tras la culminación de la ejecución del servicio contratado, así como de las pruebas correspondientes, la nueva versión de la herramienta fue puesta en producción, dándose inicio al despliegue oficial de su uso, lo cual fue comunicado a la Gerencia de Planeamiento y Presupuesto mediante memorando.

En lo referente a sus principales características y utilidades, cabe precisar que el OSIPLAN, soporta la formulación de los Planes Estratégicos Institucionales (PEI) y Planes Operativos Institucionales (POI), facilitando su elaboración, así como su seguimiento y evaluación.

Optimización del SIGA - Control de gastos e Integración con el Sistema Nacional de Presupuesto

El proyecto inició el cuarto trimestre de 2023, en el marco del servicio contratado por la JTI para tal fin. Al cierre del cuarto trimestre de 2024, se había culminado la ejecución de todos los entregables correspondientes a la prestación principal del servicio. Asimismo, tras la ejecución de la prueba piloto correspondiente, la nueva versión de la herramienta fue puesta en producción, dándose inicio al despliegue oficial de su uso, lo cual fue comunicado a las unidades de organización usuarias mediante memorando. En cuanto a las principales características y utilidades, es preciso señalar que dicha nueva versión del SIGA fortalece los mecanismos para el control de gastos en la entidad, así como permite integrar las operaciones con el Sistema Nacional de Presupuesto, asegurando coherencia y consistencia en la ejecución presupuestal.

Optimización del Módulo de Expedientes del Ositrán Workspace

Durante el periodo 2024 se efectuó el despliegue de uso oficial de una nueva versión del Módulo de Expedientes de la Plataforma Ositrán Workspace, que incorpora, entre otras, las siguientes mejoras: i) incremento en la velocidad de carga de los archivos; ii) un nuevo navegador de expedientes, que permite explorar desde una sola interfaz todos los documentos y/o archivos que conforman un expediente; y, iii) nuevas funcionalidades para asignaciones masivas, entre otros.

Cabe señalar que este módulo permite la gestión sistematizada de los expedientes administrados por las Unidades de Organización, en el marco de sus procedimientos administrativos o procesos internos; al mismo tiempo, permite dar cumplimiento a todos los componentes y requisitos establecidos en la normativa vigente en materia de expedientes electrónicos.

Adicionalmente, es preciso comentar que, durante el periodo 2024, se obtuvo un avance importante en la implementación de otras plataformas o herramientas, entre las cual destaca:

Implementación del Módulo de documentos del Ositrán Workspace

Conforme a lo establecido en el Plan de Gobierno Digital, la implementación del Módulo de documentos del Ositrán Workspace, se encuentra prevista en tres fases:

- **Fase 1:** Primer grupo de funcionalidades: optimización de bandejas principales (recibidos, enviados, para firma), consulta de documentos, derivación, atención, firma, entre otras funcionalidades básicas: Terminada
- **Fase 2:** Segundo grupo de funcionalidades: nueva forma de creación de documentos
- desde la herramienta, mecanismos renovados de derivaciones, nuevas bandejas, grupos de usuarios, entre otras: En curso
- **Fase 3:** Funcionalidades para la recepción (mesa de partes) y despacho (mensajería) de documentos: Pendiente

Al respecto, cabe informar que, durante el cuarto trimestre de 2024, y tras la culminación de la marcha blanca ejecutada con la participación de personal de la Oficina de Gestión Documentaria, Gerencia de Administración y de la Jefatura de Logística y Control Patrimonial, se efectuó el despliegue de uso oficial de la nueva versión de la Fase 1 del Módulo de documentos, poniéndose a disposición de todos los colaboradores del Ositrán. Entre las funcionalidades implementadas en la fase 1, se encuentran: i) bandejas

de documentos optimizadas (recibidos, para firmar y enviados); ii) nueva bandeja "Para conocimiento" para documentos que no ameriten respuesta o acción alguna; iii) nuevo navegador de documentos que permite visualizar los archivos del documento y también derivar, devolver, atender, ver la hoja de ruta, firmas y más desde un sólo lugar; y, iv) funcionalidad de firma de documentos.

Asimismo, durante el cuarto trimestre de 2024, se culminó la definición de los requerimientos funcionales a ser considerados para el diseño e implementación de la fase 2, asociados entre otros, a la creación de documentos, nuevos mecanismos de derivación y de seguridad, los cuales serán implementados durante 2025. Cabe precisar que, con las Fases 2 y 3, se culminará la implementación de todas las funcionalidades necesarias para el soporte a los procesos de trámite documentario. Efectuado ello, el actual SGD será reemplazado por el Módulo de documentos de la Plataforma Ositrán Workspace.

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. Otros ingresos lo constituyen los intereses 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.

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.

Dentro de los Recursos Directamente Recaudados, el Ositrán también percibe ingresos específicos por concepto de servicios de supervisión vinculados a determinados proyectos o concesiones de infraestructura de transporte. Estos ingresos se generan en cumplimiento de lo establecido en los contratos de concesión, que disponen que los concesionarios deben asumir el costo de las labores de supervisión realizadas por el regulador. Los recursos provenientes de estos servicios tienen carácter afectado, es decir, están destinados exclusivamente a financiar las actividades de supervisión correspondientes a cada proyecto, no pudiendo ser utilizados para otros fines.

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 para financiar actividades en los siguientes años.

El 6 de diciembre de 2023, mediante la Ley N° 31953, se aprobó el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2024, el cual comprende los pliegos presupuestarios del Gobierno Nacional. En este marco, al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) se le asignó un presupuesto de S/ 130,6 millones, de los cuales el 92% corresponden a la fuente de financiamiento de Recursos Directamente Recaudados (S/ 119,9 millones) y 8% a la fuente de financiamiento de Recursos Ordinarios (S/ 10,6 millones).

En cumplimiento de la normativa vigente en materia de programación y ejecución presupuestaria, el 20 de diciembre de 2023, mediante la Resolución de Presidencia N° 0058-2023-CD-OSITRAN, se aprobó el Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) 2024, estableciendo que la totalidad de los recursos asignados se destinarán a Gastos Corrientes, en concordancia con las funciones y competencias de la entidad.

Como se aprecia en el siguiente cuadro, el PIA de ingresos¹²⁹ aprobado para el año 2024 fue 31,4% superior con relación al PIA de ingresos aprobado en el año 2024 en la fuente

¹²⁹ Presupuesto inicial de ingresos de la entidad pública previstos a recaudar, captar u obtener durante el año fiscal, conforme a lo establecido en la Ley Anual de Presupuesto del Sector Público para el año fiscal respectivo.

de financiamiento Recursos Directamente Recaudados, como resultado del efecto de la incorporación de saldos de balance.

Cuadro N° 53
Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) de ingresos 2023 – 2024
(En Soles)

Detalle	Presupuesto Institucional de Apertura (PIA)		Variación (%)
	2023	2024	
INGRESOS CORRIENTES	91 294 793	93 696 594	2,6%
1.3 Venta de Bienes y Servicios y derechos administrativos	0	0	-
1.5. Otros Ingresos	91 294 793	93 696 594	2,6%
1.9. Saldos de Balance	0	26 281 807	-
TOTAL	91 294 793	119 978 401	31,4%

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 N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, establece que las incorporaciones de mayores ingresos públicos que se generen como consecuencia de la percepción de determinados ingresos no previstos o superiores a los contemplados en el presupuesto inicial se sujetan a límites máximos de incorporación determinados por el MEF. Así, mediante el Decreto Supremo N° 006-2024-EF, publicado el 31 de enero de 2024, el MEF fijó los límites máximos de incorporación de mayores ingresos públicos para el año fiscal 2024, destinados al financiamiento del gasto corriente en los pliegos del Gobierno Nacional, entre otros. Asimismo, la Única Disposición Complementaria de dicho decreto establece:

“Única.- Aplicación del monto registrado como límite máximo de incorporación de mayores ingresos públicos

Para el caso en el cual el monto de incorporación de mayores ingresos públicos destinado a gasto corriente registrado por los pliegos del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales, así como por las empresas y los organismos públicos de los gobiernos regionales y los gobiernos locales, bajo los alcances de la presente norma, a la fecha de publicación del presente Decreto Supremo sea superior al señalado en los Anexos N° I, N° II, N° III y N° IV, según corresponda, el límite máximo de incorporación es el monto destinado a gasto corriente incorporado a dicha fecha”.

En el marco del financiamiento de las actividades del Ositrán, se aprobaron las siguientes resoluciones vinculadas a la incorporación de recursos mediante Crédito Suplementario por Saldo de Balance y Transferencias de Partidas:

- (i) **Crédito Suplementario por Saldo de Balance:** En enero de 2024, mediante la Resolución Presidencial N° 003-2024-PD-OSITRAN, se aprobó la incorporación de S/ 3,704,064 a través de un crédito suplementario proveniente del saldo de balance del ejercicio 2023. Dichos recursos fueron destinados a:
- Financiar el incremento mensual del Convenio Colectivo a Nivel Nacional Centralizado 2023-2024, conforme al Decreto Supremo N° 313-2023-EF.
 - Adquirir un sistema de almacenamiento (Storage) para el Centro de Datos de Ositrán.
 - Garantizar la operatividad de las Unidades Orgánicas Operativas.

(ii) **Transferencia de Partidas:**

- **Transferencia de recursos desde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC):** En junio de 2024, mediante la Resolución Presidencial N° 036-2024-PD-OSITRAN, se aprobó la transferencia de S/ 962,424 del Pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) al Pliego 022: Ositrán. Esta transferencia fue autorizada mediante el Decreto Supremo N° 099-2024-EF y tuvo como destino la supervisión de las obras de la Segunda Etapa de construcción del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca, correspondiente a la Carretera Panamericana Norte (Red Vial 5).
- **Desagregación de recursos y reducción de presupuesto:** En noviembre de 2024, a través de la Resolución Presidencial N° 075-2024-PD-OSITRAN, se aprobó la desagregación de los recursos contemplados en el Decreto Supremo N° 231-2024-EF. Esta medida implicó una reducción presupuestaria de S/ 266,506 en Recursos Ordinarios, los cuales fueron asignados a la reserva de contingencia del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

Como se muestra en el Cuadro N° 58, al cierre del año 2024 el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) de ingresos ascendió a S/ 123,7 millones, lo que representa una disminución del 3,1 % respecto al nivel registrado en el año 2023. Esta reducción se explica principalmente por la menor disponibilidad de recursos por concepto de financiamiento, específicamente en la genérica de "Saldos de Balance", que pasó de S/ 36,3 millones en 2023 a S/ 30 millones en 2024, es decir, una variación negativa del 17,5 %. En contraste, los ingresos corrientes mostraron un ligero incremento del 2,63 %, alcanzando los S/ 93,7 millones, principalmente en la categoría de "Otros ingresos" que comprenden principalmente los aportes por regulación (99,1%).

Cuadro N° 54
Presupuesto Institucional Modificado (PIM) 2023 – 2024

DETALLE	PIM		Var. (%)
	2023	2024	
INGRESOS			
INGRESOS CORRIENTES	91 294 793	93 696 552	2,63%
1.3 Venta de bienes y servicios y derechos administrativos	0	0	-
1.5 Otros ingresos	91 294 793	93 696 552	2,63%
FINANCIAMIENTO	36 346 172	29 985 871	-17,50%
1.9 Saldos de Balance	36 346 172	29 985 871	-17,50%
TOTAL DE INGRESOS	127 640 965	123 682 423	-3,10%

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En el siguiente cuadro se muestra la evolución del Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) de gastos del Ositrán entre los años 2023 y 2024. Al inicio del 2024, el presupuesto aprobado ascendió a S/ 130,6 millones, lo que representa un incremento del 25,9 % en comparación con el año anterior (S/ 103,7 millones). Este crecimiento se explica por el incremento de 25,8% de los gastos corrientes, al pasar de S/ 103,7 millones a S/ 130,5 millones. Dentro de los gastos corrientes, destaca el aumento en la categoría de "Personal y Obligaciones Sociales", que creció en 93,31 %, de S/ 28,1 millones en 2023 a S/ 54,4 millones en 2024%, lo que se explica por el traslado de las remuneraciones del personal bajo el régimen CAS, que anteriormente se encontraban presupuestadas en la genérica de gasto Bienes y Servicios.

Cuadro N° 55
Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) de Gastos 2023 – 2024
(En Soles)

DETALLE	2023		2024		Var. %
	PIA	Part. %	PIA	Part. %	24/23
EGRESOS					
GASTOS CORRIENTES	103 716 308	100,0%	130 450 909	100,0%	25,78%
2.1 Personal y Obligaciones Sociales	28 120 757	27,1%	54 358 909	41,7%	93,31%
2.2. Pensiones y Otras Prestaciones Sociales	964 831	0,9%	982 367	0,8%	1,82%
2.3. Bienes y Servicios	74 489 093	71,8%	75 109 633	57,6%	0,83%
2.4. Donaciones y Transferencias	116 439	0,1%			-
2.5. Otros Gastos	25 188	0,0%			-
GASTOS DE CAPITAL	0	0%	146 731	100,0%	-
2.6. Adquisición de Activos No Financieros	0	0%	146 731	100,0%	-
TOTAL EGRESOS	103 716 308	100,0%	130 597 640	100,0%	25,92%

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Como se observa en el Cuadro N° 61, el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) de gastos¹³⁰ del Ositrán ascendió a S/ 134,99 millones en 2024, lo que representa una disminución del 2,2 % respecto al nivel registrado en el año 2023 (S/ 138,05 millones). Esta reducción se explica principalmente por la menor asignación en las partidas de “Bienes y Servicios”, que se redujo en 22,3 %, y “Adquisición de Activos No Financieros”, con una caída de 78,2 %. No obstante, se registró un incremento significativo en la partida de “Personal y Obligaciones Sociales”, que aumentó en 102,2%. Asimismo, la partida de “Pensiones y Otras Prestaciones Sociales” tuvo un crecimiento de 11,8 %. En contraste, la partida “Otros Gastos” disminuyó en 64,4 % respecto al año anterior, debido a que en 2023 se atendieron pagos por laudos arbitrales y mandatos judiciales, lo que no se repitió en el ejercicio 2024.

Cuadro N° 56
Presupuesto Institucional Modificado (PIM) de Gastos 2023-2024
(En Soles)

DETALLE	2023		2024		Var. %
	PIM	Part. %	PIM	Part. %	24/23
EGRESOS					
GASTOS CORRIENTES	135 021 494	97,8%	134 335 055	99,5%	-0,5%
2.1 Personal y Obligaciones Sociales	26 283 496	19,0%	53 151 029	39,4%	102,2%
2.2. Pensiones y Otras Prestaciones Sociales	1 228 733	0,9%	1 373 387	1,0%	11,8%
2.3. Bienes y Servicios	98 246 392	71,2%	76 348 530	56,6%	-22,3%
2.4. Donaciones y Transferencias	101 197	0,1%	201 197	0,1%	98,8%
2.5. Otros Gastos	9 161 676	6,6%	3 260 912	2,4%	-64,4%
GASTOS DE CAPITAL	3 032 749	2,2%	662 567	0,5%	-78,2%
2.6. Adquisición de Activos No Financieros	3 032 749	2,2%	662 567	0,5%	-78,2%
TOTAL EGRESOS	138 054 243	100,0%	134 997 622	100,0%	-2,2%

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En resumen, durante el año fiscal 2024, el presupuesto del Ositrán se financió principalmente por los Recursos Directamente Recaudados, los cuales representaron el 92 % del total asignado, reflejando la solidez de la recaudación por concepto de aportes por regulación. No obstante, a pesar del aumento inicial en el Presupuesto Institucional de Apertura (PIA), el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) de ingresos cerró con una reducción del 3,1 %, principalmente por la menor incorporación de saldos de balance. Esta variación también se reflejó en el PIM de gastos, que experimentó una

¹³⁰ Presupuesto actualizado de la entidad pública a consecuencia de las modificaciones presupuestarias, tanto a nivel institucional como a nivel funcional programático, efectuadas durante el año fiscal, a partir del PIA.

contracción del 2,2 % respecto al año anterior, como resultado de ajustes en las partidas de bienes y servicios y de inversión

10.2. Ejecución presupuestal

El Presupuesto de Gastos del Ositrán financió la ejecución de las actividades misionales previstas en el Plan Operativo Institucional – POI 2024, 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 el año 2024, el Ositrán ejecutó un gasto total de S/ 114,6 millones, lo que representa una disminución del 7,9 % respecto al nivel ejecutado en 2023 (S/ 124,4 millones). Esta reducción se explica, principalmente, por una menor ejecución en la partida de “Bienes y Servicios”, que registró un nivel de avance del 73,5 % respecto al PIM del año, en comparación con el 86,7 % alcanzado en 2023. Por otro lado, se mantuvo un alto nivel de ejecución en categorías como “Personal y Obligaciones Sociales” (99,8 %) y “Pensiones y Otras Prestaciones” (100 %), mientras que la ejecución de gastos de capital alcanzó un 83,2 %, mostrando una ligera mejora frente al 2023 (81,7 %).

Cuadro N° 57
Comparativo de ejecución del gasto 2023 – 2024
(En miles de S/)

DETALLE	2023			2024		
	PIM	Ejecución	Avance %	PIM	Ejecución	Avance %
EGRESOS						
GASTOS CORRIENTES	135 021	121 906	90,3%	134 335	114 019	84,9%
2.1. Personal y Obligaciones Sociales	26 283	26 266	99,9%	53 151	53 055	99,8%
2.2. Pensiones y Otras Prestaciones	1 229	1 229	100,0%	1 373	1 373	100,0%
2.3. Bienes y Servicios	98 246	85 148	86,7%	76 349	56 129	73,5%
2.4. Donaciones y Transferencias	101	101	100,0%	201	201	100,0%
2.5. Otros Gastos	9 162	9 162	100,0%	3 261	3 261	100,0%
GASTOS DE CAPITAL	3 033	2 479	81,7%	663	551	83,2%
2.6. Adquisición de Activos No Financieros	3 033	2 479	81,7%	663	551	83,2%
TOTAL PRESUPUESTO	138 054	124 385	90,1%	134 998	114 570	84,9%

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Durante el año 2024, el gasto del Ositrán se concentró principalmente en las partidas de gastos corrientes, que representaron el 99,5 % del Presupuesto Institucional Modificado (PIM). La mayor participación correspondió a la partida de “Bienes y Servicios”, con un presupuesto de S/ 76,3 millones, equivalente al 56,6 % del total institucional, orientado al financiamiento de las actividades operativas y de supervisión. En segundo lugar, se encuentra la partida de “Personal y Obligaciones Sociales”, con una asignación de S/ 53,2 millones, lo que representó el 39,4 % del gasto total, reflejando el esfuerzo por fortalecer el capital humano. A continuación, se sitúan las partidas de “Otros Gastos” (2,4 %) y “Pensiones y Otras Prestaciones Sociales” (1,0 %), ambas con alta ejecución durante el año. Finalmente, los gastos de capital representaron solo el 0,5 % del total presupuestado, destinados exclusivamente a la adquisición de activos no financieros, con una ejecución de S/ 662 mil.

En cuanto a la composición del gasto ejecutado en 2024 dentro de la sub-genérica de “Contratación de Servicios”, se observa que el mayor peso recae en la partida de “Servicios profesionales y técnicos”, que representa el 66,0 % del total (S/ 36,4 millones), lo que evidencia la prioridad institucional por contar con asesoría especializada para el cumplimiento de funciones técnicas. Le siguen las partidas de “Locación de servicios relacionadas al rol de la entidad” con una participación del 15,0 % (S/ 8,2 millones),

“Alquileres de muebles e inmuebles” con el 13,2 % (S/ 7,3 millones), y “Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión” con el 1,4 % (S/ 768 mil). Las demás partidas, como viajes, limpieza, mantenimiento, y servicios administrativos, concentran proporciones menores. Cabe señalar que la partida de “Contrato Administrativo de Servicios (CAS)” no registró ejecución en 2024, debido a su traslado a la categoría de “Personal y Obligaciones Sociales”.

Es importante resaltar que la menor ejecución de gasto durante el ejercicio 2024, que alcanzó un avance del 84,9% (5,2 puntos porcentuales menos que en 2023), se explica, en parte, por las restricciones presupuestarias impuestas por el Decreto de Urgencia N° 006-2024, publicado el 23 de marzo de 2024. Esta norma estableció límites extraordinarios en la ejecución de partidas específicas con el objetivo de garantizar la sostenibilidad fiscal y la eficiencia del gasto público, afectando la ejecución de gasto de la Genérica de “Bienes y Servicios”. En efecto, entre las partidas afectadas se encuentran rubros clave como viajes nacionales e internacionales, consultorías por terceros, publicidad e imagen institucional, servicios de telefonía móvil, así como seminarios, talleres y atenciones oficiales. Estas restricciones han tenido un impacto directo en el accionar operativo del Ositrán, limitando la capacidad de desplazamiento del personal a regiones para la supervisión en campo, así como la contratación oportuna de servicios especializados necesarios para el cumplimiento de funciones técnicas de regulación y fiscalización. En ese sentido, si bien se priorizó la ejecución de gastos esenciales, como el pago de personal y pensiones, las limitaciones normativas vigentes durante el año contribuyeron a moderar el nivel global de ejecución presupuestal.

La Genérica de “Bienes y Servicios” registró un nivel de ejecución del 73,5% durante 2024, lo cual representó una ejecución 13,2 puntos porcentuales menor al registrado el año anterior (86,7%). Esta cifra representa una disminución del monto ejecutado de 34,6 % respecto al año 2023 (S/ 84,3 millones), lo que evidencia un ajuste significativo en esta línea de gasto. La menor ejecución se explica, principalmente, por menores gastos en las partidas de Viajes (-17%), Servicios administrativos, financieros y seguros (-25,7 %), Servicios profesionales y técnicos (-14,7 %) y Contrato administrativo de servicios (CAS). En el caso de los CAS, como se mencionó la partida fue reasignada a los gastos de Personal y Obligaciones Sociales.

Cuadro N° 58
Comparativo de ejecución detallada del gasto de la sub-genérica Contratación de Servicios, 2023 – 2024 (En miles de S/)

Detalle Sub-genérica Contratación de Servicios	2023		2024		Var. % (24/23)
	S/ Miles	Part. %	S/ Miles	Part. %	
1: Viajes	876	1,0%	727	1,3%	-17,0%
2: Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión	770	0,9%	768	1,4%	-0,3%
3: Servicios de limpieza, seguridad y vigilancia	681	0,8%	710	1,3%	4,2%
4: Servicios de mantenimiento y reparaciones	479	0,6%	529	1,0%	10,4%
5: Alquileres de muebles e inmuebles	7 029	8,3%	7 267	13,2%	3,4%
6: Servicios administrativos, financieros y seguros	685	0,8%	509	0,9%	-25,7%
7: Servicios profesionales y técnicos	42 600	50,5%	36 355	66,0%	-14,7%
8: Contrato administrativo de servicios (CAS)	24 541	29,1%	0	0,0%	-100,0%
9: Locación de servicios relacionadas al rol de la entidad	6 665	7,9%	8 244	15,0%	23,7%
Total	84 325	100,00%	55 109	100,0%	-34,6%

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante el 2024 se registró una disminución significativa en el nivel de ejecución de la partida “Servicios profesionales y técnicos”, con un avance de 64,6 %, frente al 82,8 % alcanzado en el año 2023. Esta reducción de 18,2 puntos porcentuales se explica principalmente por dos motivos:

- (i) Impacto directo de las restricciones establecidas por el Decreto de Urgencia N° 006-2024, que limitó la ejecución de consultorías y servicios especializados

desarrollados por terceros. Dicha normativa, orientada a preservar la sostenibilidad fiscal y mejorar la eficiencia del gasto público, restringió la contratación de consultorías tanto por personas naturales como jurídicas, afectando la capacidad del Ositrán para ejecutar a cabalidad actividades técnicas clave de regulación y supervisión.

- (ii) Imposibilidad de utilizar los recursos provenientes del servicio de supervisión de la Autopista del Sol. En cumplimiento de lo establecido en la Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo–Sullana, modificado mediante la Adenda N° 02, se efectuó el abono de aproximadamente S/ 8,5 millones, destinados exclusivamente al financiamiento de la supervisión de obras. Sin embargo, dichos recursos no pudieron ser ejecutados debido a la paralización de las obras obligatorias entre marzo y septiembre de 2024, producto de la falta de entrega de terrenos liberados por parte del Concedente. Esta situación limitó la programación de actividades de supervisión y, en consecuencia, afectó la ejecución de los recursos específicos asignados a dicho proyecto.

Estas limitaciones se tradujeron no solo en una menor ejecución financiera (S/ 36,4 millones frente a los S/ 42,5 millones ejecutados en 2023), sino también en un retraso en el desarrollo de estudios y asesorías que forman parte de las funciones misionales del regulador.

Cuadro N° 59
Comparativo avance de ejecución detallada del gasto de la sub-genérica Contratación de Servicios, 2022 – 2023 (En miles de S/)

DETALLE	2023			2024		
	PIM	Ejecución	Avance %	PIM	Ejecución	Avance %
1: Viajes	973,3	884,3	90,8%	739,3	727,4	98,4%
2: Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión	785,3	769,5	98,0%	768,1	768,0	100,0%
3: Servicios de limpieza, seguridad y vigilancia	702,9	681,3	96,9%	710,8	709,9	99,9%
4: Servicio de mantenimiento, acondicionamiento y reparaciones	534,3	479,1	89,7%	529,0	529,0	100,0%
5: Alquileres de muebles e inmuebles	7 248,8	7 029,3	97,0%	7 289,4	7 267,1	99,7%
6: Servicios administrativos, financieros y de seguros	730,3	688,7	94,3%	510,3	509,0	99,7%
7: Servicios profesionales y técnicos	51 259,7	42 458,9	82,8%	56 293,4	36 354,6	64,6%
8: Contrato administrativo de servicios	24 604,9	24 540,6	99,7%			
9: Locación de servicios realizados por persona natural	10 490,3	6 664,8	63,5%	8 484,4	8 244,1	97,2%
Total	97 329,9	84 196,3	86,5%	75 325	55 109	73,2%

Fuente: Reporte de Conciliación SIAF - Módulo Contable.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En síntesis, durante el año 2024 el Ositrán ejecutó su presupuesto priorizando el cumplimiento de sus funciones misionales, con un enfoque orientado a la eficiencia y el uso responsable de los recursos. Si bien se mantuvo una alta ejecución en partidas esenciales como 2.1. Personal y Obligaciones Sociales y 2.2. Pensiones y Otras Prestaciones, la menor ejecución global reflejó las restricciones normativas impuestas por el Decreto de Urgencia N° 006-2024, que limitó la contratación de servicios especializados, así como factores operativos externos como la paralización de obras en la Autopista del Sol, que impidió el uso de recursos específicos destinados a supervisión. No obstante, el regulador logró sostener sus actividades principales de supervisión y fiscalización, reafirmando su compromiso con la transparencia y la calidad en la gestión del gasto público.

XI. CONCLUSIONES

El Reporte de Desempeño 2024 del Ositrán ha sido elaborado con el objetivo de brindar información clara, accesible y relevante sobre el cumplimiento de sus funciones, logros institucionales y desafíos enfrentados durante el año. Esta labor se enmarca en el compromiso del regulador con los principios de transparencia, rendición de cuentas y mejora continua, conforme a los estándares promovidos por la OCDE en materia de calidad regulatoria.

Durante el año 2024, el sector de infraestructura de transporte de uso público supervisado por el Ositrán consolidó su recuperación y expansión, superando en la mayoría de los casos los niveles de actividad prepandemia registrados en 2019. El tráfico de pasajeros y carga mostró incrementos relevantes en los modos aeroportuario, vial, ferroviario y portuario, lo que a su vez impulsó el crecimiento de los ingresos de las entidades concesionarias. En particular, destaca el sector aeroportuario, que alcanzó el 111,6% del tráfico de pasajeros de 2019; la red vial, que incrementó la recaudación de peajes en 10,3% respecto a 2023; la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, con un aumento del 12,0% en pasajeros frente a 2019; y los puertos concesionados, cuya carga movilizada creció 19,0% frente a 2019, con ingresos que aumentaron 53,9% respecto a ese año. Estos resultados reflejan una reactivación sostenida del sistema de concesiones y una mejora en la dinámica económica de los sectores bajo supervisión del Ositrán.

Durante 2024, la gestión institucional del Ositrán se desarrolló en un contexto complejo, marcado por limitaciones en la gobernanza y la ejecución presupuestal. La falta de quorum del Consejo Directivo, vigente desde octubre de 2023, restringió la adopción de acuerdos clave, pese a los esfuerzos por activar mecanismos extraordinarios de gestión a través de la Presidencia Ejecutiva. A nivel financiero, si bien se registró un crecimiento sostenido en el aporte por regulación —alcanzando un récord de S/ 100,8 millones—, las medidas de austeridad impuestas por el Decreto de Urgencia N° 006-2024 limitaron significativamente la ejecución en partidas esenciales como consultorías, viajes y comunicaciones institucionales, afectando el desarrollo pleno de las funciones misionales. En el ámbito de recursos humanos, se consolidó el modelo de teletrabajo como política institucional, alcanzando al 83,5 % del personal, y se avanzó en la implementación del régimen SERVIR, demostrando la capacidad del Ositrán para adaptarse e innovar en la gestión pública, incluso en escenarios de restricciones.

Durante 2024, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) ejecutó un total de 2 469 actividades de supervisión programadas en el Plan Anual de Supervisión, alcanzando un nivel de cumplimiento del 99,9 %. Estas acciones comprendieron supervisiones de campo, verificaciones documentarias, seguimientos de inversiones, entre otros mecanismos de control, priorizando proyectos de alta relevancia como la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y diversas obras en la red vial concesionada. Asimismo, se fortalecieron las actividades de supervisión en las regiones, a pesar de las restricciones impuestas por el marco presupuestario vigente, lo cual evidencia el compromiso institucional con una fiscalización oportuna, técnica y eficiente.

Durante 2024, el Ositrán supervisó inversiones en infraestructura de transporte por un total de USD 1 082,7 millones, siendo el mayor monto registrado en los últimos años. Este esfuerzo refleja el dinamismo de las inversiones en los sectores ferroviario, aeroportuario y portuario, destacando la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, con USD 478,6 millones ejecutados, y el Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con un avance del 99 % en su nuevo terminal. En cuanto al sector portuario, las inversiones alcanzaron USD 165,9 millones, con un papel protagónico de DP World en el Muelle Sur del Callao.

Asimismo, se concretó un hito relevante en la evolución del sistema de concesiones: la firma del contrato de concesión del Anillo Vial Periférico en noviembre de 2024, con una

inversión referencial de USD 2 400 millones. Este megaproyecto se posiciona como la segunda concesión más importante por monto comprometido, después de la Línea 2 del Metro, y representa un paso decisivo para mejorar la conectividad y reducir la congestión vial en Lima y Callao.

Pese a los avances, se identificaron diversos factores que limitaron una mayor ejecución de inversiones, tales como la demora en la entrega de terrenos, problemas contractuales y restricciones presupuestarias. No obstante, la ejecución acumulada de inversiones bajo supervisión del Ositrán alcanzó los USD 12 355 millones, lo que representa el 61,3 % del total comprometido. Este resultado evidencia el rol clave del regulador en el impulso y seguimiento de obras de infraestructura estratégica para el país.

En cumplimiento de su función fiscalizadora y sancionadora, el Ositrán impuso 47 sanciones firmes a entidades prestadoras, por un monto superior a los S/ 2,9 millones. Los sectores portuario y ferroviario fueron los que concentraron el mayor número de sanciones, con un 38% y 26% respectivamente. Asimismo, se aplicaron 16 penalidades a concesionarios por incumplimientos contractuales, por un monto total de S/ 5,4 millones. Destaca el caso del sector red vial, que concentró el 83% del monto total sancionado, principalmente a raíz de demoras en obras y deficiencias en la presentación de informes contractuales. Estas medidas sancionadoras, sustentadas en procesos técnicos y jurídicos.

Durante el año 2024, el Ositrán continuó ejerciendo su función reguladora en materia tarifaria conforme al marco legal vigente, promoviendo eficiencia, transparencia y sostenibilidad en la prestación de los servicios supervisados. En ese contexto, se realizaron múltiples procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria aplicables a infraestructuras portuarias, aeroportuarias y fluviales. Entre los principales avances, destacan las revisiones tarifarias en los terminales portuarios de Paita, Matarani, General San Martín y el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Callao, donde se aprobaron factores de productividad ajustados a las condiciones operativas actuales. Asimismo, se inició la revisión de tarifas aeroportuarias de CORPAC y la fijación de nuevas tarifas en el Nuevo Terminal del Aeropuerto Jorge Chávez y el Puerto de Yurimaguas.

En materia de acceso a las infraestructuras de transporte de uso público, durante 2024 se inició un total de ocho procedimientos de emisión de Mandatos de Acceso en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, orientados a garantizar el acceso equitativo de usuarios intermedios a servicios esenciales como atención de tráfico de pasajeros, equipaje y mantenimiento de aeronaves. A inicios de 2025, se remitieron proyectos de mandato en siete de estos casos para su revisión por las partes involucradas.

En relación con la gestión de contratos, durante el año 2024, el Ositrán continuó ejerciendo su función de emitir opiniones técnicas no vinculantes sobre nuevos contratos de concesión y sus modificaciones, así como interpretar cláusulas contractuales, conforme a las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1362 y su Reglamento. A pesar de la falta de quórum del Consejo Directivo desde octubre de 2023, se implementaron medidas de emergencia que permitieron a la Presidencia Ejecutiva dar continuidad a estas funciones. En ese marco, se emitieron opiniones sobre proyectos de gran relevancia como el Ferrocarril Huancayo-Huancavelica y la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4, además de adendas vinculadas a proyectos clave como el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la Línea 1 y Línea 2 del Metro de Lima y Callao, así como concesiones viales y ferroviarias en diferentes regiones del país.

El Ositrán emitió interpretaciones contractuales relevantes. En el caso del contrato del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao – Zona Sur, se precisó que la cláusula 10.5 sobre garantías no depende de la ejecución de la cláusula 6.34; que los fondos del endeudamiento permitido deben destinarse al objeto del contrato sin establecer una temporalidad específica; y que no se requiere un pacto adicional en contratos con acreedores cuando el Concedente asume la posición del Concesionario en caso de caducidad. Asimismo, respecto al contrato del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez,

se estableció que la tarifa por transferencia de pasajeros, según la cláusula 1.1 del Anexo 5 y la Adenda N° 6, debe aplicarse tanto a pasajeros internacionales en tránsito (INT-INT) como nacionales (DOM-DOM), considerando los servicios disponibles al momento de la firma de la adenda.

En materia de atención de reclamos y solución de controversias, durante 2024, el Tribunal de Solución de Controversias (TSC) gestionó 765 expedientes, de los cuales se resolvieron 482 (63%), contribuyendo significativamente a reducir la carga procesal acumulada. El 49,38% de los casos resueltos estuvieron relacionados con la infraestructura ferroviaria, seguidos de un 43,57% en el ámbito portuario. En cuanto al sentido de las resoluciones, el 50% de las apelaciones fueron declaradas infundadas, mientras que un 25,5% fueron fundadas. Además, el Cuerpo Colegiado del Ositrán inició dos nuevos procedimientos de controversia que se encuentran en trámite.

En relación con la función normativa, durante el 2024, el Ositrán continuó con una intensa labor de revisión y actualización normativa, orientada a modernizar su marco regulatorio y adecuarlo a las necesidades actuales del sector. Entre los principales avances se encuentran las propuestas de modificación de reglamentos clave como el de Información Confidencial, Supervisión, Acceso a la Infraestructura, Atención de Usuarios, Reclamos y Contratación de Empresas Supervisoras, los cuales se encontraban en distintas fases del proceso normativo al cierre del año.

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 el 2024, el Ositrán continuó fortaleciendo su alineamiento con las buenas prácticas promovidas por la OCDE, especialmente en materia de política regulatoria, transparencia y rendición de cuentas. Se consolidó la implementación del Análisis de Impacto Regulatorio (RIA) en diversos procesos normativos, se publicó una Agenda Temprana para informar con anticipación a los stakeholders, y se participó activamente en reuniones de la Red de Reguladores Económicos y del Comité de Política Regulatoria de la OCDE. Además, se avanzó significativamente en la implementación de las recomendaciones del PAFER, alcanzando un 66% de cumplimiento, y se reforzaron mecanismos de acceso a la información, digitalización de trámites y rendición de cuentas ante la ciudadanía y el Congreso. Estos esfuerzos reflejan el compromiso institucional del Ositrán con una regulación de alta calidad, basada en evidencia y orientada al usuario.

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 2024, el Ositrán consolidó su compromiso con la integridad institucional y la lucha contra la corrupción mediante la implementación efectiva de su Sistema Integrado de Gestión y el Modelo de Integridad, logrando mantener las certificaciones ISO 9001 e ISO 37001. Se alcanzó un cumplimiento del 96% del Programa de Integridad, se fortaleció la gestión de riesgos y se impulsaron acciones de sensibilización, capacitación y supervisión. Destaca también el puntaje récord de 1.79 en el Índice de Capacidad Preventiva frente a la Corrupción, el más alto entre los organismos reguladores, así como la implementación del Barómetro de Integridad y la transparencia activa en sus interacciones con las entidades reguladas. Estos logros reflejan una cultura institucional sólida, ética y orientada a la mejora continua.

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 año 2024, Ositrán fortaleció sus mecanismos de relacionamiento con los usuarios y otros stakeholders mediante una serie de actividades presenciales y virtuales orientadas a informar, orientar y sensibilizar a los ciudadanos sobre sus derechos y deberes frente a las infraestructuras de transporte de uso público. En total, se brindaron 8,281 orientaciones a través de diferentes canales, con un predominio del canal presencial (74.8%). Asimismo, se realizaron 275 actividades de educación (charlas informativas), logrando capacitar a 10,652 personas, con un importante incremento del 51.6% respecto al año anterior. También se ejecutaron 438 jornadas y ferias informativas —de las cuales

394 fueron jornadas y 44 ferias— lo que representó un aumento del 73.8% respecto a 2023. Estas actividades permitieron contactar a 376,872 ciudadanos, principalmente a través de medios virtuales como envíos de mailing y SMS. Además, se desarrollaron 20 actividades de sensibilización en fechas clave y en diversas ITUP, como aeropuertos, estaciones del Metro de Lima y Callao y peajes de la Red Vial, reforzando el vínculo con los usuarios a través de acciones lúdicas y accesibles.

También se gestionaron 384 casos de incidencias de los usuarios mediante la interposición de buenos oficios, destacando que el 79% de ellos fueron canalizados a través del correo electrónico institucional. Asimismo, se realizaron 35 sesiones de Consejos de Usuarios —20 de alcance nacional y 15 regionales— con una participación activa en modalidad mayoritariamente presencial. A ello se sumaron 7 visitas de campo a infraestructuras clave y la organización del Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios, que congregó a representantes de los ocho consejos. Además, se convocaron 5 audiencias públicas vinculadas a procedimientos tarifarios y se llevaron a cabo 4 mesas de trabajo interinstitucionales para abordar retos operativos y de accesibilidad.

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 2024, se encontraban laborando en el Ositrán un total de 369 colaboradores, cifra que representa una leve disminución del 1,1 % respecto al año anterior (373). Durante el año, cesaron 37 colaboradores, lo cual representa un incremento del 23,3 % en comparación con los 30 ceses registrados en 2023. Esta variación se explica, principalmente, por la conclusión de contratos bajo el régimen CAS y por renuncias voluntarias de personal que paso al régimen de SERVIR.

Con relación a las características del personal, el 59,4 % de los colaboradores se encuentran bajo el régimen CAS, mientras que el 38,5 % se encuentra bajo el régimen del Decreto Legislativo N° 728. Del total, el 44,2 % corresponde a mujeres y el 55,8 % a hombres, manteniéndose una distribución similar a la del año anterior. La mayoría del personal (40,1 %) se encuentra en el rango de edad entre 40 a 49 años. En términos de formación académica, el 87 % cuenta con estudios universitarios completos y el 35,5 % con estudios de posgrado concluidos. Finalmente, se resalta que el 83,5 % del personal se encuentra en modalidad de teletrabajo, siendo el 73,7 % en teletrabajo total y el 9,8 % en modalidad parcial.

Durante el año fiscal 2024, el Ositrán manejó un presupuesto institucional modificado de ingresos de S/ 123,7 millones, ligeramente inferior al del año anterior (-3,1 %), debido principalmente a una menor disponibilidad de saldos de balance. A pesar de esta disminución, los ingresos corrientes mostraron un crecimiento de 2,63 %, destacando los aportes por regulación como principal fuente, los cuales representaron el 99,1 % de los ingresos corrientes. En cuanto a los gastos, el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) ascendió a S/ 135 millones, lo que significó una contracción del 2,2 % respecto a 2023, en un contexto de racionalización del gasto. Este ajuste estuvo marcado por la reducción de partidas como “Bienes y Servicios” (-22,3 %) y “Adquisición de Activos No Financieros” (-78,2 %).

En cuanto a la ejecución presupuestal, el gasto total ejecutado por el Ositrán en 2024 fue de S/ 114,6 millones, alcanzando un nivel de ejecución de 84, %, 5.2 puntos porcentuales menos que el año anterior. Esta reducción obedeció principalmente a las restricciones impuestas por el Decreto de Urgencia N° 006-2024, que limitó la ejecución de determinadas partidas (consultorías, viajes, publicidad y servicios especializados), así como por la imposibilidad de ejecutar los recursos específicos asociados a la supervisión de la Autopista del Sol, debido a la paralización de obras por falta de entrega de terrenos liberados. En este contexto, la partida de “Bienes y Servicios” tuvo una ejecución de 73,5 %, con una caída del 34,6 % en el monto ejecutado frente a 2023. No obstante, partidas como “Personal y Obligaciones Sociales” y “Pensiones” mantuvieron niveles de

ejecución superiores al 99 %. A pesar del entorno restrictivo, el Ositrán logró priorizar la sostenibilidad operativa y el cumplimiento de sus funciones misionales, ajustando su ejecución al marco normativo vigente y optimizando el uso de los recursos disponibles.

ANEXOS

Anexo N° 1 Listado de Entidades Prestadoras

Al 2023

N°	ENTIDAD PRESTADORA	INFRAESTRUCTURA	INICIO DE LA CONCESIÓN	MODALIDAD	PLAZO
CARRETERAS					
1	NORVIAL S.A.	Red Vial N°5: Ancón - Huacho - Pativilca	2003	Autosostenible	25 años
2	CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.	Red Vial N°6: Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica	2005	Autosostenible	30 años
3	CONCESIONARIA IIRSA NORTE S.A.	Eje Multimodal Amazonas Norte: Paita - Yurimaguas	2005	Cofinanciada	25 años
4	CONCESIONARIA INTEROCEÁNICA SUR - TRAMO 2 S.A.	IIRSA Sur Tramo 2: Urcos - Inambari	2005	Cofinanciada	25 años
5	CONCESIONARIA INTEROCEÁNICA SUR - TRAMO 3 S.A.	IIRSA Sur Tramo 3: Inambari - Iñapari	2005	Cofinanciada	25 años
6	INTERSUR CONCESIONES S.A.	IIRSA Sur Tramo 4: Inambari - Azángaro	2005	Cofinanciada	25 años
7	CONCESIONARIO CANCHAQUE S.A.	Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque	2007	Cofinanciada	15 años
8	SURVIAL S.A.	IIRSA Sur Tramo1: San Juan de Marcona - Urcos	2007	Cofinanciada	25 años
9	CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A.	IIRSA Sur Tramo5: Matarani - Ilo - Azángaro	2007	Cofinanciada	25 años
10	SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA DEL NORTE S.A.C.	Red Vial N° 4 Tramos Viales Pativilca - Santa - Trujillo y Puerto Salaverry - Empalme R01N	2009	Autosostenible	25 años
11	CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY - ACOS S.A.	Tramo Vial: Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo - Huaral - Acos	2009	Cofinanciada	15 años
12	OBRAINSA CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.	Tramo Vial: Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún	2009	Cofinanciada	15 años
13	CONCESIONARIA VIAL DEL SOL S.A.	Autopista del Sol - Trujillo - Sullana	2009	Autosostenible	25 años
14	SOCIEDAD DESARROLLO VIAL DE LOS ANDES S.A.C.	IIRSA Centro Tramo 2: Puente Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco	2010	Autosostenible	25 años
15	CONCESIONARIA PERUANA DE VIAS S.A.	Tramo Vial Desvío Quilca - Desvío Arequipa (Repartición) - Desvío Matarani - Desvío Moquegua - Desvío Ilo - Tacna - La Concordia	2013	Autosostenible	25 años
16	CONVIAL SIERRA NORTE S.A.	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2	2014	Autosostenible	25 años
AEROPUERTOS					
17	LIMA RIAPORT PARTNERS S.R.L	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	2001	Autosostenible	40 años
18	AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	2006	Cofinanciada	25 años
19	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A.	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	2011	Cofinanciada	25 años
PUERTOS					
20	TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A.	Terminal Portuario de Matarani	1999	Autosostenible	30 años
21	DP WORLD CALLAO S.A	Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur	2006	Autosostenible	30 años
22	TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A.	Terminal Portuario de Paita	2009	Autosostenible	30 años
23	TRANSPORTADORA CALLAO S.R.L.	Terminal de Embarque de Concentración de Minerales en el Terminal Portuario del Callao	2011	Autosostenible	20 años
24	APM TERMINALS CALLAO S.A.	Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao	2011	Autosostenible	30 años
25	CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	2011	Cofinanciada	30 años
26	TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.	Terminal Portuario General San Martín - Pisco	2014	Autosostenible	30 años
27	SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A	Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	2018	Autosostenible	30 años
HIDROVÍAS					
28	CONCESIONARIA HIDROVÍA AMAZÓNICA S.A.	Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramirza – Iquitos – Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón	2017	Cofinanciada	20 años
VÍAS FÉRREAS					
29	FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.	Ferrocarril del Sur y del Sur Oriente	1999	Autosostenible	35 años
30	FERROVÍAS CENTRAL ANDINA S.A.	Ferrocarril del Centro	1999	Autosostenible	40 años
31	GYM FERROVÍAS S.A.	Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador - Av. Grau - San Juan de Lurigancho	2011	Cofinanciada	30 años
32	SOCIEDAD COCESIONARIA METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A.	Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambeta de la Red Básica del metro de Lima y Callao	2014	Cofinanciada	35 años
1	CORPAC	Aeropuertos No Concesionados			
2	ENAPU	Puertos No Concesionados			

Fuente: Contratos de Concesión

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Anexo N° 2 Estados Financieros 2023 (no auditados)

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA

Al 31 de Diciembre del 2024 y 2023

(EN SOLES)

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
Dirección General de Contabilidad Pública
Versión 240301

Fecha : 28/02/2025

Hora : 15:07:11

Página : 1 de 1

SECTOR : 01 PRESIDENCIA CONSEJO MINISTROS

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

EF-1

	2024	2023
ACTIVO		
ACTIVO CORRIENTE		
Efectivo y Equivalente de Efectivo	Nota 3 117,890,836.80	90,150,166.31
Inversiones Financieras	Nota 4 0.00	0.00
Cuentas por Cobrar (Neto)	Nota 5 0.00	0.00
Otras Cuentas por Cobrar (Neto)	Nota 6 12,406,977.46	19,928,288.53
Inventarios (Neto)	Nota 7 98,235.10	90,116.21
Servicios y Otros Pagados por Anticipado	Nota 8 395,429.24	250,343.20
Otras Cuentas del Activo	Nota 9 0.00	959,393.11
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	130,791,478.60	111,378,307.36
ACTIVO NO CORRIENTE		
Cuentas por Cobrar a Largo Plazo	Nota 10 0.00	0.00
Otras Ctas. por Cobrar a Largo Plazo	Nota 11 0.00	0.00
Inversiones Financieras (Neto)	Nota 12 0.00	0.00
Propiedades de Inversión	Nota 13 0.00	0.00
Propiedad, Planta y Equipo (Neto)	Nota 14 4,189,834.69	4,979,537.64
Otras Cuentas del Activo (Neto)	Nota 15 1,719,598.69	2,804,064.57
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	5,909,433.38	7,783,602.22
TOTAL ACTIVO	136,700,911.98	119,161,909.58
Cuentas de Orden	Nota 37 194,326,255.44	218,114,001.69
Las Notas forman parte integrante de los Estados Financieros		

	2024	2023
PASIVO Y PATRIMONIO		
PASIVO CORRIENTE		
Sobregiros Bancarios	Nota 16 0.00	0.00
Cuentas por Pagar a Proveedores	Nota 17 220,491.76	1,520,913.57
Impuestos, Contribuciones y Otros	Nota 18 176,372.40	238,633.11
Remuneraciones y Beneficios Sociales	Nota 19 4,941,378.06	4,864,060.14
Obligaciones Previsionales	Nota 20 0.00	0.00
Operaciones de Crédito	Nota 21 0.00	0.00
Parte Cte. Deudas a Largo Plazo	Nota 22 0.00	0.00
Otras Cuentas del Pasivo	Nota 23 12,898,068.59	18,872,079.23
Ingresos Diferidos	Nota 24 10,872,932.55	9,438,150.86
TOTAL PASIVO CORRIENTE	29,109,233.36	34,933,836.91
PASIVO NO CORRIENTE		
Deudas a Largo Plazo	Nota 25 0.00	0.00
Cuentas Por Pagar a Proveedores	Nota 26 0.00	61,804.06
Beneficios Sociales y Oblig. Prev.	Nota 27 1,274,331.23	1,284,757.73
Obligaciones Previsionales	Nota 28 0.00	0.00
Provisiones	Nota 29 780,765.98	10,789,099.31
Otras Cuentas del Pasivo	Nota 30 0.00	4,161,443.96
Ingresos Diferidos	Nota 31 93,647,930.53	77,012,683.99
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	95,703,027.74	88,309,789.04
TOTAL PASIVO	124,812,261.10	123,243,625.95
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 (12,734,987.56)	(28,705,354.81)
TOTAL PATRIMONIO	11,888,650.88	(4,081,716.37)
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	136,700,911.98	119,161,909.58
Cuentas de Orden	Nota 37 194,326,255.44	218,114,001.69

ESTADO DE GESTION
Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2024 y 2023
(EN SOLES)

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

EF-2

		2024	2023
INGRESOS			
Ingresos Tributarios Netos	Nota 38	528,702.00	1,708,480.68
Ingresos No Tributarios	Nota 39	4,358,975.31	4,203,758.67
Aportes por Regulación	Nota 40	104,165,936.00	93,311,141.60
Traspasos y Remesas Recibidas	Nota 41	11,221,797.79	10,336,579.08
Donaciones y Transferencias Recibidas	Nota 42	0.00	0.00
Ingresos Financieros	Nota 43	1,205,668.43	3,117,746.34
Otros Ingresos	Nota 44	5,885,848.88	20,274,065.46
TOTAL INGRESOS		127,366,928.41	132,951,771.83
COSTOS Y GASTOS			
Costo de Ventas	Nota 45	0.00	0.00
Gastos en Bienes y Servicios	Nota 46	(55,750,096.90)	(59,515,674.97)
Gastos de Personal	Nota 47	(53,082,995.12)	(51,042,210.64)
Gastos por Pens.Prest.y Asistencia Social	Nota 48	(1,373,386.74)	(1,228,732.32)
Transferencias, Subsidios y Subvenciones Sociales Otorgadas	Nota 49	0.00	0.00
Donaciones y Transferencias Otorgadas	Nota 50	0.00	0.00
Traspasos y Remesas Otorgadas	Nota 51	(5,731,171.21)	(15,955,599.29)
Estimaciones y Provisiones del Ejercicio	Nota 52	(4,765,724.92)	(11,868,031.19)
Gastos Financieros	Nota 53	(646,295.95)	(1,276,188.78)
Otros Gastos	Nota 54	(46,890.32)	(175,313.93)
TOTAL COSTOS Y GASTOS		(121,396,561.16)	(141,061,751.12)
RESULTADO DEL EJERCICIO SUPERAVIT (DEFICIT)		5,970,367.25	(8,109,979.29)

 **CONTADOR GENERAL** ☒
WILDORO GRONERT ALVA
DNI 01062777
MAT. N 19265
05/03/2025 17:05:29

 **DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION** ☒
THOU SU CHEN CHEN
DNI 41081750
06/03/2025 09:15:17

 **Porel TITULAR DE LA ENTIDAD** ☒
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
DNI 08271955
06/03/2025 12:49:11

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO
Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2024 y 2023
(EN SOLES)

Fecha : 28/02/2025
Hora : 15:07:26
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 2023	24,623,638.44	0.00	0.00	0.00	(15,609,863.68)	9,013,774.76
Ajustes de Ejercicios Anteriores	0.00	0.00	0.00	0.00	(4,985,511.84)	(4,985,511.84)
Trasposos y Remesas del Tesoro Publico	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Trasposos y Remesas de Otras Entidades	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Trasposos de Documentos	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Otras Operaciones Patrimoniales	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Superávit (Déficit) del Ejercicio	0.00	0.00	0.00	0.00	(8,109,979.29)	(8,109,979.29)
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 2023	24,623,638.44	0.00	0.00	0.00	(28,705,354.81)	(4,081,716.37)
SALDO INICIAL AL 01 DE ENERO DE 2024	24,623,638.44	0.00	0.00	0.00	(28,705,354.81)	(4,081,716.37)
Ajustes de Ejercicios Anteriores	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Trasposos y Remesas del Tesoro Publico	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Trasposos y Remesas de Otras Entidades	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Trasposos de Documentos	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Otras Operaciones Patrimoniales (Nota)	0.00	0.00	0.00	0.00	10,000,000.00	10,000,000.00
Superávit (Déficit) del Ejercicio	0.00	0.00	0.00	0.00	5,970,367.25	5,970,367.25
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 2024	24,623,638.44	0.00	0.00	0.00	(12,734,987.56)	11,888,650.88

- Las Notas deben ser explicativas.

 **CONTADOR GENERAL** ☒
WILDORO GRONERT ALVA
DNI 01062777
MAT. N 19265
05/03/2025 17:05:36

 **DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION** ☒
THOU SU CHEN CHEN
DNI 41081750
06/03/2025 09:15:21

 **Por el TITULAR DE LA ENTIDAD** ☒
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
DNI 08271955
06/03/2025 12:49:36

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO
Por los años terminados al 31 de Diciembre del 2024 y 2023
(EN SOLES)

Fecha : 03/03/2025
Hora : 11:48:25
Página : 1 de 1

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

EF-4

CONCEPTOS	AÑO 2024	AÑO 2023
A.- ACTIVIDADES DE OPERACION		
Cobranza de Impuestos, Contribuciones y Derechos Administrativos (Nota)	0.00	0.00
Cobranza de Aportes por regulación	100,787,300.93	94,096,309.67
Cobranza de Venta de Bienes y Servicios y Renta de la Propiedad	5,482,019.43	6,151,702.28
Donaciones y Transferencias Recibidas (Nota)	0.00	0.00
Traspasos y Remesas Recibidas del Tesoro Público (Nota)	11,221,797.79	10,336,579.08
Otros (Nota)	27,766,631.95	41,434,590.64
MENOS		
Pago a Proveedores de Bienes y Servicios (Nota)	(55,544,978.49)	(59,165,167.54)
Pago de Remuneraciones y Obligaciones Sociales	(52,908,063.94)	(51,060,907.50)
Pago de Otras Retribuciones y Complementarias	0.00	0.00
Pago de Penales y Otros Beneficios	0.00	0.00
Pago por Prestaciones y Asistencia Social	(1,373,386.74)	(1,228,732.32)
Transferencias, Subsidios y Subvenciones Sociales Otorgadas	0.00	0.00
Donaciones y Transferencias Otorgadas (Nota)	0.00	0.00
Traspasos y Remesas Otorgadas al Tesoro Público (Nota)	(5,731,171.21)	(15,955,599.29)
Otros (Nota)	(1,207,971.00)	(8,256,098.85)
AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE OPERACION	28,492,178.72	16,352,676.17
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	(1,088,429.29)	(2,186,443.74)
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)	(407,640.00)	(1,274,709.00)
Otros (Nota)	0.00	0.00
AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE INVERSION	(1,496,069.29)	(3,461,152.74)
C.- ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO		
Colocaciones de Valores y Otros Documentos (Nota)	0.00	0.00
Endeudamiento Interno y/o Externo (Nota)	0.00	0.00
Otros (Nota)	0.00	0.00
MENOS		
Amortización, Intereses, Comisiones y Otros Gastos de la Deuda (Nota)	0.00	0.00
Otros (Nota)	0.00	0.00
Traslado de Saldos por Fusión, Extinción, Adscripción	0.00	0.00
AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO PROVENIENTE DE ACTIVIDAD DE FINANCIAMIENTO	0.00	0.00
D.- AUMENTO (DISMINUCION) DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO	26,996,109.43	12,891,523.43
E.- DIFERENCIA DE CAMBIO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFECTIVO	744,561.06	(2,115,124.60)
F.- SALDO EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL INICIO DEL EJERCICIO	90,150,166.31	79,373,767.48
G.- SALDO EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL FINALIZAR EL EJERCICIO	117,890,836.80	90,150,166.31

Las Notas deben ser explicativas

1/1/204

Anexo N° 3 Fichas de Contratos de Concesión de la Red Vial – 2024

Red Vial N° 5 - Tramo Ancón-Huacho-Pativilca		
Fecha de suscripción	15 de enero de 2003	
Concesionario	Red Vial 5 S.A. (antes Norvial S.A.)	
Compromiso de inversión	USD 168,5 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2024	USD 172,0 millones (incluye IGV)	
Avance físico al 31.12.2024	PRIMERA ETAPA	SEGUNDA ETAPA
	100%	100,00%
Estado al 31.12.2024	Primera Etapa: Concluida Segunda Etapa: Concluida	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple con la subsanación dentro de los plazos del Contrato

IIRSA Norte: Paíta-Yurimaguas			
Fecha de suscripción	17 de junio de 2005		
Concesionario	Concesionaria IIRSA Norte S.A.		
Compromiso de inversión	USD 641.3 millones (incluye IGV)		
Inversiones al 31.12.2024	USD 619.81 millones (incluye IGV)		
Principales avances 2024	Durante el año 2024, 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 por el Fenómeno El Niño Costero 2017: Concluidas. - Obras accesorias Desvíos provisionales Puente aguas Claras y Puente Naranjillo: 78.50%. - Obras accesorias desvíos provisionales sector Aserradero: 77.24%.		
Avance físico al 31 de diciembre de 2024	OBRAS OBLIGATORIAS / OBRA ADICIONAL	OBRAS ACCESORIAS 22 SECTORES	OBRAS ACCESORIAS 24 SECTORES
	100%	99.82%	104.05%
Estado al 31 de diciembre del 2024	La ejecución de las obras principales del Contrato de Concesión se ha concluido. A la fecha, se vienen ejecutando de labores de operación y mantenimiento de la infraestructura concesionada, así como mantenimientos periódicos y de señalización (ITMs). Además de la ejecución de obras adicionales y accesorias.		
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO	
	Varios	Cumple	

Red Vial N° 6 – Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica			
Fecha de suscripción	20 de septiembre 2005		
Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A.		
Compromiso de inversión	USD 219,3 millones (sin IGV) Obras del Contrato Principal S/. 199,1 millones (sin IGV) Obras Nuevas y Otras		
Inversiones al 31.12.2024	USD 219,3 millones (sin IGV) Obras del Contrato Principal S/. 199,1 millones (sin IGV) Obras Nuevas y Otras		
Principales avances 2024	Las Obras del Contrato de Concesión		
Avance físico al 31.12.2024	PRIMERA ETAPA	SEGUNDA ETAPA	TERCERA ETAPA
	100.00%	100.00 %	100.00%
Estado al 31.12.2024	Primera Etapa: Concluida, incluye actividades preparatorias. Segunda Etapa: Concluida Tercera Etapa: Concluida		
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO		NIVEL ALCANZADO
	Varios		Cumple

IIRSA Sur, Tramo 2 : Urcos-Inambari	
Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005
Concesionario	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.
Compromiso de inversión	USD 705,1 millones (incluye IGV)
Inversiones al 31.12.2024	USD 671,4 millones (incluye IGV)
Principales avances 2024	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 Accesorio 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. En 2022, el 02 de mayo se inició el 02 la Obra Accesorio Km. 61+061 al Km. 61+300 (progresiva hito) y se culminó el 19 de setiembre de 2022, con una inversión de US\$ 755,971.59, la obra esta observada y está en proceso de levantamiento de observaciones. Asimismo, en el año 2022, el 02 de mayo se inició la Obra Accesorio Km. 244+300 al Km. 244+500 (progresiva hito) y logro un avance acumulado al 31.12.2022 de 56.39%, con una inversión de US\$ 699,724.92, la obra se reinicia el 02 de mayo de 2023. El año 2022, el 19 de agosto se inició la Obra Accesorio Km. 3+440 al Km. 3+500 (progresiva hito) y logro un avance acumulado al 31.12.2022 de 0.01%, con una inversión de US\$ 1'295,305 incluyendo IGV, reajuste y Tasa

	de Regulación, la obra concluyo el 14 de Agosto del 2023 Asiento de libro de Obra N° 353. El año 2022, el 19 de agosto se inició la Obra Accesorio Km. 8+928.76 al Km. 9+024 (progresiva hito) y logro un avance acumulado al 31.12.2022 de 74.91%, con una inversión de US\$ 962,215, incluyendo IGV, reajuste y Tasa de Regulación, la obra concluyo el 14 de Agosto del 2023 Asiento de libro de Obra N° 509. El 04 de Octubre del 2024, se inició la ejecución de la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje de Yanacancha, ubicada en el km 90 con un Presupuesto referencial al año 2004 de US\$ 9'701,649.20 (sin IGV, presupuesto no incluye Tasa de regulación). En el 2022 concluyó el ITM de 10 puentes y continua el ITM de 22 puentes y 86 pontones. Asimismo, se ejecutaron ITMs de reparaciones de daños causados por derrumbes.	
Avance físico al 31.12.2024	OBRA CONTRACTUAL	
	100%	
Estado al 31.12.2024	Las Obras contractuales fueron culminadas al 100% A la fecha, se inició la ejecución de la Obra Complementaria Construcción de la UIPP Km. 90+000, que contribuirá al inicio de la etapa de explotación.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

IIRSA Sur, Tramo 3: Inambari-Iñapari		
Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005	
Concesionario	Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	
Compromiso de inversión	USD 687,4 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2024	USD 636,1 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2024	Durante el año 2024, en el Tramo 3 de la IIRSA Sur, se culminó la ejecución de la Obra Accesorio Sector Km 258+640 al Km 258+690 (Progresiva Hito), está 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 31.12.2024	OBRA CONTRACTUAL	
	100%	
Estado al 31.12.2024	La concesión se encuentra en etapa de operación.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro-Inambari		
Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005	
Concesionario	Intersur Concesiones S.A.	
Compromiso de inversión	USD 663,6 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2024	USD 853,5 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2024	En la IIRSA Sur Tramo 4, el Concesionario culminó en mayo de 2024 la ejecución del Componente N° 1 del Túnel Ollachea (obras civiles), en tanto el Componente N° 2 del Túnel Ollachea que corresponde al equipamiento electromecánico se encuentra en ejecución con un avance de 31.8% al 31 de diciembre de 2024. También se culminó en octubre de 2024 la Obra Accesorio de Sector Inestable Km. 342+280 al Km. 342+560. En abril de 2024 se inició la Fase 2 del Evitamiento Ollachea que corresponde a la zona urbana, la cual a diciembre de 2024 se encuentra suspendida su ejecución por factores climatológicos y sociales.	
Avance físico al 31.12. 2024	OBRA CONTRACTUAL 100%	
Estado al 31.12.2024	La concesión se encuentra en etapa de operación. Se presentan los siguientes avances: - Obras de la Etapa de Construcción: culminadas - Túnel Ollachea Componente 01: culminado - Túnel Ollachea Componente 02: 31.8% - Evitamiento Ollachea Fase 01: culminado - Evitamiento Ollachea Fase 02: suspendida - Obra Accesorio Sector Inestable Km. 342: culminado	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

IIRSA Sur, Tramo 1: Marcona - Urcos		
Fecha de suscripción	23 de octubre de 2007	
Concesionario	Carretera Andina del Sur S.A.C. (Antes Survial S.A.)	
Compromiso de inversión (en USD, incluido IGV)	USD 145,4 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2024	USD 160,3 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2024	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 31.12.2024	OBRA CONTRACTUAL 109.02%	
Estado al 31.12.2024	Obras contractuales al 99.02%. Obras Adicionales ejecutadas aproximadamente 10.00 %.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	(*)	Cumple

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

IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo, Matarani - Azángaro		
Fecha de suscripción	24 de octubre de 2007.	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sur S.A.	
Compromiso de inversión actualizado	USD 329,9 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2024	USD 307,558 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2024	Se continua con la ejecución del proyecto de la Segunda Calzada de la Carretera Puno - Juliaca , valorizada en USD 89 millones a nivel de costo directo estuvo paralizada por la falta de entrega de terrenos "liberados y sin interferencias", se han concluido 40.8km de los 48.2km del proyecto. Avance al 31.12.2024 = 95.24% (incluye metrados EDI, variaciones y mayores metrados). Existe un retraso de más de 9 años para entrega de terrenos del Concedente al Concesionario	
Avance físico al 31.12.2024	OBRA CONTRACTUAL	
	98.5%	
Estado al 31.12.2024	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 17.25 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
	(*)	Cumple

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

Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque		
Fecha de suscripción	9 de enero de 2007	
Concesionario	Carretera Sierra Piura S.A.C. (antes Concesión Canchaque S.A.C.)	
Compromiso de inversión	USD 37,9 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2024	USD 37,6 millones (incluye IGV)	
Avance físico al 31.12.2024	OBRAS DE CONSTRUCCIÓN	OBRA ADICIONAL (Puente Filadera)
	100%	100%
Estado al 31.12.2024	- 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, quien no ha aceptado y desistido de atender dicho pedido	

	- El Concedente a través de terceros (<i>contrato el 2018</i>) contrato la ejecución de la Obra Accesorio: Rotonda del Km 72 (<i>habiendo pedido su calificación el 2021</i>). 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 (<i>Cláusula 6.35 del Contrato de Concesión</i>). Debe tenerse en cuenta que para viabilizar dichas obras debe suscribirse una Adenda al Contrato, trámite que el Concedente (Estado) insume en promedio 3 años. A la fecha las Partes tiene en proceso el trámite de la Adenda N° 03 que les permitiría ampliar el plazo de la Concesión a fin de atender el periodo lluvioso que se avecina en tanto se define la continuidad del Concesionario o una nueva convocatoria para su concesión.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

Red Vial N° 4 - Pativilca - Puerto Salaverry		
Fecha de suscripción	18 de febrero de 2009	
Concesionario	Autopista del Norte S.A.C – AUNOR	
Compromiso de inversión	USD 460,2 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2024	USD 255,9 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2024	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. Presenta una longitud total de 39.7 Kilómetros, ubicado referencialmente entre los Kilómetros 415.3 y Kilómetro 453.7 de la Panamericana Norte. El plazo de la obra es de 18 meses. La obra se inició el 28 de febrero de 2021 y culminó su ejecución en agosto de 2024. Así mismo, en octubre de 2024 se culminó con la ejecución de la Primer Fase de la Unidad de Peaje Santa, ambas obras se ejecutaron en el marco de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión.	
	Avance físico al 31.12.2024	OBRAS DE LA SEGUNDA CALZADA 61,85%
Estado Actual de la Concesión	- 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
	Varios	Cumple

Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral - Acos		
Fecha de suscripción	20 de febrero de 2009	
Concesionario	Consortio Concesión Chancay- Acos S.A.	
Compromiso de inversión	USD 41,6 millones (incluye IGV)	
Inversiones al 31.12.2024	USD 40 millones (incluye IGV). (*)	
Principales avances 2024	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 vía. - Construcción de tres puentes y rehabilitación de tres puentes vehiculares. - Construcción del puente Mataka, concluido en setiembre de 2014. - Está en ejecución la obra complementaria construcción de la unidad de peaje y pesaje, alcanzando un avance al 31.12.2017 del 100%.	
Avance físico al 31 de diciembre de 2024	OBRAS CONTRACTUALES	
	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 Sinistrados 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 31.12.2024	USD 24,8 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2024	A diciembre de 2024 las obras de la Concesión se encuentran culminadas, en diciembre de 2017 se terminó con el proceso de aceptación de la totalidad de las obras ejecutadas y se aprobó el último CAO. La Concesión se encuentra en la etapa de Explotación.	
Avance físico al 31.12.2024	OBRAS CONTRACTUALES	
	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 2014. - El 24 de julio de 2018 fue suscrita el Acta de Trato Directo en la cual se determina que la fecha de inicio de explotación de la Concesión es el 20 de diciembre de 2017. - 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
	Varios	Cumple

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 31.12.2024	USD 447.4 millones (incluye IGV)
Principales avances 2024	Inicio de Ejecución de las obras de reconstrucción del FEN Puente Arenita – Calzada Existente (23.09.24) Obras Obligatorias: Evitamiento Guadalupe EV6, Puente Chamán, Tramo Continúo Guadalupe Mocupe TC6, Puente Avispero
Avance físico al 31.12.2024	OBRAS CONTRACTUALES – SEGUNDA CALZADA
	39,67%
Estado Actual de las Concesiones	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): • 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 – Paján (TC-03: Km. 617+960 – Km. 623+199) – Junio 2019 • Tramo Continuo Paján – Pacasmayo (TC-04: Km. 638+300 – Km. 663+200) – Setiembre 2017 • Tramo Continuo Mocupe – Chiclayo (TC-07: Km. 748+500 – Km. 765+920) – Diciembre – 2017 • Evitamiento Piura (EV-09: Km. 993+700 – 1000+900) – Enero 2018 • Tramo Continuo Guadalupe – Mocupe (TC-06: Km. 729+980 - Km. 740+100) – Agosto 2018 • Evitamiento Chocope (EV-03: Km. 615+200 - Km. 615+960) - Diciembre 2018 • Paso a Desnivel Relleno Sanitario (Km. 760+154) • Paso a Desnivel Chiquito (Km. 596+551) - Agosto 2018. • TC04 – EV05 (Km. 667+940 al Km. 668+400) – Octubre 2020 • Ovalo Paján Fin Km. 630+560 al Km. 631+100 (EV04) • Tramo Continuo Paján - Pacasmayo (TC-04) Km. 638+100 al Km. 638+300 • Tramo Continuo Chicama – Chocope (TC-02) Km. 607+180 al Km. 610+133 – Puente Careaga Km. 610+133 al Km. 610+355 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. 616+268 – diciembre 2018)	
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 31.12.2024	USD 120,3 millones (incluye IGV)	
Principales avances 2024	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 diciembre de 2024	OBRAS DE NO PUESTA A PUNTO	OBRAS DE PUESTA A PUNTO
	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	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

Tramo Vial Desvío Quilca - Desvío Arequipa (Repartición) - Desvío Matarani - Desvío Moquegua - Desvío Ilo - Tacna - La Concordia	
Fecha de suscripción	30 de enero de 2013
Concesionario	Concesionaria Peruana de Vías - COVINCA S.A.
Compromiso de inversión	USD 134,3 millones (incluye IGV)
Inversiones al 31.12.2024	USD 37,7 millones (incluye IGV)
Principales avances 2024	La ejecución de las Obras de Puesta a Punto se inició en mayo del 2016 y fueron aceptadas en agosto de 2020. A diciembre de 2024, se tiene un 28,04% de avance de inversión ejecutada, que corresponde a un avance de 428.613 Km de obras de Puesta a Punto, se encuentra pendiente la ejecución de Obras Distintas de Puesta a Punto por demoras en la entrega de terrenos por parte del Concedente al Concesionario y también se tiene pendiente la solución de Siglas (según Adenda 2 del Contrato).
Avance físico al 31.12.2024	OBRAS CONTRACTUALES
	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 estaciones de peaje y el pesaje móvil de la Concesión.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	Varios	Cumple

Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilate-Emp. PE-3N	
Fecha de suscripción	28 de mayo de 2014
Concesionario	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.
Compromiso de inversión	USD 269,2 millones (incluye IGV)
Inversiones al 31.12.2024	USD 222,9 millones (incluye IGV)
Principales avances 2024	- Se conserva el avance acumulado del 80.92% en las obras de Rehabilitación y Mejoramiento y en obras adicionales aprobadas mediante Acta de Acuerdo se tiene el 76.39% de avance acumulado. - Los trabajos de Mantenimiento Periódico Inicial – MPI, que se iniciaron el 09 de marzo del 2016 culminaron en el mes de abril del 2019, continúa labores de Conservación. No se realizó el Peritaje (2019-2025); el Concesionario comunica levantar observaciones que considera “son técnicas” y continúa con el proceso de Arbitraje que estimo culminar en diciembre 2024. - El Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico Inicial del Sub Tramo 07: Cajamarca – Km 1269+000 y las Zonas Urbanas, no fue elaborado y no se ejecutaron Inversiones, con una posible modificación según el Capítulo XIX del contrato de concesión, (oficio N° 4951-2017-MTC/25 del 27.11.2017). Actualmente con el “Acta de cierre de Trato Directo” (07.11.2024), concluiría la Inversión comprometida con la ejecución del MPI según cláusula 6.2. - Continúa la revisión de Expedientes Técnicos de Soluciones Definitivas para Puntos Críticos y Puntos Vulnerables ubicados en los sub tramos con Mantenimiento Periódico Inicial (2017-2024). - Continúa la revisión de Expedientes Técnicos de Medidas Definitivas que darán solución a las Emergencias Viales (producidas desde el 2015) de diversos sectores que se encuentran en los sub tramos de Rehabilitación y Mejoramiento. y de Mantenimiento Periódico Inicial. - Se encuentra en proceso la actualización del Estudio Definitivo de Ingeniería (Agosto 2023 – Enero 2025). En la atención de las observaciones técnicas cursadas al Concesionario, surgen controversias que el Concesionario utiliza como argumento para iniciar un Arbitraje que se encuentra en proceso.
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. Chilate 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 - 2024

Ferrocarri del Centro		
Fecha de suscripción	19 julio de 1999	
Concesionario	Ferroviás Central Andina S.A.	
Avance físico al 31 de diciembre de 2024	NO APLICA Cumplimiento del standard FRA Clase II	
Principales avances 2024	Tramo Callao - <u>La Oroya</u>: Estándares de Seguridad FRA para vías férreas clase 3, ejecutadas por Ferrovías Central Andina S.A. en el marco de la Adenda N° 7, cumplimiento de la obligación en noviembre del 2016. Tramo <u>La Oroya</u> – Huancaayo: Estándares de Seguridad FRA para vías férreas clase 2, ejecutadas por Ferrovías Central Andina S.A. en el marco de lo establecido en el contrato de concesión, cumplimiento de la obligación en febrero del 2019.	
Inversiones al 31.12.2024	Las inversiones ejecutadas al 31 de diciembre de 2024, las cuales incluyen las inversiones relacionadas a la adenda N° 7 (alcanzar FRA III tramo Callao – La Oroya) ascienden a USD 56,961,517 (incluye IGV)	
Estado al 31.12.2024	En operación. El concesionario viene cumpliendo sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión (mantener los bienes de la concesión en buen estado de conservación para que estén aptos para la operación).	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	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 STANDARDS. ➤ Los estándares exigidos para el Material Rodante son: ✓ 49CFR229 LOCOMOTIVE SAFETY STANDARDS ✓ 49CFR 216 PASSENGER EQUIPMENT SAFETY STANDARDS ✓ 49CFR215 FREIGH CAR SAFETY STANDARDS	100%

Ferrocarri del Sur y Sur - Oriente		
Fecha de suscripción	21 julio de 1999	
Concesionario	Ferrocarri Transandino S.A.	
Avance físico al 31.12.2024	NO APLICA Cumplimiento del standard FRA Clase II	
Inversiones al 31.12.2024	USD 77,761,362 (incluye IGV)	

Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente		
Estado al 31.12.2024	En operación. El concesionario viene cumpliendo sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión (mantener los bienes de la concesión en buen estado de conservación para que estén aptos para la operación).	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	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. 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 STANDARS	100%

Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau-San Juan de Lurigancho					
Fecha de suscripción	11 de abril de 2011				
Concesionario	Tren Urbano de Lima S.A.				
Inversión comprometida	- OBRAS CONTRACTUALES (100%): USD 202 545,665 (incluye IGV) - OBRAS ADENDA 4 (100%): USD 469,163,761 (incluye IGV)				
Avance físico al 31.12.2024	NO APLICA				
Inversiones al 31.12.2024	MONTO DE INVERSIONES INICIALES EJECUTADAS		MONTO DE INVERSIONES DE LA ADENDA N° 4 EJECUTADAS		
	USD 202 545 665 (incluye IGV)		USD 469,163,761 (incluye IGV)		
Estado al 31.12.2024	En operación. El concesionario viene cumpliendo con sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, relacionadas con la prestación del servicio y conservación de los Bienes de la Concesión				
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO		NIVEL ALCANZADO		
	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.		Indicadores	Parámetros exigidos	Niveles alcanzados 2024
			Ds	95% (mínimo)	99,69%
			Rs	85% (mínimo)	93.34%

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

	- 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.	L	25% (máximo de elementos sucios)	7,78%
		F	8% (máximo)	0,48%

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

Fecha de suscripción	28 de marzo de 2014		
Concesionario	Metro de Lima Línea 2 S.A.		
Principales características		Aspectos	Detalle
		Modalidad	Cofinanciada
		Factor de competencia para adjudicación	Menor monto de cofinanciamiento y menor monto de Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO)
		Plazo de concesión	35 años
		Longitud	Línea 2 (27km) y Línea 4 (8 km)
		Número de Estaciones	35
		Patios Taller	2
Avance físico al 31.12.2024	INVERSIONES EJECUTADAS		
	63.85%		
Inversión comprometida	USD 5,346.50 millones (incluye IGV)		
Inversiones al 31.12. 2024	3,292 USD millones (incluye IGV)		
Estado al 31.12.2024	Durante el año 2024, se reconoció inversiones por un monto de US\$ 818,072,315.78 (incluido el IGV).		
	El avance de las obras civiles a diciembre de 2024 es el siguiente:		
	Etapa 1A		Porcentaje
	Patio Taller Santa Anita		100%
	Estaciones Etapa 1A (E-20, E-21, E-22, E-23, E-24)		100%
	Túnel Etapa 1A		100%
	Pozos PV20, PV21, PV22, PV23		100%
	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)		78.42%
	Túnel Etapa 1B		98.65%
	Pozos PV19Bis, PV24		100%
	Pozos PV19, PV25, PV26		100%
	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)	63.91%																																								
	Túnel Etapa 2L2	49.56%																																								
	Pozos PV1Bis, PV1, PV2, PV3, PV4, PV8, PV9, PV10 No se han iniciado obras en los PV06, PV06, PV07	42.6325%																																								
	Material Rodante	83.33%																																								
	N° Trenes en Lima – Peru 35	100%																																								
	N° Trenes en Italia 07	95%																																								
	Como se puede observar en la información indicada, a diciembre de 2024, la Etapa 1A del Proyecto se encuentra culminada, por lo que el 21 de diciembre del 2023 inició la marcha blanca.																																									
	Estudios Definitivos de ingeniería.																																									
	Etapa 1A: Aprobados = 31 / revisión = 0 / No presentados = 0																																									
Etapa 1B: Aprobados = 33 / revisión = 2 / No presentados = 2																																										
Etapa 2: Aprobados = 40 / revisión = 8 / No presentados = 20																																										
EDI Material Rodante: Aprobado = 1 / Revisión = 0 / No presentado = 0																																										
<table><tr><th colspan="5">CUADRO RESUMEN DE ESTADO DE EDIs</th></tr><tr><th>ETAPA</th><th>Aprobados</th><th>Revisión</th><th>Entrega pendiente</th><th>Total</th></tr><tr><td>Etapa 1A</td><td>31</td><td>0</td><td>0</td><td>31</td></tr><tr><td>Etapa 1B</td><td>33</td><td>2</td><td>2</td><td>37</td></tr><tr><td>Etapa 2-L2</td><td>29</td><td>0</td><td>7</td><td>36</td></tr><tr><td>Etapa 2-L4</td><td>11</td><td>8</td><td>13</td><td>32</td></tr><tr><td>Material rodante</td><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>1</td></tr><tr><td>Total</td><td>105</td><td>10</td><td>22</td><td>137</td></tr></table>			CUADRO RESUMEN DE ESTADO DE EDIs					ETAPA	Aprobados	Revisión	Entrega pendiente	Total	Etapa 1A	31	0	0	31	Etapa 1B	33	2	2	37	Etapa 2-L2	29	0	7	36	Etapa 2-L4	11	8	13	32	Material rodante	1	0	0	1	Total	105	10	22	137
CUADRO RESUMEN DE ESTADO DE EDIs																																										
ETAPA	Aprobados	Revisión	Entrega pendiente	Total																																						
Etapa 1A	31	0	0	31																																						
Etapa 1B	33	2	2	37																																						
Etapa 2-L2	29	0	7	36																																						
Etapa 2-L4	11	8	13	32																																						
Material rodante	1	0	0	1																																						
Total	105	10	22	137																																						
Sobre el avance en la aprobación de los estudios definitivos de ingeniería (EDI), se cuentan con la aprobación por parte del Concedente de 105 estudios, de un total de 137; siendo que para la Etapa 1A se cuenta con 31 EDIs aprobado de un total de 31, para la Etapa 1B se cuenta con 33 EDIs aprobados de un total de 37 y de la Etapa 2 el número de EDIs aprobados son 40 de un total de 68. Asimismo, se cuenta con el EDI aprobado del Material Rodante.																																										
En cuanto a la entrega de las áreas de la Concesión, se encuentran pendiente de entrega 04 áreas de manera parcial: Estación 04 Aeropuerto, Estación Gambetta 01, Estación Canta Callao y Estación 05 El Olivar.																																										
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO																																								
	No aplica	No aplica																																								

Anexo N° 5 Fichas de Contratos de Concesión de Puertos – 2024

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 31.12.2024	USD 290,37 millones (incluye IGV)
Principales avances 2024	Durante el 2024 no se ejecutaron inversiones.
Estado al 31.12.2024	Hasta el 2024, 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 Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur.	
Fecha de suscripción	24 de julio de 2006.
Concesionario	DP World Callao S.R.L.
Compromiso de inversión	USD 731,26 millones (incluye IGV)
Inversiones valorizadas al 31.12.2024	USD 731,33 millones (incluye IGV)
Principales avances 2024	Durante el 2024, se culminó la ejecución de las Obras de Inversiones Obligatorias de la Fase 2 e Inversiones Adicionales, cuyos inicios se dieron durante el mes de septiembre de 2021. En línea con lo anterior, el 24 de julio de 2024 se firmaron las actas de recepción final de las obras civiles y equipamiento portuario de las Inversiones Obligatorias de la Fase 2, cuyos trabajos comprendieron: la ampliación del muelle hasta 960 metros (segmentos 7, 8, 9 y parte del segmento 10), el incremento de 30,500 m2 del patio de almacenamiento, sistema de agua contraincendios (ACI), obras menores y la adquisición de equipamiento portuario conformado principalmente por dos (2) grúas pórtico de muelle (QC), seis (6) grúas de patio (RTG), entre otros. Asimismo, el 19 de septiembre de 2024, se firmó el acta de recepción final de las obras civiles y equipamiento portuario de las Inversiones Adicionales, cuyos trabajos comprendieron: la ampliación del muelle hasta 1,050 metros (segmento 10), el incremento de 64,500 m2 del patio de almacenamiento, subestaciones y sistema eléctrico, sistema de agua contraincendios (ACI), taller de mantenimiento, cargadores eléctricos para E-ITV, obras menores y la adquisición de equipamiento portuario conformado principalmente por dos (2) grúa pórtico de muelle (QC), diez (10) grúas de patio (RTG), entre otros. Por otro lado, el 15 de octubre de 2024, se firmó el acta de recepción de la Inversión Adicional "Ampliación de Vestuarios en el Edificio de Amenidades" cuyo presupuesto aprobado asciende a S/ 574,645.75 inc. IGV
Estado al 31.12.2024	El 21 de octubre de 2024 inició la ejecución de la Obra de Inversión Adicional "Ampliación de Edificios", la cual presenta un avance del 8.82% al 31 de diciembre de 2024.
Niveles de Servicio (*)	

NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL	Indicador	Tiempo para el inicio de la Descarga			Tiempo para el zarpe de la Nave			Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga			Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía		
	Unidad de Medida	Minutos			Minutos			Contenedores por hora			Minutos		
	Requerimiento Individual	≤ 30			≤ 30			≥ 20			(*) ≤ 45 ≤ 30		
		Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)
Número de Operaciones que no lograron el NSP	55° Trimestre Dic23/Feb24	212	3	215	209	6	215	935	2	937	87,246	16,894	104,240
	56° Trimestre Mar/Mag 2024	220	16	236	233	3	236	915	0	915	76,649	24,402	101,051
	57° Trimestre Jun/Ago 2024	222	2	224	220	4	224	1015	7	1022	84,301	27,551	111,852
	58° Trimestre Sep/Nov 2024	227	0	227	222	5	227	1040	24	1064	78,306	42,258	120,564

NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL	Indicador	Tiempo para el inicio de la Descarga	Tiempo para el zarpe de la Nave	Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga	Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía
	Unidad de Medida	Minutos	Minutos	Contenedores por hora	Minutos
	Requerimiento Promedio Trimestral	≤ 20	≤ 20	(*) ≥ 20 ≥ 25	(*) ≤ 30 ≤ 20
	Medición Promedio Trimestral	55° Trimestre Dic23/Feb24	5	13	33.12
56° Trimestre Mar/Mag 2024		13	12	31.27	25
57° Trimestre Jun/Ago 2024		5	13	31.28	25
58° Trimestre Sep/Nov 2024		5	13	28.41	30

Elaboración propia.
Fuente: Concesionario.
(*) Información preliminar en proceso de supervisión, sujeta a revisión

Terminal Portuario de Paíta	
Fecha de suscripción	09 de septiembre de 2009
Concesionario	Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.
Compromiso de inversión	USD 311.64 millones (incluye IGV)
Inversiones valorizadas al 31.12.2024	USD 290.73 millones (incluye IGV)
Principales avances 2024	Durante el año 2024, la Autoridad Portuaria Nacional recibió Obras de Inversión Adicional por un monto estimado en US\$ 2'592,460.00, inc. IGV, las cuales se detallan a continuación: Adquisición de dos (02) Cucharas Graneleras Adquisición de dos (02) Tolvas Graneleras Adquisición de un (01) Montacargas de 5 Ton Adquisición de 06 Terminal Tractors Alimentación de una (01) Barredora Además, el Concesionario solicitó la recepción de las obras de Inversión Adicional: "Adquisición de treinta (30) ganchos de elevación automática", con un presupuesto de obra de US\$ 175,230.00 inc. IGV, y "Herramientas tecnológicas para la administración del mantenimiento de los activos", con un presupuesto de obra de US\$ 593,399.13 inc. IGV.
Estado al 31.12.2024	El 9 de julio de 2024 inició la ejecución de la Obra de Inversión Adicional "Sistema de Detección y Extinción Automática de Incendios para Equipamiento e Infraestructura Crítica de Terminales Portuarios Euroandinos", la cual presenta un avance del 82.49% al 31 de diciembre de 2024.
Niveles de Servicio (*)	

NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL	Indicador	Tiempo de Espera de Nave			Tiempo de Recepción de Mercancía			Tiempo de Entrega de Mercancía		
	Unidad de Medida	Horas			Minutos			Minutos		
	Requerimiento Individual	≤ 4			≤ 30			≤ 30		
		Medidos (Σ)	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos (Σ)	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos (Σ)	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)
Número de Operaciones que no lograron el NSP	58° Trimestre Ene/Mar 2024	173	173	0	14,466	14,397	69	18,995	18,322	673
	59° Trimestre Abr/Jun 2024	118	118	0	13,420	13,386	34	16,137	16,093	44
	60° Trimestre Jul/Set 2024	139	139	0	17,350	17,311	39	23,861	23,852	9
	61° Trimestre Oct/Dic 2024	172	172	0	35,192	35,055	137	40,168	39,677	491

NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL	Indicador	Tiempo de Recepción de Mercancía	Tiempo de Entrega de Mercancía	Rendimiento de embarque y descarga de contenedores - Nuevo Muelle de Contenedores			Rendimiento de embarque y descarga de contenedores - Muelle Espigón	Rendimiento de embarque y descarga de Roll On - Roll Off	Rendimiento de embarque y descarga de Granel Líquido	Rendimiento de embarque y descarga de Granel Sólido	Rendimiento de embarque y descarga de Otras Cargas
	Unidad de Medida	Minutos	Minutos	Contenedor / Hora-Grúa			Naves full container	Toneladas/hora	Toneladas/hora	Toneladas/hora	Toneladas/hora
	Requerimiento Promedio Trimestral	≤ 20	≤ 20	≥ 25			≥ 20	≥ 250	≥ 300	≥ 400	≥ 150
				GRÚA 1	GRÚA 2	GRÚA 3	Grúa Movil				
Medición Promedio Trimestral	58° Trimestre Ene/Mar 2024	11	12	33.95	32.95	30.28	21.40	Sin movimiento	303.53	650.08	381.68
	59° Trimestre Abr/Jun 2024	10	11	31.19	31.51	30.28	22.21		301.91	606.01	239.38
	60° Trimestre Jul/Set 2024	11	10	35.48	33.26	33.80	24.23		323.70	707.48	266.90
	61° Trimestre Oct/Dic 2024	12	13	31.40	30.32	30.73	20.57		288.16	670.16	197.57

Elaboración propia.

Fuente: Concesionario.

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

Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao	
Fecha de suscripción	28 de enero del 2011
Concesionario	Transportadora Callao S.A.
Compromiso de inversión	USD 113,21 millones (incluye IGV)
Inversiones valorizadas al 31.12.2024	USD 113,21 millones (incluye IGV)
Principales avances 2024	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 2024, 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 En el 2024 no se ejecutaron inversiones.
Estado al 31.12.2024	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.
Niveles de Servicio (*)	

Indicador	Tiempo de espera de nave			Tiempo de inicio de embarque de mercancía			Indicador	Indicadores de Productividad
Unidad de Medida	Horas			Horas			Unidad de Medida	Toneladas/hora
Requerimiento Individual	≤ 4			≤ 3			Requerimiento Promedio Trimestral	≥ 1,600
	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)		
39° Trimestre Dic23/Feb 2024	34	34	0	34	34	0	39° Trimestre Dic23/Feb 2024	1,642.88
40° Trimestre Mar/May 2024	39	39	0	39	39	0	40° Trimestre Mar/May 2024	1,613.11
41° Trimestre Jun/Ago2024	37	37	0	37	36	1	41° Trimestre Jun/Ago2024	1,688.76
42° Trimestre Set/Nov 2024	38	38	0	38	38	0	42° Trimestre Set/Nov 2024	1,616.67

Elaboración propia.
Fuente: Concesionario.
(*) Información preliminar en proceso de supervisión, sujeta a revisión

Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao	
Fecha de suscripción	11 de mayo de 2011
Concesionario	APM Terminals Callao S.A.
Compromiso de inversión	USD 1,425.98 millones (incluye IGV)
Inversiones al 31.12.2024	USD 481.07 millones (incluye IGV)
Principales avances 2024	Durante el 2024, se recepcionaron las siguiente Obras: - Inversiones Complementarias: Remodelación de Balanza 02, Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) y Ampliación de Vestuarios para Personal Operativo (Changing Room). - Etapas 3B: Construcción de un patio para contenedores refrigerados - Block 2. Por otra parte se continua con la supervisión de la ejecución de las inversiones complementarias: - Reubicación de Tuberías en el Amarradero 5A, con un avance estimado de 29.8%, Nueva Zona SUNAT en almacén K, con un avance estimado de 19.2% al 31 de diciembre del 2024. - Upgrade de la Planta de Tratamiento de aguas residuales con fines de reúso, con un avance estimado de 30% al 31 de diciembre del 2024. Asimismo, se continua con la supervisión de la ejecución de las Obras a la suscripción de la Adenda N° 1 - Etapa 3A que comprende la ejecución de doce (12) Silos para granos limpios de 5,000 T cada uno, la adquisición e instalación de dos (2) CSU para descarga de granos en el muelle 11, la construcción y habilitación de la Puerta N° 3 con cinco (5) balanzas para el manejo de carga general, pero con énfasis en carga rodante y finalmente la construcción de un nuevo patio para almacenamiento de contenedores llenos de 2.13 Has., que al 31.dic.2024 presentaba un avance estimado acumulado del 23% y Adelanto de Obras en función a la demanda, correspondiente a la Etapa 3B "Reubicación rack de tuberías para graneles líquidos en el Amarradero 3B", el cual presenta un avance estimado de 13%, ambos al 31 de diciembre de 2024.
Estado al 31.12.2024	Hasta el 2024, el concesionario APMTTC ejecutó obras por un importe valorizado en USD 481.07 millones (incluidos IGV), siendo en mayor medida la que corresponden al adelanto de las obras correspondientes a la Etapa 3ª y 3B, en adición a ello se ejecutaron otras obras complementarias en equipamiento portuario y obras civiles.
Niveles de Servicio (*)	

NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL	NSP DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EXISTENTE A PARTIR DE LA FECHA DE TOMA DE POSESIÓN									NSP CORRESPONDIENTE A CADA ETAPA			
	Indicador	Tiempo para el inicio de la descarga			Tiempo para el zarpe de la Nave			Rendimiento para Operación de Contenedores - Con Grúas Pórtico de Muelle Existente (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		
		Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)
Número de Operaciones que no lograron el NSP	51 Trimestre Ene/Mar 2024	276	13	289	352	12	364	62	0	62	409	0	409
	52 Trimestre Abr/Jun 2024	267	13	280	345	19	364	43	0	43	391	0	391
	53 Trimestre Jul/Set 2024	283	12	295	366	8	374	44	0	44	412	0	413
	54 Trimestre Oct/Dic 2024	297	2	299	379	13	392	67	0	67	401	0	401

NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL	NSP DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EXISTENTE A PARTIR DE LA FECHA DE TOMA DE POSESIÓN									NSP CORRESPONDIENTE A CADA ETAPA				
	Indicador	Tiempo para el inicio de la descarga	Tiempo para el zarpe de la Nave	Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía	Rendimiento para Operación de Contenedores - Con Grúas Pórtico de Muelle Existente (Muelles 5A y 5B)	Rendimiento para Operación de Contenedores - Sin Grúas Pórtico de Muelle	Rendimiento para Carga Rodante	Rendimiento para Carga Fraccionada (- Grúa móvil)	Rendimiento para Carga Sólida a Granel en General (- Muelle II)	Rendimiento para Carga Sólida a Granel de Fertilizante	Rendimiento para Carga Fraccionada (Grúa móvil)	Rendimiento para Carga Sólida a Granel en General (Muelle II)	Rendimiento para Graneles Fertilizantes	Rendimiento para Operación de Contenedores - Con Grúas Pórtico (Muelles 5D y 5E)
	Unidad de Medida	Minutos	Minutos	Minutos	Movimientos/ hora/grúa	Contenedores/ hora/grúa	Toneladas/hora	Toneladas/hora	Toneladas/hora	Toneladas/hora	Movimiento/ hora	Toneladas/hora	Toneladas/hora	Movimientos/ hora/grúa
	Requerimiento Promedio Trimestral	≤ 20	≤ 20	≤ 30	≥ 25	≥ 10	≥ 90	≥ 100	≥ 400	≥ 300	≥ 15	≥ 1,200	≥ 900	≥ 25
Medición Promedio Trimestral	51 Trimestre Ene/Mar 2024	11	13	60	25.82	19.25	118.07	188.35	478.30	409.58	6.45	871.06	Sin movimiento	310
	52 Trimestre Abr/Jun 2024	11	13	60	26.45	16.30	117.73	172.14	461.02	413.07	4.59	707.41	Sin movimiento	315
	53 Trimestre Jul/Set 2024	10	13	61	25.50	16.63	131.03	164.32	449.46	448.54	5.61	800.94	Sin movimiento	28.9
	54 Trimestre Oct/Dic 2024	9	12	61	25.53	13.54	132.47	158.70	467.34	463.13	4.64	732.13	Sin movimiento	28.8

Elaboración propia.
Fuente: Concesionario.
(*) Información preliminar en proceso de supervisión, sujeta a revisión.

Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma

Fecha de suscripción	31 mayo 2011
Concesionario	Puerto Amazonas S.A. – COPAM.
Compromiso de inversión	USD 54,6 millones (incluye IGV)
Inversiones valorizadas al 31.12.2024	USD 36,1 millones (incluye IGV)
Principales avances 2024	En el año 2024, no se han ejecutado inversiones.
Estado al 31.12.2024	El proyecto contempla la construcción de un muelle marginal incluida las instalaciones y equipamiento portuario para su operación, el cual se desarrollará en dos fases. Durante el 2016, se culminaron las obras correspondientes a la Fase I, conformada por tres hitos: Obras de Río, Obras en Tierra y Equipamiento Portuario. Con una inversión estimada de USD 37,5 millones (incluido IGV). Para la Fase II se prevé una inversión de USD 16,4 millones. Se cuenta con expediente técnico aprobado, sujeta al "gatillo" de 600 mil toneladas métricas anuales o tasa de ocupación del muelle de 44%. En el año 2024, no se han ejecutado inversiones.

Niveles de Servicio (*)

--

NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL	Indicador	Tiempo de Recepción de Mercancía			Tiempo de Entrega de Mercancía		
	Unidad de Medida	Minutos			Minutos		
	Requerimiento Individual	≤ 30			≤ 30		
		Medidos (Σ)	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos (Σ)	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)
Número de Operaciones que no lograron el NSP	29° Trimestre 15Dic23 / 14Mar 24	189	189	0	134	134	0
	30° Trimestre 15Mar24 / 14Jun 24	160	160	0	153	153	0
	31° Trimestre 15Jun / 14set 24	238	238	0	149	149	0
	32° Trimestre 15Set / 14Dic 24	213	213	0	136	136	0
NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL	Indicador	Tiempo de Recepción de Mercancía	Tiempo de Entrega de Mercancía	Readimiento trimestral de embarque y descarga para barcasas y chatas		Readimiento trimestral de embarque y	
	Unidad de Medida	Minutos	Minutos	Carga General	Contenedores	Carga General	
	Requerimiento Promedio Trimestral	≤ 20	≤ 20	≥ 80	≥ 12	≥ 20	
				Toneladas / Hora	Contenedor / hora	Toneladas / Hora	
Medición Promedio Trimestral	29° Trimestre 15Dic23 / 14Mar 24	9.48	13.27	105.05	Sin Movimiento	59.55	
	30° Trimestre 15Mar24 / 14Jun 24	8.38	14.24	Sin Movimiento	Sin Movimiento	74.70	
	31° Trimestre 15Jun / 14set 24	7.63	12.93	Sin Movimiento	Sin Movimiento	80.65	
	32° Trimestre 15Set / 14Dic 24	8.02	14.01	91.48	Sin Movimiento	59.12	

Elaboración propia.
Fuente: Concesionario.
(*) Información preliminar en proceso de supervisión, sujeta a revisión.

Terminal Portuario General San Martín - Pisco	
Fecha de suscripción	21 de julio de 2014
Concesionario	Terminal Portuario Paracas S.A.
Compromiso de inversión	USD 249,1 millones (incluye IGV)
Inversiones valorizadas al 31.12.2024	USD 185.75 millones (incluye IGV)
Principales avances 2024	Durante el 2024, se recibió las siguientes Inversiones Complementarias: - IC N°45: Equipamiento Portuario – Tolva Ecológica para Clinker. - IC N°47: Planta de Tratamiento de Aguas Residuales Domésticas con Fines de Reúso. - IC N°48: Equipamiento Portuario - Porta Contenedores. - IC N°49: Equipamiento Móvil - Camionetas para Supervisión Operativa. - IC N° 52: Mejoramiento del Sistema de Tomas para Reefer racks. - IC N° 54: Equipamiento para soporte operativo de contenedores. Asimismo, como Adelanto de Obras en Función a la Demanda para el año 2024, se han recepcionado las siguientes obras: - Etapas 2 - "Grúa móvil Liebherr LHM 420. - Etapas 3 "Equipamiento Portuario – Porta Contenedores. Por otro lado desde el 01 de marzo de 2024, se encuentra en ejecución la Obra de Inversión Complementaria "Solución de Terminal Operating System TOS" que presenta un avance estimado acumulado del 74% al 31 de diciembre de 2024.

Estado al 31.12.2024	A la fecha el Concesionario ha ejecutado una inversión de USD 185.75 millones con IGV, entre obras civiles y equipamiento portuario.
---------------------------------	--

Niveles de Servicio (*)

Indicador	Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave			Tiempo para el desatraque de la Nave			Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel		
Unidad de Medida	Minutos			Minutos			Minutos		
Requerimiento Individual	≤ 30			≤ 30			≤ 30		
	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron
38° Trimestre Dic 23 / Feb 24	87	82	5	87	86	1	8,424	1,821	6,603
39° Trimestre Mar / May 24	80	80	0	80	78	2	11,337	1,830	9,507
40° Trimestre Jun / Ago 24	90	89	1	90	90	0	10,318	2,030	8,288
41° Trimestre Set / Nov 24	No presentó (*)	-	-	No presentó (*)	-	-	4,366	595	3,771

Indicador	Tiempo de Recepción de Contenedores			Tiempo de Entrega de Contenedores			Tiempo de recepción y entrega continua		
Unidad de Medida	Minutos			Minutos			Minutos		
Requerimiento Individual	≤ 30			≤ 30			≤ 20		
	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron	Medidos	Cumplieron	No Cumplieron
38° Trimestre Dic 23 / Feb 24	Sin Movimien	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimien	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
39° Trimestre Mar / May 24	2,158	2,096	62	1,587	535	1,052	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
40° Trimestre Jun / Ago 24	4,676	4,386	290	4,601	2,546	2,055	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
41° Trimestre Set / Nov 24	4,560	4,181	369	4,510	1,753	2,757	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento

Indicador	Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave		Tiempo de Recepción de Carga Fraccionada y Carga sólida		Tiempo de Entrega de Contenedores		Rendimiento de embarque y descarga de carga granel sólido		Rendimiento de embarque y descarga de carga granel líquido		Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada					Rendimiento de embarque y descarga		
Unidad de Medida	Minutos		Minutos		Minutos		Toneladas/hora		Toneladas/hora		Toneladas/hora					Unidades/hora		
Requerimiento Promedio Trimestral	< 20	< 20	< 30	< 20	< 20	< 20	> 400	> 140	> 150	> 150	> 130	> 250	> 40	> 40	> 30	> 15	> 15	> 15
38° Trimestre Dic 23 / Feb 24	00:05:00	00:08:00	01:18:45	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	405.61	Sin Movimiento	163.82	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	88.38	Sin Movimiento	17.02	Sin Movimiento
39° Trimestre Mar / May 24	00:05:00	00:08:00	01:18:26	00:15:05	00:56:31	00:56:31	509.32	Sin Movimiento	150.30	145.37	212.02	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
40° Trimestre Jun / Ago 24	00:10:00	00:13:00	01:11:33	00:17:48	00:46:30	00:46:30	452.54	Sin Movimiento	180.66	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	80.00	Sin Movimiento	16.14	Sin Movimiento
41° Trimestre Set / Nov 24	No presentó (*)	No presentó (*)	01:22:22	00:13:33	00:53:38	00:53:38	429.80	Sin Movimiento	168.39	408.14	150.45	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento

NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL	Indicador	Rendimiento de embarque y descarga de contenedores	
	Unidad de Medida	Contenedor / Hora-Grúa	
	Requerimiento Promedio Trimestral	≥ 16	
		GRÚA 1	GRÚA 2
Medición Promedio Trimestral	14° Trimestre Nov2023/Ene20	17.75	16.10
	15° Trimestre Feb/Abr 2024	15.94	15.05
	16° Trimestre May/Jul 2024	15.12	16.17
	17° Trimestre Ago/Oct 2024	16.18	16.38

Elaboración propia.

Fuente: Concesionario.

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

Terminal Portuario Multipropósito Salaverry	
Fecha de suscripción	1 de octubre de 2018
Concesionario	Salaverry Terminal Internacional S.A.
Compromiso de inversión	USD 270,2 millones (incluye IGV)
Inversiones valorizadas al 31.12.2024	USD 140.23 millones (incluye IGV)

Principales avances 2024	Durante el año 2024, se recibió seis (6) Inversiones Discrecionales, los cuales son: - ID N° 1: Construcción de Servicios Higiénicos para Personal de las Operaciones Portuarias. - ID N° 2: Elevación de Tensores en los Almacenes de Soya y Fertilizantes Etapa 2 y Adelanto de la Etapa 4. - ID N° 3: Reforzamiento Estructural para el Ensanche de las Puertas Principales de Acceso al Almacén de Azúcar Etapa 1. - ID N° 4: Implementación de Estaciones para Actividades de Manteo. - ID N° 5: Implementación de Tomas Reefer para Contenedores Refrigerados. - ID N° 07: Construcción de Laboratorio de Muestras para Concentrado de Minerales, todas estas inversiones se encuentran culminadas y operativas desde el 12.jul.2024. Asimismo, desde el 9 de setiembre de 2024, se encuentra en ejecución la ID N° 13: “Zona de Almacenamiento de Graneles Sólidos - Parque de Antracita para el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry” con una inversión estimada de US\$ 12.91 millones, que al 31 de diciembre de 2024 presentaba un avance estimado acumulado del 5.19 %. Dicha Obra tiene un plazo de ejecución de treientos (300) días calendario con fecha estimada de culminación programada para el 6 de julio de 2025.
	Estado al 31.12.2024 Hasta el 2024, el concesionario ejecutó obras por un importe valorizado en USD 140.23 millones (incluidos IGV), entre obras civiles y equipamiento portuario.

Niveles de servicio (*)

Indicador	Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave			Tiempo para el desatraque de la Nave			Tiempo de Recepción de la carga		
Unidad de Medida	Minutos			Minutos			Minutos		
Requerimiento Individual	≤ 30			≤ 30			≤ 30		
	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)
Trimestre (29 Nov 2023/ 26 Feb 2024)	48	48	0	58	58	0	10,542	3,244	7,298
Trimestre (27 Feb 2024/ 26 May 2024)	46	46	0	48	48	0	12,827	3,921	8,906
Trimestre (27 May 2024/ 24 Ago 2024)	74	74	0	74	74	0	16,892	5,851	11,041
Trimestre (25 Ago 2024/ 22 Nov 2024)	74	74	0	76	76	0	16,806	5,891	10,915

Indicador	Tiempo de Recepción de carga fraccionada para sacos de azúcar (**)			Tiempo de Entrega de la carga			Recepción y entrega continuada		
Unidad de Medida	Minutos			Minutos			Minutos		
Requerimiento Individual	≤ 90			≤ 30			≤ 20		
	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)	Medidos	Cumplieron (✓)	No Cumplieron (x)
Trimestre (29 Nov 2023/ 26 Feb 2024)	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones	13,340	5,126	8,214	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones
Trimestre (27 Feb 2024/ 26 May 2024)	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones	14,161	5,788	8,373	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones
Trimestre (27 May 2024/ 24 Ago 2024)	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones	17,606	5,886	11,720	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones
Trimestre (25 Ago 2024/ 22 Nov 2024)	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones	21,679	6,274	15,405	Sin operaciones	Sin operaciones	Sin operaciones

(**) Con Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0113-2019-APN-DIR, de fecha 04 de noviembre de 2019, la APN aprobó la actualización de los NSP de carga fraccionada para sacos de azúcar en el TPMS

Indicador	Tiempo para el		Tiempo de									
	Inicio de operaciones comerciales de la nave	Desatraque de la Nave	Recepción de la carga	Recepción de la carga fraccionada para sacos de azúcar (***)	Entrega de la carga							
Unidad de Medida	Minutos		Minutos									
Requerimiento Promedio Trimestral	≤ 20	≤ 20	≤ 20	≤ 63	≤ 20							
Trimestre (29 Nov 2023/ 26 Feb 2024)	00:03:45	00:15:37	00:49:20	Sin Operaciones	00:44:45							
Trimestre (27 Feb 2024/ 26 May 2024)	00:03:25	00:11:55	00:47:23	Sin Operaciones	00:43:29							
Trimestre (27 May 2024/ 24 Ago 2024)	00:04:16	00:05:39	00:45:12	Sin Operaciones	00:53:21							
Trimestre (25 Ago 2024/ 22 Nov 2024)	00:04:00	00:03:11	00:45:51	Sin Operaciones	00:52:16							
(***) Con Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0113-2019-APN-DIR, de fecha 04 de noviembre de 2019, la APN aprobó la actualización de los NSP de carga fraccionada para sacos de azúcar en el TPMS												
Indicador	Rendimiento de embarque o descarga de carga granel							Rendimiento de embarque o descarga de			Rendimiento de embarque o descarga de Carga Rodante	
	Sólido (Maíz y trigo)	Sólido (Soya)	Sólido (Fertilizantes)	Sólido (Concentrado mineral)	Sólido (Azúcar a granel)	Sólido (Otras cargas a granel)	Líquido	Carga Fraccionada	Carga fraccionada para sacos de azúcar (***)	Contenedores	(Medianos / Ligeros)	(Pesados)
Unidad de Medida	Toneladas/hora							Toneladas/hora	Toneladas/hora	Contenedor/hora/grúa	Unidades/hora	
Requerimiento Promedio Trimestral	≥ 415	≥ 220	≥ 300	≥ 280	≥ 240	≥ 300	≥ 130	≥ 120	≥ 54	≥ 12	≥ 30	≥ 15
Trimestre (29 Nov 2023/ 26 Feb 2024)	78.34	425.07	315.16	429.92	453.95	460.84	(**)	147.43	Sin Operaciones	Sin Operaciones	Sin Operaciones	Sin Operaciones
Trimestre (27 Feb 2024/ 26 May 2024)	603.36	330.88	361.68	474.30	Sin Operaciones	489.20	Sin Operaciones	126.04	Sin Operaciones	12.68	Sin Operaciones	Sin Operaciones
Trimestre (27 May 2024/ 24 Ago 2024)	491.06	267.28	325.68	578.72	423.42	589.64	(**)	138.22	Sin Operaciones	14.41	Sin Operaciones	Sin Operaciones
Trimestre (25 Ago 2024/ 22 Nov 2024)	537.47	245.07	343.50	381.51	819.27	637.05	Sin Operaciones	192.60	Sin Operaciones	14.06	Sin Operaciones	Sin Operaciones
(**) Embarques no son operados por el Concesionario, y en conformidad con lo señalado en la Metodología, constituye un Hecho No Imputable al Concesionario.												
(***) Con Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0113-2019-APN-DIR, de fecha 04 de noviembre de 2019, la APN aprobó la actualización de los NSP de carga fraccionada para sacos de azúcar en el TPMS												
Elaboración propia. Fuente: Concesionario. (*) Información preliminar en proceso de supervisión, sujeta a revisión												



Anexo N° 6 Ficha de Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica – 2024

Hidrovía Amazónica		
Fecha de suscripción	7 de setiembre de 2017	
Concesionario	Hidrovía Amazónica S.A. (COHIDRO)	
Principales avances 2024	- Durante el año 2024, se llevaron a cabo las labores de mantenimiento y conservación de las Estaciones Limnimétricas instaladas y recibidas por el Comité de Recepción de Obras en diciembre de 2018, hasta la caducidad de la concesión. - No se han efectuado avances en el proyecto en la medida que las partes iniciaron el proceso para la declaración de la Caducidad del Contrato de Concesión por Acuerdo entre las partes.	
Inversiones referenciales del Proyecto	USD 111,7 millones (incluye IGV)	
Estado al 31.12.2024	Mediante Oficio N° 3683-2024-MTC/19.02, recibido el 21 de octubre de 2024, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remitió al Ositrán una copia digital del Acta de Acuerdo de Caducidad del Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica suscrito por el titular del citado ministerio y la Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A. el pasado 15 de octubre de 2024.	
Niveles de Servicio	NIVEL DE CUMPLIMIENTO	NIVEL ALCANZADO
	No aplica el presente año	

Anexo N° 7 Fichas de Contratos de Concesión de Aeropuertos – 2024

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)	
Fecha de suscripción	14 de febrero de 2001
Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Inversión comprometida	USD 1,061.5 millones ² / USD 1,200 millones
Inversión al 31.12.2024	USD 741,669,007.00 (incluye IGV)
Principales avances 2024	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 ocho 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 (Culminado, Incluye Torre de Control, con una inversión de U\$ 49.5 millones). • WP2.2 – Construcción Lado Aire (Culminado, Incluye Segunda Pista, con una inversión de U\$ 226 millones). • WP2.3 - ICT Activo para Lado Aire (Culminado, con una inversión de U\$ 3.8 millones). • WP3 – Nuevo Terminal (con un avance del 99.20%, incluye construcción, diseño y equipamiento). • 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 31.12.2024	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. Asimismo, la DGPPT del MTC mediante Oficio N° 0434-2025-MTC/19.02 de fecha 30.01.2025, como producto de acuerdo de las Partes, comunica que se ha efectuado la evaluación la evaluación respectiva, en la que se ha identificado que el Concesionario cumplió con presentar la documentación a las Autoridades correspondientes para obtener las autorizaciones necesarias para el inicio de operaciones. Razón por la cual, las Partes, acordaron suscribir el Acta de Acuerdo, en la que se establece que las operaciones del Nuevo Terminal Pasajeros del AIJC iniciarán, a más tardar, el 30 de

	marzo de 2025. Este plazo permitirá al Concesionario obtener las licencias y permisos necesarios para el inicio de operaciones del Nuevo Terminal; así como, la realización de pruebas operacionales que garanticen el correcto funcionamiento de las instalaciones de la nueva infraestructura. Igualmente, de acuerdo con lo establecido en el numeral 24.3 del Contrato de Concesión, solicita se informe a la DGPPT el avance del cumplimiento de las obligaciones del Concesionario, al 28 de febrero de 2025, fecha en la cual se efectuará la revisión de las condiciones necesarias para el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. 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. El tráfico del 2023 fue de 21,2 millones con un aumento del 14.1% respecto al 2022. El tráfico del 2024 fue de 24,5 millones con un aumento del 15.2% respecto al 2023.																																																																																																									
Niveles de Servicio	En el año 2024 se realizaron mediciones de tiempos máximos de espera en los procesos que se llevan a cabo en el AIJC, los resultados son: <table><tr><th colspan="4">RESULTADOS DE LAS MEDICIONES DE TIEMPOS DE ESPERA – AÑO 2024</th></tr><tr><th>Proceso</th><th>Nivel Servicio Óptimo (min)</th><th>Resultado (min)</th><th>Conclusión</th></tr><tr><td>Check in</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>- KLM – France</td><td>Max. 20</td><td>29</td><td>No cumple</td></tr><tr><td>- United Airlines</td><td>Max. 20</td><td>28</td><td>No cumple</td></tr><tr><td>- Star Perú</td><td>Max. 20</td><td>15</td><td>Cumple</td></tr><tr><td>- Avianca</td><td>Max. 20</td><td>50</td><td>No cumple</td></tr><tr><td>- Iberia</td><td>Max. 20</td><td>53</td><td>No cumple</td></tr><tr><td>- Jet Smart</td><td>Max. 20</td><td>08</td><td>Cumple</td></tr><tr><td>- Latam convencional</td><td>Max. 20</td><td>27</td><td>No cumple</td></tr><tr><td>- American Airlines</td><td>Max. 20</td><td>26</td><td>No cumple</td></tr><tr><td>- Delta</td><td>Max. 20</td><td>19</td><td>Cumple</td></tr><tr><td>Auto Check in</td><td>Max. 02</td><td>05</td><td>No cumple</td></tr><tr><td>Control Seguridad Doméstico</td><td>Max. 10</td><td>03</td><td>Cumple</td></tr><tr><td>Control Seguridad Conexiones</td><td>Max. 10</td><td>06</td><td>Cumple</td></tr><tr><td>Migraciones Salidas</td><td>Max. 10</td><td>20</td><td>No cumple</td></tr><tr><td>Migraciones Llegadas</td><td>Max. 10</td><td>50</td><td>No cumple</td></tr><tr><td>Recojo Equipaje Doméstico</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>- Tiempo Primer Pax Primera Maleta (Star)</td><td>Max. 0</td><td>10</td><td rowspan="2">No cumple</td></tr><tr><td>- Tiempo Primera Maleta Última Maleta (Star)</td><td>Max. 15</td><td>08</td></tr><tr><td>Recojo Equipaje Internacional</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Fuselaje Angosto</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>- Tiempo Primer Pax Primera Maleta (Latam)</td><td>Max. 0</td><td>14</td><td rowspan="2">No cumple</td></tr><tr><td>- Tiempo Primera Maleta Última Maleta (Latam)</td><td>Max. 15</td><td>16</td></tr><tr><td>Fuselaje Ancho</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>- Tiempo Primer Pax Primera Maleta (Iberia)</td><td>Max. 0</td><td>06</td><td rowspan="2">No cumple</td></tr><tr><td>- Tiempo Primera Maleta Última Maleta (Iberia)</td><td>Max. 25</td><td>30</td></tr></table>	RESULTADOS DE LAS MEDICIONES DE TIEMPOS DE ESPERA – AÑO 2024				Proceso	Nivel Servicio Óptimo (min)	Resultado (min)	Conclusión	Check in				- KLM – France	Max. 20	29	No cumple	- United Airlines	Max. 20	28	No cumple	- Star Perú	Max. 20	15	Cumple	- Avianca	Max. 20	50	No cumple	- Iberia	Max. 20	53	No cumple	- Jet Smart	Max. 20	08	Cumple	- Latam convencional	Max. 20	27	No cumple	- American Airlines	Max. 20	26	No cumple	- Delta	Max. 20	19	Cumple	Auto Check in	Max. 02	05	No cumple	Control Seguridad Doméstico	Max. 10	03	Cumple	Control Seguridad Conexiones	Max. 10	06	Cumple	Migraciones Salidas	Max. 10	20	No cumple	Migraciones Llegadas	Max. 10	50	No cumple	Recojo Equipaje Doméstico				- Tiempo Primer Pax Primera Maleta (Star)	Max. 0	10	No cumple	- Tiempo Primera Maleta Última Maleta (Star)	Max. 15	08	Recojo Equipaje Internacional				Fuselaje Angosto				- Tiempo Primer Pax Primera Maleta (Latam)	Max. 0	14	No cumple	- Tiempo Primera Maleta Última Maleta (Latam)	Max. 15	16	Fuselaje Ancho				- Tiempo Primer Pax Primera Maleta (Iberia)	Max. 0	06	No cumple	- Tiempo Primera Maleta Última Maleta (Iberia)	Max. 25	30
RESULTADOS DE LAS MEDICIONES DE TIEMPOS DE ESPERA – AÑO 2024																																																																																																										
Proceso	Nivel Servicio Óptimo (min)	Resultado (min)	Conclusión																																																																																																							
Check in																																																																																																										
- KLM – France	Max. 20	29	No cumple																																																																																																							
- United Airlines	Max. 20	28	No cumple																																																																																																							
- Star Perú	Max. 20	15	Cumple																																																																																																							
- Avianca	Max. 20	50	No cumple																																																																																																							
- Iberia	Max. 20	53	No cumple																																																																																																							
- Jet Smart	Max. 20	08	Cumple																																																																																																							
- Latam convencional	Max. 20	27	No cumple																																																																																																							
- American Airlines	Max. 20	26	No cumple																																																																																																							
- Delta	Max. 20	19	Cumple																																																																																																							
Auto Check in	Max. 02	05	No cumple																																																																																																							
Control Seguridad Doméstico	Max. 10	03	Cumple																																																																																																							
Control Seguridad Conexiones	Max. 10	06	Cumple																																																																																																							
Migraciones Salidas	Max. 10	20	No cumple																																																																																																							
Migraciones Llegadas	Max. 10	50	No cumple																																																																																																							
Recojo Equipaje Doméstico																																																																																																										
- Tiempo Primer Pax Primera Maleta (Star)	Max. 0	10	No cumple																																																																																																							
- Tiempo Primera Maleta Última Maleta (Star)	Max. 15	08																																																																																																								
Recojo Equipaje Internacional																																																																																																										
Fuselaje Angosto																																																																																																										
- Tiempo Primer Pax Primera Maleta (Latam)	Max. 0	14	No cumple																																																																																																							
- Tiempo Primera Maleta Última Maleta (Latam)	Max. 15	16																																																																																																								
Fuselaje Ancho																																																																																																										
- Tiempo Primer Pax Primera Maleta (Iberia)	Max. 0	06	No cumple																																																																																																							
- Tiempo Primera Maleta Última Maleta (Iberia)	Max. 25	30																																																																																																								

Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (12 aeropuertos)	
Fecha de suscripción	11 de diciembre de 2006
Concesionario	Aeropuertos del Perú S.A.
Inversión comprometida	USD 635,2 millones (incluye IGV)
Inversión acumulada al 31.12.2024	USD 215,8 millones (incluye IGV)

Principales avances 2024	Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Piura” AdP inició las obras el 01 de agosto del 2023. Monto de inversión asciende a US\$ 43.81 millones (incl. Intangibles e IGV). Avance del 45.42%. Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Chiclayo” Las obras culminaron el 09 de febrero del 2023. Monto asciende a US\$ 48.9 millones (incl. Intangibles e IGV). Proyecto “Modernización del Aeropuerto de Pisco: Nuevo Terminal de Pasajeros, plataforma de aeronaves, y otras” Culminado y recepcionado por el Concedente. Monto de Inversión reconocido: US\$45 millones. Mantenimiento Periódico de los Pavimentos del Aeropuerto de Anta Huaraz Intervención en el sistema de Pistas por un monto promedio a US\$15.Millones de dólares, permitirá el ingreso de aeronaves comerciales.
Estado al 31 de diciembre de 2024	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, e iniciaron el 01 de agosto del 2023. Este proyecto está dentro del Decreto de Urgencia 018-2019 relacionado al Plan Nacional de Infraestructura OSITRAN, según lo comunicado por el Concedente. Ositran cuenta con el servicio de supervisión del Consorcio Supervisor Piura. "OBRAS PMD: Estado de los Estudios Técnicos Previos: IOARR PMD PIURA: Ampliación de terminal en los aeropuertos de Piura: Elaboración de ETE adjudicado al CONSORCIO AEROPORTUARIO CESEL-UG21 en enero 2022. Hasta la fecha el Concesionario no presenta el Expediente Técnico. IOARR PMD CAJAMARCA: Ampliación de terminal en los aeropuertos de Cajamarca: Elaboración de ETE adjudicado al Consorcio DOHWA - SEG en setiembre 2021. Hasta la fecha el Concesionario no presenta el Expediente Técnico. IOARR PMD TRUJILLO: Ampliación de terminal en los aeropuertos de Trujillo: Elaboración de ETE adjudicado al Consorcio INECO-CEMOSA en enero 2020. Hasta la fecha el Concesionario no presenta el Expediente Técnico. IOARR PMD VARIOS: Optimización sistema eléctrico y bloque sanitario, elaboración del ETE adjudicado al Consorcio TYPASA SUCURSAL PERÚ). A la fecha el Concesionario está en levantamiento de observaciones del Expediente Técnico. PIP PMD TUMBES: Elaboración de Perfil adjudicado al Consorcio AERTCEC-SENER en noviembre 2020. Hasta la fecha el Concesionario no presenta el estudio de Perfil al Concedente. PIP PMD CHICLAYO: Modernización del Aeropuerto de Chiclayo, elaboración del ETE adjudicado al Consorcio AECOM TECHNICAL SERVICES SUCURSAL DEL PERU en setiembre 2020. Hasta la fecha el Concesionario no presenta el Expediente Técnico al Concedente. OBRAS PRMLA: En revisión por el Concedente ETE: Pucallpa, Iquitos, Pisco, Tumbes; Talara; Tarapoto.
Niveles de Servicio	Los resultados de las mediciones de niveles de servicio del año 2024 son:

1. AEROPUERTO DE CAJAMARCA		Medición realizada el 16 de agosto de 2024	
PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2024	CONCLUSIÓN
ANTES DE CHECK IN (HALL DE SALIDAS)- ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.3 m ²	6.70 m2	CUMPLE
CHECK IN - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	0.30 m2	NO CUMPLE
CHECK IN - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 min	23.0 min	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.5 m2	NO CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	3.0 min	CUMPLE
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.9 m2	NO CUMPLE
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	6.0 min	CUMPLE
SALAS DE ESPERA	2.5 m ²	1.2 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO SENTADO	1.7 m2	0.7 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO DE PIE	1.2 m2	4.1 m2	CUMPLE
SALA DE ESPERA - PORCENTAJE DE OCUPACIÓN	65%	130.0 %	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m ²	0.9 m2	NO CUMPLE
2. AEROPUERTO DE IQUITOS		Medición realizada el 13 de diciembre de 2024	
PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2024	CONCLUSIÓN
ANTES DE CHECK IN (HALL DE SALIDAS)- ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.3 m ²	5.1 m2	CUMPLE
CHECK IN - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	0.4 m2	NO CUMPLE
CHECK IN - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 min	33.0 min	NO CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.5 m2	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	4.0 min	CUMPLE
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.4 m2	NO CUMPLE
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	5.0 min	CUMPLE
SALAS DE ESPERA	2.5 m2	2.0 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO SENTADO	1.7 m2	0.7 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO DE PIE	1.2 m2	10.4 m2	CUMPLE
SALA DE ESPERA - PORCENTAJE DE OCUPACIÓN	65%	82.0 %	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m ²	2.6 m2	CUMPLE
3. AEROPUERTO DE CHICLAYO		Medición realizada el 20 de agosto de 2024	
PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2024	CONCLUSIÓN
ANTES DE CHECK IN (HALL DE SALIDAS)- ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.3 m ²	2.3 m2	CUMPLE
CHECK IN - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	0.5 m2	NO CUMPLE
CHECK IN - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 min	37.0 min	NO CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.7 m2	NO CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	3.0 min	CUMPLE
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.8 m2	NO CUMPLE
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	23.0 min	NO CUMPLE
MIGRACIONES SALIDAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.2 m2	NO CUMPLE
MIGRACIONES SALIDAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	4.0 min	CUMPLE
SALAS DE ESPERA	2.5 m ²	0.9 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO SENTADO	1.7 m2	1.1 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO DE PIE	1.2 m2	*	CUMPLE
SALA DE ESPERA - PORCENTAJE DE OCUPACIÓN	65%	68.0 %	NO CUMPLE
MIGRACIONES LLEGADAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.0 m2	CUMPLE
MIGRACIONES LLEGADAS - MÁXIMO TIEMPO DE ESPERA	15 min	26.0 min	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m ²	2.3 m2	CUMPLE
(*) Mas asientos que pasajeros, por lo que se cumple el requerimiento.			
4. AEROPUERTO DE PIURA		Medición realizada el 16 de diciembre de 2024	
PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2024	CONCLUSIÓN
ANTES DE CHECK IN (HALL DE SALIDAS)- ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.3 m ²	3.6 m2	NO CUMPLE
CHECK IN - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	0.8 m2	CUMPLE
CHECK IN - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 min	32.0 min	NO CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	2.4 m2	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	2.0 min	CUMPLE
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	2.6 m2	CUMPLE
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	2.0 min	CUMPLE
SALAS DE ESPERA	2.5 m ²	1.6 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO SENTADO	1.7 m2	0.9 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO DE PIE	1.2 m2	*	CUMPLE
SALA DE ESPERA - PORCENTAJE DE OCUPACIÓN	65%	110.0 %	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m ²	2.9 m2	CUMPLE



5. AEROPUERTO DE PUCALLPA		Medición realizada el 18 de agosto de 2024	
PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2024	CONCLUSIÓN
ANTES DE CHECK IN (HALL DE SALIDAS)– ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.3 m ²	6.0 m2	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	1.2 m2	CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 min	20.0 min	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.0 m2	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	2.0 min	CUMPLE
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.2 m2	CUMPLE
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	4.0 min	CUMPLE
SALAS DE ESPERA	2.5 m ²	1.3 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO SENTADO	1.7 m2	1.0 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO DE PIE	1.2 m2	1.8 m2	CUMPLE
SALA DE ESPERA - PORCENTAJE DE OCUPACIÓN	65%	118.0 %	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m ²	1.6 m2	NO CUMPLE
6. AEROPUERTO DE TARAPOTO		Medición realizada el 22 de agosto de 2024	
PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2024	CONCLUSIÓN
ANTES DE CHECK IN (HALL DE SALIDAS)– ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.3 m ²	3.8 m2	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	0.6 m2	NO CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 min	22.0 min	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.5 m2	NO CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	4.0 min	CUMPLE
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.2 m2	NO CUMPLE
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	47.0 min	NO CUMPLE
SALAS DE ESPERA	2.5 m ²	1.1 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO SENTADO	1.7 m2	0.8 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO DE PIE	1.2 m2	1.7 m2	CUMPLE
SALA DE ESPERA - PORCENTAJE DE OCUPACIÓN	65%	138.0 %	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m ²	2.8 m2	CUMPLE
7. AEROPUERTO DE TRUJILLO		Medición realizada el 08 de octubre de 2024	
PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2024	CONCLUSIÓN
ANTES DE CHECK IN (HALL DE SALIDAS)– ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.3 m ²	5.8 m2	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	2.2 m2	CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 min	16.0 min	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.8 m2	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	1.0 min	CUMPLE
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.0 m2	CUMPLE
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	9.0 min	CUMPLE
MIGRACIONES SALIDAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	5.7 m2	CUMPLE
MIGRACIONES SALIDAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	3.0 min	CUMPLE
MIGRACIONES LLEGADAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	1.0 m2	CUMPLE
MIGRACIONES LLEGADAS - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	15 min	26.0 min	NO CUMPLE
SALAS DE ESPERA	2.5 m ²	1.2 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO SENTADO	1.7 m2	1.0 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO DE PIE	1.2 m2	1.7 m2	CUMPLE
SALA DE ESPERA - PORCENTAJE DE OCUPACIÓN	65%	131.0 %	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m ²	3.7 m2	CUMPLE
8. AEROPUERTO DE TALARA		Medición realizada el 04 de diciembre de 2024	
PARÁMETRO	NIVEL "D" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2024	CONCLUSIÓN
ANTES DE CHECK IN (HALL DE SALIDAS)– ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.1 m ²	5.7 m2	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.1 m ²	2.3 m2	CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 min	20.0 min	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	0.8 m ²	2.4 m2	CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	2.0 min	CUMPLE
TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	0.8 m ²	0.9 m2	CUMPLE
TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	1.0 min	CUMPLE
SALAS DE ESPERA	2.0 m ²	1.8 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO SENTADO	1.7 m2	0.5 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO DE PIE	1.2 m2	*	CUMPLE
SALA DE ESPERA - PORCENTAJE DE OCUPACIÓN	80%	99.0 %	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.3 m ²	2.9 m2	CUMPLE
(*) Mas asientos que pasajeros, por lo que se cumple el requerimiento.			

	9. AEROPUERTO DE TUMBES	Medición realizada el 13 de agosto de 2024		
	PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	RESULTADO 2024	CONCLUSIÓN
	ANTES DE CHECK IN (HALL DE SALIDAS)- ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.3 m ²	5.6 m2	CUMPLE
	CHECK IN - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	0.8 m2	NO CUMPLE
	CHECK IN - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	30 min	7.0 min	CUMPLE
	ÁREA DE SEGURIDAD - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.8 m2	NO CUMPLE
	ÁREA DE SEGURIDAD - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	2.0 min	CUMPLE
	TUUA - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.4 m2	NO CUMPLE
	TUUA - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	10 min	3.0 min	CUMPLE
	SALAS DE ESPERA	2.5 m ²	1.4 m2	NO CUMPLE
	SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO SENTADO	1.7 m2	0.8 m2	NO CUMPLE
	SALA DE ESPERA - ÁREA MÍNIMA DE PASAJERO DE PIE	1.2 m2	*	CUMPLE
	SALA DE ESPERA - PORCENTAJE DE OCUPACIÓN	65%	128.0 %	NO CUMPLE
	RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m ²	2.6 m2	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 232.49 millones (incluye IGV) (*) (*) a febrero 2023 se incorporó un grupo de EDIs incrementando el compromiso de inversión de Obras del Periodo Remanente y Obras Nuevas.
Inversión acumulada a diciembre 2024	Obras Obligatorias: USD 65.7 millones (incluye IGV) Obras del Periodo Remanente: USD 14.83 millones (incluye IGV)
Principales avances del 2024	Durante el año 2024 solo se efectuó la adquisición de equipamiento.
Estado al 31 de diciembre del 2024	- 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. - Obra Nueva "Rehabilitación de Pavimentos del Lado Aire del Aeropuerto de Juliaca". A la fecha se encuentra aprobado el Tomo 1 del EDI con un presupuesto de US\$ 119.8 millones. El contrato con el consultor que elaborará el Tomo II fue suscrito en noviembre 2024, debiéndose presentar dicho estudio en mayo de 2025 para la aprobación del Concedente. La aprobación de este último estudio permitirá tener el EDI aprobado, a fin de que el Concesionario y el Concedente efectúen la licitación para la ejecución de la obra, toda vez que la rehabilitación de los pavimentos es la solución al estado de deterioro de los pavimentos. - A diciembre de 2024, se han aprobado los EDIs de las siguientes obras: - Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Arequipa. El EDI se aprobó el 09.01.2024 con un presupuesto de US\$ 23.9 millones. - Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación del aeropuerto de Ayacucho. El EDI tiene un presupuesto de US\$ 8.67 millones.

	Corresponde al Concedente y Concesionario, en cumplimiento del anexo 25 del Contrato de Concesión, llevar a cabo las licitaciones para contratar las empresas que ejecutaran las obras. - Por otro lado, a diciembre de 2024, tenemos EDIs de Obras Nuevas y Obras del Periodo Remanente que se encuentran en etapa de levantamiento de observaciones por parte del Concesionario y evaluación de la DGAC son los siguientes: - IOARR Obra "Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Juliaca". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 22.1 millones. - IOARR Obra "Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Puerto Maldonado". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 11.7 millones - IOARR Obra "Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Tacna". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 20.1 millones. - IOARR Obra "Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para el aeropuerto de Arequipa". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 10.6 millones. - IOARR Obra "Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para el aeropuerto de Juliaca". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 7.2 millones - IOARR Obra "Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para el aeropuerto de Puerto Maldonado". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 16.2 millones. - IOARR Obra "Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para el aeropuerto de Tacna". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 9.7 millones.																																																																																															
Niveles de Servicios	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: <table><tr><th colspan="2">1. AEROPUERTO DE AREQUIPA</th><th colspan="3">Medición realizada el 11 de octubre de 2024</th></tr><tr><th>NIVEL DE SERVICIO</th><th>PARÁMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO ÓPTIMO</th><th colspan="2">MEDICIÓN AÑO 2024</th><th>CONCLUSIÓN</th></tr><tr><td>HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO</td><td>Min. 2.0 m2</td><td>3.00</td><td>m2</td><td>CUMPLE</td></tr><tr><td>HALL DE SALIDAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS</td><td>Min. 15%</td><td>19</td><td>%</td><td>CUMPLE</td></tr><tr><td>CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO</td><td>Min. 1.3 m2</td><td>0.40</td><td>m2</td><td>NO CUMPLE</td></tr><tr><td>CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA</td><td>Máx 20 min</td><td>43.00</td><td>min</td><td>NO CUMPLE</td></tr><tr><td>AUTO CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO</td><td>Min. 1.3 m2</td><td>5.00</td><td>m2</td><td>CUMPLE</td></tr><tr><td>AUTO CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA</td><td>Máx 2 min</td><td>2.00</td><td>min</td><td>CUMPLE</td></tr><tr><td>BAG DROP - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO</td><td>Min. 1.3 m2</td><td>1.20</td><td>m2</td><td>NO CUMPLE</td></tr><tr><td>BAG DROP - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA</td><td>Máx 5 min</td><td>2.00</td><td>min</td><td>CUMPLE</td></tr><tr><td>CONTROL DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO</td><td>Min. 1.0 m2</td><td>1.00</td><td>m2</td><td>CUMPLE</td></tr><tr><td>CONTROL DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA</td><td>Máx 10 min</td><td>2.00</td><td>min</td><td>CUMPLE</td></tr><tr><td>SALAS DE EMBARQUE DOM - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO</td><td>Min 1.5 m2</td><td>1.60</td><td>m2</td><td>CUMPLE</td></tr><tr><td>SALAS DE EMBARQUE DOM - PORCENTAJE DE PASAJEROS</td><td>Min 50%</td><td>64</td><td>%</td><td>CUMPLE</td></tr><tr><td>RECOJO DE EQUIPAJE DOM- ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO</td><td>Min. 1.5 m2</td><td>3.60</td><td>m2</td><td>CUMPLE</td></tr><tr><td>RECOJO DE EQUIPAJE DOM – TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO</td><td>Máx 0 min</td><td>4.00</td><td>min</td><td>NO CUMPLE</td></tr><tr><td>RECOJO DE EQUIPAJE DOM – TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA</td><td>Máx 15 min</td><td>5.00</td><td>min</td><td>CUMPLE</td></tr><tr><td>HALL DE LLEGADAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO</td><td>Min. 2.0 m2</td><td>3.00</td><td>m2</td><td>CUMPLE</td></tr><tr><td>HALL DE LLEGADAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS</td><td>Min. 15%</td><td>12</td><td>%</td><td>NO CUMPLE</td></tr></table>	1. AEROPUERTO DE AREQUIPA		Medición realizada el 11 de octubre de 2024			NIVEL DE SERVICIO	PARÁMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO ÓPTIMO	MEDICIÓN AÑO 2024		CONCLUSIÓN	HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2	3.00	m2	CUMPLE	HALL DE SALIDAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	19	%	CUMPLE	CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2	0.40	m2	NO CUMPLE	CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	43.00	min	NO CUMPLE	AUTO CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2	5.00	m2	CUMPLE	AUTO CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	2.00	min	CUMPLE	BAG DROP - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2	1.20	m2	NO CUMPLE	BAG DROP - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 5 min	2.00	min	CUMPLE	CONTROL DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m2	1.00	m2	CUMPLE	CONTROL DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	2.00	min	CUMPLE	SALAS DE EMBARQUE DOM - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min 1.5 m2	1.60	m2	CUMPLE	SALAS DE EMBARQUE DOM - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	64	%	CUMPLE	RECOJO DE EQUIPAJE DOM- ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m2	3.60	m2	CUMPLE	RECOJO DE EQUIPAJE DOM – TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	4.00	min	NO CUMPLE	RECOJO DE EQUIPAJE DOM – TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	5.00	min	CUMPLE	HALL DE LLEGADAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2	3.00	m2	CUMPLE	HALL DE LLEGADAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	12	%	NO CUMPLE
1. AEROPUERTO DE AREQUIPA		Medición realizada el 11 de octubre de 2024																																																																																														
NIVEL DE SERVICIO	PARÁMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO ÓPTIMO	MEDICIÓN AÑO 2024		CONCLUSIÓN																																																																																												
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2	3.00	m2	CUMPLE																																																																																												
HALL DE SALIDAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	19	%	CUMPLE																																																																																												
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2	0.40	m2	NO CUMPLE																																																																																												
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	43.00	min	NO CUMPLE																																																																																												
AUTO CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2	5.00	m2	CUMPLE																																																																																												
AUTO CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	2.00	min	CUMPLE																																																																																												
BAG DROP - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2	1.20	m2	NO CUMPLE																																																																																												
BAG DROP - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 5 min	2.00	min	CUMPLE																																																																																												
CONTROL DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m2	1.00	m2	CUMPLE																																																																																												
CONTROL DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	2.00	min	CUMPLE																																																																																												
SALAS DE EMBARQUE DOM - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min 1.5 m2	1.60	m2	CUMPLE																																																																																												
SALAS DE EMBARQUE DOM - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	64	%	CUMPLE																																																																																												
RECOJO DE EQUIPAJE DOM- ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m2	3.60	m2	CUMPLE																																																																																												
RECOJO DE EQUIPAJE DOM – TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	4.00	min	NO CUMPLE																																																																																												
RECOJO DE EQUIPAJE DOM – TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	5.00	min	CUMPLE																																																																																												
HALL DE LLEGADAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2	3.00	m2	CUMPLE																																																																																												
HALL DE LLEGADAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	12	%	NO CUMPLE																																																																																												

2. AEROPUERTO DE JULIACA				
Medición realizada el 10 de diciembre de 2024				
NIVEL DE SERVICIO	PARÁMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO ÓPTIMO	MEDICIÓN AÑO 2024		CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2	4.10	m2	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	24	%	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2	0.50	m2	NO CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	20.00	min	CUMPLE
AUTO CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2	9.00	m2	CUMPLE
AUTO CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	0.00	min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m2	0.40	m2	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	1.00	min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE DOM - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min 1.5 m2	2.20	m2	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE DOM - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	84	%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOM- ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m2	4.60	m2	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOM – TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	0.00	min	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOM – TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	3.00	min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2	5.00	m2	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	24	%	CUMPLE
3. AEROPUERTO DE TACNA				
Medición realizada el 18 de octubre de 2024				
NIVEL DE SERVICIO	PARÁMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO ÓPTIMO	MEDICIÓN AÑO 2024		CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2	12.80	m2	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	50	%	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2	12.00	m2	CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	2.00	min	CUMPLE
AUTO CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2	6.00	m2	CUMPLE
AUTO CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	1.00	min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m2	4.50	m2	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	0.00	min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min 1.5 m2	2.30	m2	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	119	%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m2	4.60	m2	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE – TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	0.00	min	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE – TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	5.00	min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2	15.00	m2	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	50	%	CUMPLE
4. AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO				
Medición realizada el 14 de octubre de 2024				
NIVEL DE SERVICIO	PARÁMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO SUB ÓPTIMO AAP	MEDICIÓN AÑO 2024		CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m2	6.80	m2	CUMPLE
HALL DE SALIDAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	52	%	CUMPLE
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m2	0.70	m2	NO CUMPLE
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 25 min	16.00	min	CUMPLE
AUTO CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m2	0.80	m2	NO CUMPLE
AUTO CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2.5 min	3.00	min	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.75 m2	5.50	m2	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 12.5 min	1.00	min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min 1.5 m2	1.50	m2	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 37.5%	41	%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.13 m2	1.00	m2	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE – TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 6.25 min	0.00	min	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE – TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 18.75 min	9.00	min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m2	*	m2	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	*	%	CUMPLE
* El Hall Llegadas es una sala cubierta pero abierta al exterior, y cuya funcionalidad primordial es la de circulación, y por lo tanto no se suelen producir esperas. En consecuencia, el subsistema estuvo en LoS Sobre-Diseño .				

5. AEROPUERTO DE AYACUCHO					
NIVEL DE SERVICIO	PARÁMETRO EXIGIDO PARA NIVEL DE SERVICIO ÓPTIMO	MEDICIÓN AÑO 2024		CONCLUSIÓN	
HALL DE SALIDAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2	10.50	m2	CUMPLE	
HALL DE SALIDAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	64	%	CUMPLE	
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m2	0.40	m2	NO CUMPLE	
CHECK IN – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	45.00	min	NO CUMPLE	
CONTROL DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m2	2.70	m2	CUMPLE	
CONTROL DE SEGURIDAD – TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	0.00	min	CUMPLE	
SALAS DE EMBARQUE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Mín 1.5 m2	2.00	m2	CUMPLE	
SALAS DE EMBARQUE - PORCENTAJE DE PASAJEROS	Mín 50%	63.00	%	CUMPLE	
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m2	4.90	m2	CUMPLE	
RECOJO DE EQUIPAJE – TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	0.00	min	CUMPLE	
RECOJO DE EQUIPAJE – TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	6.00	min	CUMPLE	
HALL DE LLEGADAS – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m2	5.30	m2	CUMPLE	
HALL DE LLEGADAS – PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	38.00	%	CUMPLE	

