

INFORME CONJUNTO N° 00105-2026-IC-OSITRAN (GAJ-GRE-GSF)



Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026
21:21:42 -0500



Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026
16:06:52 -0500



Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026
17:02:53 -0500

Para : VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo

JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO
Gerente General

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14536/2025-CR, "Proyecto de Ley que modifica la Ley N.º 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.º 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, a fin de precisar la competencia de Ositrán sobre infraestructura de transporte de uso público concesionada o no concesionada".

Referencia : a) Oficio N° 02241- 2025-2026-CTC-JCMC-CR, recibido el 25/05/26
b) Oficio N° D001105-2026-PCM-SC, recibido el 28/05/26

Fecha : 8 de junio de 2026

Visado por: CASTILLO ORMEÑO
Giuliana Patricia FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 17:58:15 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 17:54:09 -0500

Visado por: MAGUÑA MESTA Maribel
Neraida FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 17:51:54 -0500

Visado por: HIDALGO BRICEÑO
Silvia FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 17:16:31 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 17:14:54 -0500

Visado por: ALVAREZ HUAMAN Junior
Missael FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 16:57:16 -0500

Visado por: SOTOMAYOR TEVES
Cesar Augusto FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 16:53:45 -0500

Visado por: CHAVEZ MANRRIQUE
David Antonio FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 16:43:14 -0500

Visado por: JIMENEZ CERRON Tito
Fernando FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 16:32:30 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 16:29:42 -0500

Visado por: VEGA VASQUEZ John
Albert FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 16:25:02 -0500

Visado por: CORNEJO AMEZAGA
Claudia Beatriz FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 16:24:07 -0500

Visado por: VENTURI MOQUILLAZA
Angela Rita FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 16:17:44 -0500

Visado por: CASTILLO MAR Ruth
Eliana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 16:14:53 -0500

Visado por: CHERO LOPEZ Annie
Yuleidy FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 16:10:57 -0500

Visado por: ALIAGA CALDERON
Carlos Ricardo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 16:04:36 -0500

Visado por: HERNÁNDEZ CHANDUVI
Jorge Luis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 16:02:34 -0500

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 15:52:20 -0500

I. OBJETIVO:

1. El objetivo del presente informe es emitir opinión respecto del Proyecto de Ley N° 14536/2025-CR, "Proyecto de Ley que modifica la Ley N.º 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.º 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, a fin de precisar la competencia de Ositrán sobre infraestructura de transporte de uso público concesionada o no concesionada" (en adelante, Proyecto de Ley).

II. ANTECEDENTES:

2. Mediante el Oficio N° 02241- 2025-2026-CTC-JCMC-CR, recibido el 25 de mayo de 2026, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República solicitó la opinión del Ositrán sobre el Proyecto de Ley.
3. Mediante el Oficio N° D001105-2026-PCM-SC, recibido el 28 de mayo de 2026, la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros solicitó la opinión del Ositrán sobre el Proyecto de Ley.

III. ANÁLISIS:

III.1. Sobre el Proyecto de Ley y su Exposición de Motivos

4. El Proyecto de Ley consta de cinco (05) artículos y tres (03) Disposiciones Complementarias Finales. Su objeto es precisar el ámbito de competencia del Ositrán, con la finalidad de garantizar el ejercicio de sus funciones respecto de la infraestructura de transporte de uso público, independientemente de si es concesionada o no concesionada, de titularidad pública o privada, siempre que esté destinada a la prestación de servicios a favor de usuarios o terceros.
5. De acuerdo con la Exposición de Motivos del referido proyecto, actualmente existen infraestructuras de transporte de uso público que, a pesar de ser de titularidad privada o estar habilitadas bajo modalidades distintas a la concesión, prestan servicios al público de forma equivalente a otras infraestructuras sometidas a la regulación del Ositrán. Asimismo, menciona que la redacción vigente de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ley N° 26917) vincula

Visado por: VILCAPOMA VIRRUETA
Hector FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 07:08:02 -0500

Visado por: GONZALEZ BEDOYA
Miguel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 18:42:04 -0500

Visado por: OCHOA OCHOA Oscar
Miguel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2026 18:02:18 -0500

estrictamente la supervisión del Ositrán a infraestructuras concesionadas; lo cual generaría un vacío legal sobre su ámbito de competencia en los casos de explotación de dichas infraestructuras sin un contrato de concesión, sino por medio de habilitaciones autorizaciones u otros títulos jurídicos válidos. Además, la ausencia de dicha precisión legal generaría controversias legales.

6. De esta forma, se señala que entre los principales beneficios del Proyecto de Ley se encuentran la reducción de la incertidumbre respecto del ámbito de competencia del Regulador, el fortalecimiento de la predictibilidad del marco regulatorio y la disminución de controversias interpretativas que generan costos de transacción para el Estado y las Entidades Prestadoras.

III.2. Sobre el ámbito de competencia del Ositrán

7. A nivel constitucional, el rol del Ositrán como Organismo Regulador se deriva de los artículos 58, 61 y 65 de la Constitución Política del Perú, los cuales se muestran a continuación:

“Economía Social de Mercado

Artículo 58.- La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y **actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.**”

“Libre competencia

Artículo 61.- El Estado facilita y vigila la libre competencia. Combate toda práctica que la limite y el abuso de posiciones dominantes o monopólicas. Ninguna ley ni concertación puede autorizar ni establecer monopolios.
(...)”

“Protección al consumidor

Artículo 65.- El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población.

(Énfasis agregado)

8. De lo señalado se desprende que el régimen económico constitucional garantiza la libre iniciativa privada en el desarrollo de actividades económicas, reservando para el Estado una función orientadora y promotora en determinadas áreas, como es el caso de los servicios públicos, donde su intervención busca cautelar el componente social de dicho régimen. En ese contexto, el Estado resguarda la libre competencia en los mercados, proscribiendo el abuso de posiciones dominantes o monopólicas; asimismo, el Estado defiende el interés de los usuarios, garantizando su derecho a la información respecto de los servicios que se encuentran a su disposición en el mercado.
9. Bajo este régimen económico constitucional, los Organismos Reguladores ejercen la función reguladora, supervisora, normativa, sancionadora, de solución de controversias y de solución de reclamos, atribuidas por el artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos y sus modificatorias (en adelante, Ley N° 27332). Asimismo, actúan en mercados con características particulares que exigen el despliegue de sus facultades para su adecuado funcionamiento; sin el ejercicio de dichas facultades, en cambio, se ve afectada la relación de consumo entre el prestador de servicio y sus usuarios.
10. Al respecto, el artículo 32 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece lo siguiente:

“Artículo 32.- Organismos Reguladores
Los Organismos Reguladores:

1. **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.**

(...)

3. **Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, tienen funciones supervisoras, reguladoras, normativas, fiscalizadoras y sancionadoras; y de solución de controversias y reclamos, en los términos previstos por la Ley de la materia.**

(...)

7. **Defienden el interés de los usuarios con arreglo a la Constitución Política del Perú y la ley.**"

(Énfasis agregado)

11. El citado artículo es claro en señalar que los Organismos Reguladores se crean para actuar en ámbitos especializados donde se requiere su intervención, ya sea en mercados regulados o no regulados. Así, bajo la premisa del principio de subsidiariedad estatal, los Organismos Reguladores ejercen todas sus facultades en los mercados que se encuentran dentro de su ámbito de competencia; de igual manera, forma parte de sus funciones defender el interés de los usuarios de los servicios que se presenten bajo el régimen económico constitucional.
12. Sobre el rol de los Organismos Reguladores, el Tribunal Constitucional¹ precisa lo siguiente:

«41. Sabido es que **nuestra legislación**, principalmente a través de la Ley N.º 27332, parcialmente modificada por la Ley N.º 27632, **ha conferido a los organismos reguladores de la inversión privada en los sectores públicos, una misión de especial trascendencia para el correcto desenvolvimiento del mercado. A dichos organismos autónomos compete, dentro de sus correspondientes ámbitos sectoriales, la supervisión, regulación y fiscalización de las empresas que ofrecen servicios al público, así como la aplicación de las sanciones a que hubiere lugar, en caso de que los oferentes de servicios contravengan las disposiciones legales y técnicas que regulan su labor, o quebranten las reglas de mercado que garantizan una competencia eficiente y leal. Deben, asimismo, actuar con eficiencia en la solución de toda controversia que pudiera presentarse en el sector que les compete.**

La ley ha conferido a dichos organismos, además, una función específica: la responsabilidad de supervisar las actividades efectuadas al amparo del Decreto Legislativo N.º 674; es decir, aquellos casos en los que existan privatizaciones o concesiones por parte del Estado a favor de empresas privadas (art. 4º de la Ley N.º 27332). Se trata, pues, de una supervisión de las actividades "postprivatización".

Así, **el papel de los organismos reguladores puede resumirse en la función de suministrar el marco regulador necesario a fin de promover nuevas inversiones, así como el ingreso de nuevos operadores, desarrollando al mismo tiempo mayores niveles de bienestar para los usuarios de los servicios bajo su supervisión.**»

(Énfasis y subrayado agregado)

13. Como se aprecia en la citada jurisprudencia, la misión de los Organismos Reguladores incide en el adecuado desenvolvimiento del mercado; sus funciones supervisora, reguladora y sancionadora recaen en quienes ofrecen "servicios" al público. El Tribunal Constitucional sintetiza el papel de estos organismos en la función de suministrar el marco regulatorio necesario a fin de promover nuevas inversiones, así como el ingreso de nuevos operadores, desarrollando al mismo tiempo mayores niveles de bienestar para los usuarios.
14. En el caso del Ositrán, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 26917 señala que su misión "(...) 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; (...), a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito."; aquí

¹ En la sentencia recaída en el Expediente N° 0008-2003-AI/TC.

queda plasmado el papel que desempeña el Ositrán en los mercados de los servicios prestados a través de la explotación de infraestructura de transporte de uso público, en el que subyace el rol que asume el Estado en una economía social de mercado, particularmente en su condición de regulador del mercado y supervisor del cumplimiento de los contratos de concesión.

15. Con relación al ámbito de competencia del Ositrán, el artículo 4 de la citada Ley establece lo siguiente:

“Artículo 4.- Ámbito de Competencia

OSITRAN, ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.”

(Énfasis y subrayado agregado)

16. Cabe indicar que las definiciones de “Entidades Prestadoras” e “infraestructura nacional de transporte de uso público”, a las que se refiere la citada disposición, se encuentran previstas en la misma Ley N° 26917, cuyo numeral 3.2 de su artículo 3 señala lo siguiente:

“Artículo 3.- Misión de OSITRÁN

(...)

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.”*

(Énfasis y subrayado agregado)

17. Como se aprecia de las disposiciones citadas, el Ositrán ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público; las cuales son definidas como aquellas empresas, públicas o privadas, que realizan actividades de explotación de infraestructuras de uso público.

18. A partir de lo anterior, se advierte que el ámbito de competencia del Ositrán está determinado por el tipo de uso que se le dé a la infraestructura de transporte que será explotada por las Entidades Prestadoras, el cual debe corresponder a una infraestructura de transporte de **“uso público”**, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 3 y 4 de la Ley N° 26917.

19. De esta forma, el elemento esencial que determina la competencia del Ositrán es el **“uso público”** asignado a la infraestructura de transporte respecto de la cual las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación, **independientemente de si dicha infraestructura es de titularidad pública o privada.**

20. De manera concordante, a nivel reglamentario, el ámbito de competencia de este Organismo Regulador se recoge en el 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 OSITRAN

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. (...)”

(Subrayado agregado)

21. Sobre el particular, el REGO establece en su artículo 1 las definiciones de “Entidad Prestadora” e “Infraestructura” en los siguientes términos:

“Artículo 1.- Definiciones:

Para efectos de este REGLAMENTO entiéndase por:

(...)

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.”

m) INFRAESTRUCTURA: 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.

Se encuentran excluidas del concepto de infraestructura para efectos de la presente norma:

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.

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. En consecuencia, no es infraestructura portuaria de uso privado, aquella a que se refiere el artículo 20 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC.”

(Énfasis y subrayado agregado)

22. Como se desprende de las disposiciones citadas, tanto a nivel legal como reglamentario queda claro que el ámbito de competencia del Ositrán está delimitado en función a la condición de **“uso público”** de la infraestructura de transporte que explotan las Entidades Prestadoras, lo cual resulta independiente a la titularidad pública o privada de dicha infraestructura, conforme a lo desarrollado en el artículo 3 de la Ley N° 26917, **o si la explotación de la misma se realiza en virtud de un título legal o contractual, conforme a lo indicado en el literal k) del artículo 1 del REGO.**
23. Tan es así que incluso el término “Infraestructura” -aludido en el artículo 4 del REGO que precisa el alcance de la competencia del Organismo Regulador- es definido en el artículo 1 de la norma citada como aquellas obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permiten el intercambio modal, **siempre que tengan, entre otras características, la condición de “uso público”** y a las que se brinde acceso a los usuarios. En esa misma línea, el citado artículo excluye expresamente del concepto de infraestructura las que son de uso privado.

24. Por lo tanto, en línea con lo dispuesto en la Ley N° 26917, cuando el REGO delimita el ámbito de competencia del Ositrán respecto de las actividades o servicios que involucran la explotación de infraestructura o de los mercados en los que participan las Entidades Prestadoras, debe entenderse que dicha habilitación se encuentra condicionada a que dicha infraestructura -explotada por las empresas sujetas a su régimen- tenga la característica de estar sujeta a un **“uso público”**; caso contrario, quedará excluida de su ámbito de aplicación.
25. Ahora bien, debido a que el texto del Proyecto de Ley también incide en el marco normativo sectorial que regula la infraestructura portuaria, corresponde tener en cuenta la clasificación de puertos y terminales portuarios por ocupación y uso de sus obras, especialmente la definición de puertos y terminales portuarios de uso público, recogida en el artículo 6 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (en adelante, LSPN) bajo la siguiente formulación:

“Artículo 6.- Clasificación de los puertos y terminales portuarios, con su infraestructura e instalaciones portuarias

Los puertos y terminales portuarios, con su infraestructura e instalaciones portuarias, para los efectos de la presente Ley, se clasifican de la siguiente forma:

1. Por la titularidad de sus obras e instalaciones, los puertos o terminales portuarios pueden ser Públicos o Privados. Son Públicos cuando la infraestructura y/o instalaciones son de propiedad del Estado y son Privados cuando dichos bienes son de propiedad privada.

2.- Por la ocupación y uso de sus obras e instalaciones o por la fórmula de administración de las mismas, con independencia de su titularidad, pueden ser de Uso General o Público y de Uso Exclusivo o Privado.

Son de Uso General o Uso Público cuando existe obligación de poner los bienes portuarios a disposición de cualquier solicitante y de Uso Exclusivo o de Uso Privado cuando el propietario los destina para sus propios fines. Los terminales portuarios de titularidad y uso privado podrán ofrecer sus servicios a terceros, bajo el mismo tratamiento que aquéllos de uso público, según los parámetros establecidos en el Reglamento y para el tipo de carga determinada en la habilitación portuaria correspondiente, siendo de aplicación lo dispuesto en el artículo 9 de la presente Ley. (...)

(Énfasis y subrayado agregado)

26. Como se aprecia de la disposición citada, el marco normativo sectorial define los puertos y terminales portuarios de uso público como aquellos en los que existe la obligación de poner los bienes portuarios a disposición de cualquier solicitante, con independencia de su titularidad, la cual puede ser pública o privada dependiendo de si la propiedad de la infraestructura y/o instalaciones son de propiedad del Estado o del privado, respectivamente, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 6 de la LSPN.
27. De esta forma, de una lectura conjunta del marco normativo del Ositrán y la definición prevista en el numeral citado de la LSPN, el Ositrán ejerce su competencia sobre la infraestructura nacional de transporte de **“uso público”**, característica que –en el sector portuario– implica el acceso a cualquier usuario que lo solicite, con independencia de si el puerto o terminal portuario es público o privado, o el título que le permite la explotación de dicha infraestructura es legal o contractual, siendo que el propio texto del marco normativo sectorial permite a un terminal ser a la vez de titularidad privada y de uso público.
28. Así, tanto en el sentido literal de las normas con rango de ley que delimitan el ámbito de competencia del Ositrán, como de su interpretación sistemática con los niveles constitucional y reglamentario, este Organismo Regulador se encuentra facultado para ejercer sus diferentes funciones respecto de la infraestructura de transporte de uso público, las cuales comprenden las funciones supervisora, reguladora, normativa, sancionadora, de solución de controversias y de reclamos, según lo establecido en el artículo 6 de la Ley N° 26917, el artículo 3 de la Ley N° 27332, y el artículo 10 del REGO.

29. Dicho esto, de la revisión del texto del Proyecto de Ley se advierte que las modificaciones planteadas proponen modificar artículos específicos de la Ley N° 26917 y la LSNP a fin de precisar el ámbito de competencia de este Organismo Regulador, de modo que este haga mención expresa a las infraestructuras de transporte de uso público de titularidad privada que se encuentren bajo un régimen distinto a la concesión; es decir, sujetas a una autorización, habilitación, licencia u otra modalidad válida reconocida por el ordenamiento jurídico.
30. Sobre el particular, debe reiterarse lo expuesto previamente sobre el marco normativo, en cuanto a que el ámbito de competencia del Ositrán está claramente establecido en **disposiciones con rango de ley**, a saber: (i) **los artículos 3 y 4 de la Ley N° 26917**, según los cuales la competencia recae en infraestructuras de uso público; (ii) en **el literal a) del artículo 3 de la referida ley**, que incluye a las empresas privadas en la definición de entidad prestadora; y, (iii) en **los numerales 1 y 2 del artículo 6 de la LSPN** que detallan la clasificación de los terminales portuarios y que permiten a un terminal ser a la vez de titularidad privada y de uso público, en los que existe la obligación de poner a disposición de cualquier solicitante los bienes portuarios.
31. Asimismo, el citado marco normativo reconoce expresamente las diferentes modalidades de participación de las Entidades Prestadoras que habilitan la intervención del Ositrán, comprendiendo aquellas que cuentan con un **título legal o contractual** que les permite explotar infraestructura de transporte de uso público.
32. Además, cabe señalar que la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley parte de la premisa de que la competencia del Ositrán no se encuentra claramente delimitada en el marco normativo vigente, posición que este Organismo Regulador no comparte. En efecto, este Organismo Regulador viene ejerciendo sus funciones respecto de infraestructuras portuarias de titularidad privada y uso público, cuyos administradores se encuentran sujetos al pago del aporte por regulación. En ese sentido, el hecho de que una empresa haya cuestionado judicialmente la competencia del Regulador no altera la interpretación de la normativa vigente que sustenta su actuación, mientras dicha controversia no haya sido resuelta mediante un pronunciamiento con autoridad de cosa juzgada. Por ello, considerando la existencia de un proceso judicial² en trámite sobre esta materia, la aprobación de una ley destinada a precisar una competencia ya reconocida por el marco legal podría sostener una lectura en el sentido de que existiría un vacío o ambigüedad normativa, cuando ello –por el contrario– no se desprende de la legislación vigente, tal como hemos venido sosteniendo sobre este punto, como parte de la posición legal de Ositrán en dicho proceso.
33. Con base en lo expuesto, la aplicación conjunta de las disposiciones legales antes indicadas permite concluir que la infraestructura portuaria de titularidad privada y uso público se encuentra dentro del alcance de las funciones del Ositrán. Asimismo, dado que dicho ámbito se define por la condición de “**uso público**” de la infraestructura de transporte y no por su titularidad ni por el título habilitante bajo el cual es explotada, se concluye que la propuesta contenida en el Proyecto de Ley resulta innecesaria.

III.3. Sobre las propuestas de modificación a la Ley N° 26917 y LSPN

34. Adicionalmente a lo expuesto, las modificaciones propuestas contienen determinadas inconsistencias que, de aprobarse, podrían afectar el alcance de las funciones y competencia que actualmente ejerce el Ositrán, por lo que corresponde efectuar un análisis específico de estas, el cual se desarrolla a continuación:

a) Modificación del literal b) del numeral 3.2 del artículo 3 de la Ley N° 26917:

Redacción actual	Redacción contenida en el Proyecto de Ley
-------------------------	--

² A la fecha, se encuentra pendiente la emisión de la sentencia de segunda instancia en el proceso de amparo seguido por Cosco Shipping Ports Chancay Perú contra el Ositrán y la PCM.

<p>"Artículo 3.- Misión de OSITRAN (...) 3.2 Para este efecto entiéndase como: (...) b) <i>Infraestructura nacional de transporte de uso público a la infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte.</i>"</p>	<p>"Artículo 3. Definiciones (...) 3.2 Para efectos de la presente ley, entiéndase por: (...) b) <i>Infraestructura nacional de transporte de uso público: infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, vial nacional y regional, y demás infraestructura de transporte que se destine a la prestación de servicios de uso público o al acceso de terceros, con independencia de que sea de titularidad pública o privada, y de que se encuentre bajo régimen de concesión, asociación público-privada, autorización, habilitación, licencia u otra modalidad permitida por el ordenamiento jurídico."</i></p>
---	--

35. Sobre el particular, la modificación propuesta incorpora referencias expresas a la titularidad de la infraestructura y a los distintos títulos habilitantes que permiten su explotación. Sin embargo, de acuerdo con el marco normativo vigente, el ejercicio de las funciones del Ositrán se encuentra vinculado a la condición de uso público de la infraestructura explotada por las Entidades Prestadoras, con independencia de la naturaleza pública o privada de su titularidad o del mecanismo jurídico que habilite su explotación, según lo que hemos expuesto de manera precedente. En tal sentido, la modificación propuesta no incorpora elementos que modifiquen los criterios actualmente considerados para el ejercicio de sus funciones.

b) Modificación del artículo 4 de la Ley N° 26917:

Redacción actual	Redacción contenida en el Proyecto de Ley
<p>"Artículo 4.- Ámbito de Competencia OSITRAN, ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público."</p>	<p>"Artículo 4. Ámbito de competencia OSITRAN ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, <u>sea esta concesionada o no concesionada, de titularidad pública o privada, cuando se destine a la prestación de servicios de uso público o al acceso de terceros.</u></p> <p><u>La competencia de OSITRAN comprende las funciones reguladora, normativa, supervisora, fiscalizadora, sancionadora, de solución de controversias y de atención de reclamos, respecto de la prestación de los servicios vinculados a dicha infraestructura, del acceso a ella, de las condiciones económicas sujetas a regulación y del cumplimiento de las obligaciones de las Entidades Prestadoras dentro de su ámbito, conforme a sus normas de creación y al ordenamiento jurídico vigente.</u></p> <p><u>El ejercicio de estas competencias se realiza en el marco de las políticas y normas dictadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras entidades conforme al ordenamiento jurídico vigente."</u></p>

36. La propuesta plantea una descripción del ámbito de competencia del Ositrán que detalla innecesariamente la infraestructura comprendida en él y, además, menciona las funciones que puede ejercer y las materias respecto de las cuales pueden versar estas funciones: prestación de servicios vinculados a la infraestructura, acceso y condiciones económicas sujetas a regulación y cumplimiento de obligaciones. Al pretender la consolidación de diferentes aspectos en un mismo artículo, la propuesta de modificación no aporta claridad.

37. En efecto, además de reiterar innecesariamente las funciones reconocidas en el artículo 6 de la Ley N° 26917, el artículo 3 de la Ley N° 27332 y el artículo 10 del REGO, el segundo párrafo de la propuesta de modificación incorpora solo algunas de las materias respecto de las cuales se puede pronunciar el Ositrán. En ese contexto, la enumeración específica podría ser interpretada en el sentido de que únicamente las materias expresamente señaladas en el artículo propuesto forman parte del ámbito de actuación del Regulador.
38. En particular, desde la perspectiva de la función supervisora resulta importante preservar una delimitación clara y consistente de las competencias atribuidas a las distintas entidades que intervienen en los sectores bajo supervisión del Ositrán, a fin de evitar eventuales controversias sobre el alcance de las actuaciones supervisoras desarrolladas por cada entidad en el marco de sus respectivas competencias.
39. En el caso específico de la infraestructura portuaria, el segundo párrafo de la propuesta de modificación del artículo 4 de la Ley N° 26917 no toma en cuenta que el Sistema Portuario Nacional (en adelante, SPN) se encuentra regulado por otros instrumentos, tales como la LSPN, el Reglamento de la LSPN (en adelante, RLPSN) y las normas técnicas emitidas por la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN). Así, el alcance de las funciones del Ositrán se encuentra delimitado por las disposiciones que atribuyen competencia a otras entidades públicas que integran el SPN, como la APN que es competente para dictar normas técnico-operativas sobre actividades y servicios portuarios, normar el acceso o ingreso a la infraestructura portuaria y dictar normas en materia de la seguridad industrial, de conformidad con los literales j), k) y o) del artículo 24 de la LSPN. Asimismo, la APN tiene la responsabilidad exclusiva en el tratamiento operativo de naves y el tratamiento operativo de mercancías que forma parte de la prestación de servicios, de conformidad con el artículo 15 de la LSPN.
40. Considerando lo anterior, en lo concerniente al sector portuario, la propuesta bajo comentario podría entenderse como contradictoria a lo regulado por la LSPN, conllevando la posibilidad de que se interprete que el Ositrán estaría habilitado para supervisar aspectos operativos de la prestación de servicios que, según la propia LSPN, le corresponde a la APN, pudiendo generar incertidumbre respecto a la delimitación de competencias entre ambas entidades.
41. De otro lado, en relación con el tercer párrafo de la propuesta de modificación del artículo 4 de la Ley N° 26917, cabe tener en cuenta que, de acuerdo a la Ley N° 27332, el Ositrán en tanto Organismo Regulador se encuentra adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, y en aplicación de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, Ley N° 29158, los Organismos Reguladores definen sus lineamientos técnicos, sus objetivos y estrategias y determinan su política de gasto de acuerdo con la política general de Gobierno. Lo anterior se condice con lo establecido en el artículo 2 de la referida Ley N° 27332, que establece que los Organismos Reguladores, tienen autonomía administrativa, funcional técnica, económica y financiera. Por lo que, de acuerdo con el marco legal vigente, no corresponde establecer que el Ositrán ejerce sus competencias en el marco de las políticas y normas dictadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

c) Modificación del literal a) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917

Redacción actual	Redacción contenida en el Proyecto de Ley
<p>"Artículo 7.- Funciones 7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes: a) Administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos desarrollando todas las actividades</p>	<p>"Artículo 7. Funciones 7.1 Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes: a) Administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión <u>bajo su ámbito, así como supervisar, fiscalizar y sancionar a las Entidades Prestadoras que operen</u></p>

relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito.”	<u>infraestructura nacional de transporte de uso público no concesionada, en lo referido a las condiciones de acceso, prestación del servicio, cumplimiento de estándares, obligaciones legales o regulatorias y tarifas, cargos u otras condiciones económicas sujetas a regulación, cuando corresponda.”</u>
---	--

42. La propuesta incorpora una referencia expresa a determinadas materias respecto de las cuales se ejercerían las funciones de supervisión, fiscalización y sanción sobre infraestructura no concesionada. No obstante, como hemos señalado, debe considerarse que el marco vigente reconoce dichas funciones respecto de las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura de transporte de “**uso público**”, sin efectuar distinciones vinculadas al título habilitante de explotación. En ese contexto, la incorporación de una enumeración específica podría generar cuestiones interpretativas respecto del alcance de las actuaciones supervisoras actualmente ejercidas por el Regulador, particularmente en aquellos ámbitos no mencionados expresamente en la disposición propuesta, lo cual no se condice con la legislación vigente.
43. De otro lado, en lo concerniente al sector portuario, esta propuesta de modificación hace referencia al término “prestación del servicio” así como el “cumplimiento de estándares”, los cuales pueden involucrar aquellos que se establecen para la prestación de servicios, tanto en el marco del tratamiento de las naves como aquellos que se dan en el marco del tratamiento de mercancía, cuyo establecimiento y supervisión en el marco de la normativa del SPN recae en la APN.
44. En este contexto, dadas las consideraciones relevantes señaladas en el literal previo, se tiene que la propuesta de modificación del artículo 7.1 de la Ley N° 26917 podría entenderse como contradictoria a lo regulado por la LSPN, conllevando la posibilidad de que se interprete que el Ositrán estaría habilitado para supervisar aspectos operativos de la prestación de servicios que según la propia LSPN, norma que regula específicamente el SPN, le corresponden a la APN, pudiendo generar imprecisión respecto a la delimitación de competencias entre ambas entidades.

d) Modificación del artículo 9 de la LSPN

Redacción actual	Redacción contenida en el Proyecto de Ley
<p>Artículo 9°.- Habilitaciones portuarias</p> <p>9.1 La Autoridad Portuaria Nacional o la Autoridad Portuaria Regional, según corresponda, autoriza el inicio de obras de construcción o ampliación de un puerto. El cambio de uso de exclusivo a general o actividad del puerto o terminal portuario requiere de la modificación de la habilitación, que se efectúa bajo los criterios que señale el procedimiento establecido en el Reglamento. La Autoridad Portuaria que corresponda, una vez terminada la obra, debidamente habilitada, verifica el cumplimiento del proyecto y procederá a otorgar la licencia portuaria para operarlo. La Autoridad Portuaria Nacional o Regional, según corresponda, podrá denegar la prestación de servicios a terceros en determinados terminales portuarios de titularidad y uso privado, en caso esto afectara el desarrollo de los proyectos contenidos en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario para terminales portuarios de titularidad y uso público.”</p> <p>9.2 El reglamento establece los requisitos, derechos y obligaciones y los procedimientos correspondientes.</p>	<p>“Artículo 9. Puertos y terminales portuarios de titularidad privada</p> <p>Los puertos y terminales portuarios de titularidad privada se rigen por la presente ley, su reglamento y las demás normas aplicables. (...) Cuando dichos puertos o terminales presten servicios de uso público o permitan acceso a terceros, se encuentran sujetos a la supervisión, fiscalización y potestad sancionadora de OSITRAN, en el ámbito de su competencia económica y regulatoria, respecto de la prestación de los servicios portuarios, del acceso a la infraestructura, de las condiciones económicas sujetas a regulación y de la protección de los usuarios, sin perjuicio de las competencias de la Autoridad Portuaria Nacional en materia de política portuaria, planeamiento, habilitación, administración del sistema portuario y normas técnicas portuarias.</p> <p>La supervisión a cargo de OSITRAN no altera la titularidad, posesión o régimen de propiedad de la infraestructura portuaria privada, ni modifica las competencias sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.”</p>

9.3. El titular de un puerto privado de uso público que cuente con habilitación portuaria puede brindar servicios portuarios de manera exclusiva. Una vez otorgada la habilitación portuaria, la Autoridad Portuaria competente otorga la exclusividad en la prestación de servicios portuarios esenciales que haya solicitado el titular del puerto privado junto con la licencia portuaria. Dicha exclusividad es de aprobación automática.

45. Al respecto, de la revisión de esta propuesta de modificación se observa que, en líneas generales, el texto es confuso por cuanto hace referencia a la competencia y funciones del Ositrán. No obstante, al referirse a la “competencia económica y regulatoria”, vincula el ámbito de competencia del Ositrán a una de sus diferentes funciones, lo que no permite entender con claridad el alcance de dicho artículo.
46. En el mismo sentido, al hacer referencia a las funciones que el Ositrán puede ejercer respecto de los terminales portuarios de uso público se limita a la supervisión, fiscalización y potestad sancionadora; sin embargo, ello no recoge todas las funciones que actualmente ostenta este Organismo Regulador, como son las funciones reguladora, normativa, de solución de controversias y de reclamos, según lo establecido en el artículo 6 de la Ley N° 26917, el artículo 3 de la Ley N° 27332, y el artículo 10 del REGO. Más aún, en el caso específico de la función reguladora en materia portuaria, esta función se encuentra desarrollada en los artículos 13³ y 21⁴ de la LSPN.
47. Por tanto, en línea con lo previamente expuesto, en la medida que las competencias del Ositrán sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura de transporte de uso público, independientemente de su titularidad (público o privada), o si se explotan en virtud de título legal o contractual, se encuentran actualmente reconocidas en normas de rango legal como de carácter reglamentario, no solo se considera innecesaria la modificación del artículo 9 en los términos propuestos, sino que además podría conllevar a confusión sobre las competencias de este Regulador.
48. Por último, cabe señalar que la propuesta elimina la regulación referida a las habilitaciones y licencias portuarias aplicables a proyectos de infraestructura portuaria, sin que la exposición de motivos sustente dicha supresión. Sobre este aspecto, corresponde que la APN emita el análisis respectivo, en atención a sus competencias.

³ **“Artículo 13.- Tarifas portuarias**

13.1 La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN a propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional y/o de las Autoridades Portuarias Regionales, según la delegación de facultades señalada en el artículo 21.2 de la presente Ley. Los administradores portuarios pueden presentar sus propuestas tarifarias de acuerdo a lo señalado en el artículo 21.2 de la presente Ley.

13.2 La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice en régimen de libre competencia, está sujeta al pago de precios establecidos libremente por sus prestadores.

13.3 Los puertos o terminales privados de uso privado no están sujetos a los regímenes tarifarios.”

⁴ **“Artículo 21.- Organismo Supervisor de la Inversión en la Infraestructura de Transportes de Uso Público (OSITRAN)**

21.1 Corresponde a OSITRAN regular el sistema tarifario de los mercados en los que no hay libre competencia derivados de la explotación de infraestructura portuaria de uso público y supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de acuerdo a las leyes vigentes.

Sus funciones y responsabilidades las ejercerá procurando la eficiencia de las actividades y servicios portuarios; las necesarias garantías para los administradores, inversionistas y operadores; y en defensa de los usuarios finales. Para ello incide en la competitividad internacional de los puertos y propende a que los costos y tarifas guarden concordancia y los conceptos se homologuen con los que se cobran internacionalmente en los puertos más modernos y competitivos del mundo.

21.2 En materia de infraestructura de uso público que se regula en la presente Ley, conservando sus funciones normativas propias, OSITRAN delega sus funciones técnicas y las operativas a la Autoridad Portuaria Nacional, pudiendo revocar éstas para sí mediante acuerdo de su Consejo Directivo, aprobado por unanimidad. La razón de esta revocatoria será determinada por causa objetiva señalada en el Reglamento.”

e) Segunda disposición complementaria final

“Segunda. Reglamentación

El ente rector en un plazo de noventa (90) días calendario de publicada la presente ley, procederá a su reglamentación.”

49. Sobre el particular, no resulta claro a qué entidad pública se hace referencia con el término “ente rector” empleado en la propuesta.

f) Tercera disposición complementaria final

“Tercera. Infraestructura portuaria de uso público en operación.

La competencia de OSITRAN establecida en la presente ley es aplicable a la infraestructura portuaria de titularidad privada que preste servicios de uso público o permita acceso a terceros en el territorio nacional, de conformidad con el ámbito competencial previsto en la Ley N° 26917 y en la Ley N° 27943, modificadas por la presente ley.”

50. En relación con este extremo, la citada propuesta de disposición final establece la aplicación inmediata de la competencia prevista en la ley respecto de “infraestructura portuaria privada que preste servicios de uso público o permita acceso a terceros”. Sin embargo, en línea con lo expuesto a lo largo del presente informe, la infraestructura portuaria de titularidad privada y uso público ya se encuentra dentro del alcance de las funciones del Ositrán, por lo que dicha precisión podría interpretarse como una incorporación sobreviniente al marco legal vigente. En consecuencia, la redacción propuesta podría generar cuestionamientos respecto del ejercicio previo de las funciones y competencias desarrolladas por el Ositrán sobre este tipo de infraestructura.

IV. CONCLUSIONES:

51. De acuerdo con el marco normativo vigente, el ámbito de competencia del Ositrán está determinado por la condición de “**uso público**” de la infraestructura de transporte, independientemente de si dicha infraestructura es pública o privada, o es explotada en virtud de un título contractual o legal. Asimismo, la aplicación conjunta de las disposiciones legales aplicables permite concluir que la infraestructura portuaria de titularidad privada y uso público se encuentra dentro del alcance de las funciones del Ositrán. En ese sentido, las modificaciones planteadas en el Proyecto de Ley, que buscan precisar el ámbito de competencia a fin de incluir a las infraestructuras de transporte privadas y no concesionadas, resultan innecesarias.
52. Adicionalmente, las modificaciones propuestas contienen determinadas inconsistencias que, de aprobarse, podrían afectar el alcance de las competencias que actualmente ejerce el Ositrán, las cuales se indican a continuación:
- (i) En relación con la modificación del literal b) del numeral 3.2 del artículo 3 de la Ley N° 26917, se considera que la propuesta resulta innecesaria, toda vez que el marco normativo vigente ya determina que el ejercicio de las funciones del Ositrán se sustenta en la condición de uso público de la infraestructura, con independencia de su titularidad o del título habilitante que permita su explotación.
 - (ii) En relación con la modificación del artículo 4 de la Ley N° 26917, se considera que la propuesta resulta innecesaria, toda vez que las funciones y competencias del Ositrán ya se encuentran atribuidas por la citada Ley y desarrolladas en el REGO. Asimismo, la incorporación de una enumeración específica de materias podría generar interpretaciones restrictivas sobre el alcance de la actuación del Regulador. De otro lado, no corresponde establecer que el Ositrán ejerce sus competencias en el marco de las políticas y normas dictadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones,

dado que su actuación se rige por el marco legal aplicable a los organismos reguladores. Adicionalmente, la propuesta podría afectar la adecuada delimitación de competencias entre las entidades con intervención en los sectores supervisados, generando eventuales controversias respecto del alcance de sus actuaciones. Finalmente, en materia portuaria, la referida propuesta resulta contradictoria con la LSPN, ya que podría interpretarse que habilita al Ositrán a supervisar aspectos operativos de la prestación de servicios que corresponden de forma exclusiva a la APN, generando falta de claridad en la delimitación de competencias.

- (iii) En relación con la modificación del literal a) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, se considera que la propuesta resulta innecesaria, toda vez que el marco normativo vigente ya reconoce el ejercicio de las funciones de supervisión, fiscalización y sanción respecto de las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura de transporte de uso público, sin distinguir el título habilitante que sustenta dicha explotación. Asimismo, la incorporación de referencias específicas a determinadas materias y la diferenciación entre infraestructura concesionada y no concesionada podrían generar interpretaciones restrictivas sobre el alcance de las actuaciones del Regulador y la percepción de que existen regímenes de supervisión diferenciados para actividades actualmente sujetas a un mismo ámbito competencial. En el mismo sentido, en materia portuaria, las referencias genéricas a la prestación del servicio y el cumplimiento de estándares podrían generar interpretaciones erróneas; debido a que la supervisión operativa del tratamiento de naves y mercancías compete a la APN.
- (iv) En relación con la modificación del artículo 9 de la LSPN, la propuesta presenta problemas de claridad y no recoge todas las funciones del Ositrán previstas en el marco legal vigente, lo que podría generar confusiones respecto de su alcance. Asimismo, la propuesta elimina la regulación referida a las habilitaciones y licencias portuarias aplicables a proyectos de infraestructura portuaria, sin que la exposición de motivos sustente dicha supresión. Sobre este aspecto, corresponde que la APN emita el análisis respectivo, en atención a sus competencias.
- (v) Por último, en relación con las disposiciones complementarias finales, se considera que la segunda disposición no resulta clara a qué entidad pública se hace referencia con el término “ente rector” empleado en la propuesta. Respecto de la tercera disposición, se considera innecesaria, toda vez que la infraestructura portuaria de titularidad privada y uso público ya se encuentra comprendida dentro del ámbito de competencia del Ositrán. En ese sentido, la precisión planteada podría interpretarse como una incorporación sobreviniente al marco legal vigente y generar cuestionamientos respecto del ejercicio previo de las funciones y competencias del Regulador sobre este tipo de infraestructura.

V. RECOMENDACIÓN:

- 53. En virtud de lo anteriormente expuesto se recomienda trasladar la opinión vertida en el presente Informe Conjunto a la Presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República y a la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Atentamente,

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Firmado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Firmado por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
TITO JIMÉNEZ CERRÓN
Jefe de la Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
DANILO CAMPOS FLORES
Jefe de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
MIGUEL GONZÁLEZ BEDOYA
Ejecutivo de la Jefatura de Contratos Ferroviarios y del
Metro de Lima y Callao
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
MARTHA ZAMORA BARBOZA
Abogada Senior de la Jefatura de Asuntos Jurídico-
Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
ANNIE CHERO LOPEZ
Analista Legal de Asuntos Jurídico Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
JORGE HERNANDEZ CHANDUVI
Especialista Legal
Jefatura de Contratos de la Red Vial

Visado por
GIULIANA CASTILLO ORMEÑO
Especialista Legal
Jefatura de Contratos de la Red Vial

Visado por
CLAUDIA CORNEJO AMÉZAGA
Especialista Legal de la Jefatura de Contratos
Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
HANZ VILCAPOMA VIRRUETA
Analista de Contratos Portuarios de la Jefatura de
Contratos Portuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
VÍCTOR ARROYO TOCTO
Jefe de la Jefatura de Asuntos Jurídico-
Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
JOHN ALBERT VEGA VASQUEZ
Jefe de Contratos de la Red Vial
Jefatura de Contratos de la Red Vial

Visado por
CARLOS ALIAGA CALDERÓN
Jefe de la Jefatura de Contratos Portuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
MELINA CALDAS CABRERA
Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
ERNESTO MAMANI OSORIO
Supervisor Económico Financiero de la
Jefatura de Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
SILVIA HIDALGO BRICEÑO
Especialista Legal
Jefatura de Contratos de la Red Vial

Visado por
MARIBEL MAGUIÑA MESTA
Especialista Legal
Jefatura de Contratos de la Red Vial

Visado por
OSCAR OCHOA OCHOA
Especialista Legal de la Jefatura de Contratos
Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
ANGELA VENTURI MOQUILLAZA
Abogada Senior Portuaria de la Jefatura de
Contratos Portuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
DAVID CHAVEZ MANRRIQUE
Especialista de Operaciones Portuarias de la
Jefatura de Contratos Portuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
CÉSAR SOTOMAYOR TEVES
Asesor Legal de la Jefatura de Contratos Ferroviarios y
del Metro de Lima y Callao
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
ELIANA CASTILLO MAR
Abogada
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
MISSAEL ALVAREZ HUAMÁN
Analista de Estudios Económicos II
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Se adjunta lo siguiente:

- Oficios de Presidencia Ejecutiva y Gerencia General.

NT 2026090013