

UNIVERSIDAD ESAN



**Sanciones administrativas y penalidades en los contratos de concesión de
infraestructura de transporte de uso público en el Perú**

**Trabajo de investigación presentado en satisfacción parcial de los
requerimientos para obtener el grado de Magíster en Finanzas y Derecho
Corporativo por:**

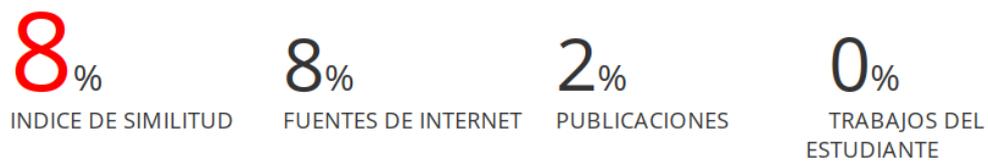
1109588 Carlos Arturo Flores Zuñiga 
1108614 Wilber Javier Pérez Alata 

Programa de la Maestría en Finanzas y Derecho Corporativo

Lima, 03 de mayo de 2023

2023_MAFDC_2020-2_Trabajo de investigación_Sanciones y Penalidades

INFORME DE ORIGINALIDAD



FUENTES PRIMARIAS

1	www.ositran.gob.pe Fuente de Internet	6%
2	repositorio.up.edu.pe Fuente de Internet	2%

Excluir citas Activo
Excluir bibliografía Activo

Excluir coincidencias < 2%

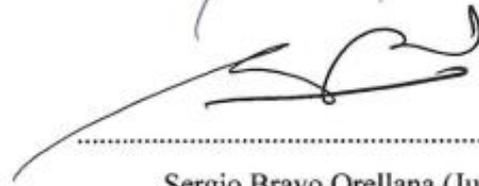
Este trabajo de investigación

Sanciones administrativas y penalidades en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público en el Perú

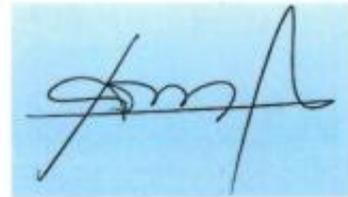
ha sido aprobado.



.....
Paulo Comitre Berry (Jurado)



.....
Sergio Bravo Orellana (Jurado)



.....
René Helbert Cornejo Díaz (Asesor)

Universidad ESAN

2023

A mi esposa e hijos por su invaluable apoyo y motivación.

A mis padres por ser mis mejores referentes.

Carlos Arturo Flores Zuñiga

A mis padres por inculcarme sus principios y espíritu de superación.

A mis hijos (Mauricio, Marcelo y Mateo), por ser mi mayor empresa.

A mi esposa por su eterna paciencia y constante motivación.

Wilber Javier Pérez Alata

Carlos Arturo Flores Zuñiga

Contador Público Colegiado con amplia experiencia en materia tributaria. Profesional orientado a los resultados, buscando generar eficiencias en los procedimientos administrativos y contables relacionados con la gestión y cumplimiento de las obligaciones tributarias.

FORMACIÓN ACADÉMICA

1996 - 2000 Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Contador Público

EXPERIENCIA

2020 – 2023	ERNST & YOUNG. Empresa de servicios de consultoría y auditoría. Director de Impuestos. Responsable de la gestión y supervisión de los servicios de asesoría y cumplimiento tributario brindados a empresas de diferentes sectores económicos, tales como, comercial, industrial, servicios, financieros, telecomunicaciones, minería, hidrocarburos, entre otros.
2012 – 2019	DELOITTE & TOUCHE. Empresa de servicios de consultoría y auditoría. Gerente de Impuestos. Responsable de la gestión y supervisión de los servicios de asesoría y cumplimiento tributario brindados a empresas de diferentes sectores económicos, tales como, comercial, industrial, servicios, financieros, telecomunicaciones, minería, entre otros.
2010 – 2012	REFINERÍA LA PAMPILLA. Empresa de producción y comercialización de combustibles derivados del petróleo. Asesor Fiscal. Responsable de la gestión y cumplimiento de las obligaciones tributarias y atención de fiscalizaciones de la SUNAT.
2009 – 2010	DELOITTE & TOUCHE. Empresa de servicios de consultoría y auditoría. Senior de Impuestos. Responsable de brindar servicios de asesoría y cumplimiento tributario a empresas de diferentes sectores económicos, tales como, comercial, industrial, servicios, telecomunicaciones, financieros, minería, entre otros.
2006 – 2009	ERNST & YOUNG. Empresa de servicios de consultoría y auditoría. Senior de Impuestos. Responsable de brindar servicios de asesoría y cumplimiento tributario a empresas de diferentes sectores económicos, tales como, comercial, industrial, servicios, telecomunicaciones, financieros, minería, entre otros.
2004 – 2005	BDO. Empresa de servicios de consultoría y auditoría. Semi senior de Impuestos. Responsable de brindar servicios de asesoría y cumplimiento tributario a empresas de diferentes sectores económicos, tales como, comercial, industrial, servicios, minería, entre otros.
2002 – 2004	SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA - SUNAT. Entidad pública encargada de la administración de tributos del Gobierno Nacional.

	Fedatario fiscalizador. Responsable de la realización de acciones de cumplimiento tributario a empresas de diferentes sectores económicos, tales como, comercial, industrial, servicios, minería, entre otros.
--	--

CURSOS Y/O SEMINARIOS

Diploma de Especialidad en Finanzas y Derecho Europeo (2022 - Universidad Carlos III de Madrid, España).

Fundamentos de Gestión Bancaria (2021 - Universidad ESAN).

Wilber Javier Pérez Alata

Abogado y Economista. Experiencia en asociaciones pública privadas, concesiones, regulación, contratación pública, derecho administrativo y auditoría gubernamental. Habilidad para el análisis y toma de decisiones, así como para el trabajo en equipo.

FORMACIÓN ACADÉMICA

1994 - 2000 Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Abogado

1994 - 2000 Universidad Nacional del Callao

Economista

2008 – 2009 Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Egresado de la maestría en derecho civil y comercial

EXPERIENCIA PROFESIONAL

2008 -2023	ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN. Entidad pública encargada de supervisar los contratos de concesión de infraestructura de transporte.
Set. 2017- May.2023	Jefe de Fiscalización. Responsable de la tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores y procedimientos de aplicación de penalidades a empresas concesionarias y supervisoras. Expositor en los cursos de extensión universitaria del OSITRAN en temas de derecho administrativo sancionador.
Jun 2008 - Ago. 2017	Asesor Legal. Responsable del asesoramiento de los aspectos jurídicos y contractuales de los contratos de concesión de infraestructura vial, portuaria, ferroviaria, aeroportuaria y sobre las adendas y nuevos proyectos de concesión de infraestructura de transporte de uso público. Encargado, en distintas oportunidades, de las siguientes jefaturas: a) Jefatura de Contratos Ferroviarios, b) Jefatura de Contratos Portuarios, c) Jefatura de Contratos Aeroportuarios y d) Jefaturas de Carreteras del Sur y Norte.
Abr. 2003- May. 2008	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA - CGR. Entidad pública responsable del control gubernamental del país. Especialista Legal. Responsable de la elaboración de opiniones previas sobre operaciones de endeudamiento del Estado, incluyendo los contratos de concesión, bajo la modalidad de asociación público-privada, en los cuales se compromete la capacidad financiera del Estado.
2000-2001	INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL - INDECOPI. Entidad pública encargada de la defensa de la competencia. Especialista Legal. Encargado de la elaboración de informes sobre procesos de declaratoria de insolvencia y reconocimiento de créditos concursales.

CURSOS Y/O SEMINARIOS

Diploma de Especialidad en Finanzas y Derecho Europeo (2022 - Universidad Carlos III de Madrid, España).

Diploma sobre Liderazgo y Atributos Gerenciales (2016 - Pontificia Universidad Católica del Perú).

Curso sobre Estructuración de Asociaciones Público-Privadas (2015 - Universidad ESAN).

Diplomado en Derecho Administrativo Sancionador (2011- Universidad de Piura).

Curso de especialización en Determinación de Tarifas en Sectores de Infraestructura (2011 - Universidad de San Andrés, Argentina).

Programa de Privatización, Financiamiento y Regulación de Servicios Públicos en Infraestructura (2010 - Universidad del Pacífico).

Postítulo en Derecho Público (2009 - Pontificia Universidad Católica del Perú).

Curso de Fortalecimiento de Capacidad de Supervisión (2008 - Universidad del Pacífico).

Diplomado en Derecho de las Concesiones (2006 - Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas).

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN EJECUTIVO

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. Planteamiento del Problema	2
1.2. Objetivos	7
1.2.1. <i>Objetivo general</i>	7
1.2.2. <i>Objetivos específicos</i>	7
1.3. Justificación de la investigación	8
1.4. Alcance	9
1.5. Contribución	10
CAPÍTULO II. MARCO CONCEPTUAL	11
2.1. Asociaciones Público-Privadas	11
2.1.1. <i>Conceptualización de las APP</i>	11
2.1.2. <i>De los beneficios de las APP</i>	12
2.2. Potestad sancionadora del Estado	13
2.2.1. <i>Sanción administrativa</i>	14
2.2.1.1. <i>Prevención general</i>	16
2.2.1.2. <i>Prevención especial</i>	17
2.2.2. <i>Potestad sancionadora</i>	18
2.2.3. <i>Herramientas económicas para el análisis del carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades</i>	21
2.2.3.1. <i>De la asimetría de la información</i>	21
2.2.3.2. <i>De la relación agente principal</i>	22
2.3. Del régimen del procedimiento administrativo sancionador	23
2.3.1. <i>Reglamento de Cobro y Aplicación de Infracciones, Sanciones y Tasas (RCAIST)</i>	24
2.3.2. <i>Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS)</i>	28
2.3.3. <i>Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS)</i>	30
2.3.4. <i>Homologación de los tipos infractores</i>	34
2.4. De los mecanismos para archivar o decidir no iniciar un procedimiento administrativo sancionador	35
2.4.1. <i>De la subsanación voluntaria como eximente de responsabilidad administrativa</i>	35
2.4.2. <i>El análisis de costo-beneficio como instrumento para decidir no iniciar un procedimiento administrativo sancionador</i>	40
2.5. Régimen de aplicación de penalidades en los contratos de concesión	43
2.5.1. <i>De la naturaleza jurídica de las penalidades</i>	43
2.5.2. <i>De las funciones de las penalidades contractuales, resaltando su carácter disuasivo</i>	45

2.5.3. <i>De los aspectos regulados en la Directiva para aplicación, impugnación y cobro de penalidades en los contratos de concesión ..</i>	47
2.5.4. <i>Del diseño inicial del régimen de sanciones y penalidades en los contratos de concesión</i>	48
2.5.5. <i>De las penalidades reguladas en los contratos de concesión</i>	50
2.5.5.1. <i>Penalidades reguladas en infraestructura ferroviaria</i>	51
2.5.5.2. <i>Penalidades reguladas en infraestructura portuaria</i>	52
2.5.5.3. <i>Penalidades reguladas en infraestructura aeroportuaria</i>	54
2.5.5.4. <i>Penalidades reguladas en infraestructura vial</i>	55
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN	59
3.1. Método de investigación	59
3.2. Tipo de investigación	59
3.3. Fuentes de información	59
3.3.1. <i>Expedientes generados por el OSITRAN</i>	59
3.3.2. <i>Contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público</i>	61
3.3.3. <i>Opinión de profesionales especialistas</i>	62
3.3.4. <i>Normas vinculadas con el régimen de sanciones y penalidades</i>	63
3.3.5. <i>Fuente bibliográfica</i>	64
CAPÍTULO IV. ANÁLISIS DE EXPEDIENTES DE SANCIONES Y PENALIDADES	65
4.1. Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS)	65
4.1.1. <i>Monto y frecuencia de las sanciones</i>	65
4.1.2. <i>Temporalidad de las sanciones</i>	80
4.2. Penalidades a Empresas Concesionarias (PEC)	84
4.2.1. <i>Monto y frecuencia de las penalidades</i>	84
4.2.2. <i>Temporalidad de las penalidades</i>	91
4.3. Archivamiento de expedientes de procedimiento sancionador	100
4.3.1. <i>Descripción general de los expedientes archivados</i>	101
4.3.1.1. <i>Análisis de los expedientes archivados por Costo-Beneficio</i>	106
4.3.1.2. <i>Análisis de los expedientes archivados por Subsanación Voluntaria</i>	110
CAPÍTULO V. ANÁLISIS DE OPINIÓN DE ESPECIALISTAS	118
5.1. El carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades	118
5.2. Los excesos del régimen de sanciones y penalidades	122
5.3. Concentración de sanciones y penalidades por tipo de infraestructura	125
5.4. Eficiencia de la función fiscalizadora y sancionadora	127
5.5. Subsanación voluntaria y su incidencia para desincentivar incumplimientos	130
5.6. Excesivo plazo para la aplicación de sanciones y penalidades	132

5.7. Razonabilidad de aplicar sanción y penalidad por un mismo incumplimiento	136
CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES	140
CAPÍTULO VII. RECOMENDACIONES	143
ANEXOS	145
I. Cantidad de sanciones desde el año 2000 hasta el 2022 presentados: (A) por sector concesionado según tipo de infracción; (B) por tipo de sanción según el sector concesionado; (C) por empresa concesionaria según tipo de infracción; (D) por tipo de sanción según empresa concesionaria	146
II. Importe de sanciones desde el año 2000 hasta el 2022 presentados: (A) por sector concesionado; (B) por tipo de infracción; (C) por empresa concesionaria	150
III. Cantidad de penalidades desde el año 2000 hasta el 2022 presentados: (A) por sector concesionado según tipo de penalidad; (B) por modalidad de penalización según el sector concesionado; (C) por empresa concesionaria según tipo de penalidad; (D) por modalidad de penalización según empresa concesionaria	153
IV. Importe de penalidades desde el año 2000 hasta el 2022 presentados: (A) por sector concesionado; (B) por tipo de penalidad; (C) por empresa concesionaria	157
V. Expedientes archivados por criterio de costo-beneficio y subsanación voluntaria desde el año 2000 hasta el año 2022 presentados: (A) por sector y motivo de archivamiento; (B) por sector y tipo de infracción; (C) por motivo de archivo y tipo de infracción; (D) por empresa concesionaria; (E) por empresa y tipo de infracción	160
VI. Resumen de expedientes de procedimiento administrativo sancionador (PAS) desde el año 2000 hasta el año 2022 por empresa concesionaria ...	164
VII. Resumen de expedientes de penalidades a empresas concesionarias (PEC) desde el año 2000 hasta el año 2022 por empresa concesionaria	180
VIII. Resumen de expedientes archivados por criterio de costo-beneficio desde el año 2000 hasta el año 2022 por tipo de infracción	192
IX. Resumen de expedientes archivados por criterio de subsanación voluntaria desde el año 2000 hasta el año 2022 por tipo de infracción	198
X. Plazo de duración del procedimiento sancionador (PAS).....	205
XI. Plazo de duración del procedimiento de penalidad a empresas concesionarias (PEC)	219
XII. Formato de cuestionario para profesionales especialistas	227
XIII. Solicitud de información al OSITRAN	229

XIV. Perfil del profesional especialista seleccionado para cuestionario	231
XV. Transcripción de cuestionarios respondidos por los profesionales especialistas seleccionados	233
BIBLIOGRAFÍA	257

ÍNDICE DE TABLAS

1.1.	Contratos de concesión	4
1.2.	Consolidado de estadísticas de inversiones valorizadas por infraestructura	5
2.1.	Tipos infractorios del RCAIST	27
2.2.	Tipos infractorios del RIS	29
2.3.	Tipos infractorios del RIIS	32
2.4.	Tipos infractorios Unificado	35
2.5.	Principales diferencias expuestas por <i>Manayalle</i> y <i>Zuñiga</i>	43
2.6.	Cláusulas penales del sector Ferrocarriles y Metro de Lima	51
2.7.	Cláusulas penales del sector Portuario	53
2.8.	Cláusulas penales del sector Aeroportuario	55
2.9.	Cláusulas penales del sector Red Vial	56
2.10.	Tipos penalizables Unificado	58
3.1.	Solicitud de información al OSITRAN	60
3.2.	Perfil del profesional especialista	62
5.1.	Resumen de respuestas a la pregunta N° 01 del cuestionario	118
5.2.	Resumen de respuestas a la pregunta N° 02 del cuestionario	122
5.3.	Resumen de respuestas a la pregunta N° 03 del cuestionario	125
5.4.	Resumen de respuestas a la pregunta N° 04 del cuestionario	127
5.5.	Resumen de respuestas a la pregunta N° 05 del cuestionario	130
5.6.	Resumen de respuestas a la pregunta N° 06 del cuestionario	132
5.7.	Resumen de respuestas a la pregunta N° 07 del cuestionario	136

ÍNDICE DE FIGURAS

1.	Cantidad de expedientes y monto de sanción por tipo de infracción	66
2.	Cantidad de expedientes y monto de sanción por sector concesionado	67
3.	Tendencia del monto de las sanciones por cantidad de expedientes	68
4.	Plazo de inicio del procedimiento administrativo sancionador	81
5.	Plazo de duración del procedimiento administrativo sancionador	82
6.	Monto de penalidad y cantidad de expedientes por tipo de penalidad	85
7.	Monto de penalidad y cantidad de expedientes por sector concesionado	86
8.	Tendencia del monto de las penalidades por cantidad de expedientes	87
9.	Plazo del procedimiento de penalización	92
10.	Cantidad de expedientes archivados por sector concesionado	101
11.	Cantidad de expedientes archivados por tipo de infracción	102
12.	Evolución de cantidad de expedientes PAS y archivados totales (costo-beneficio y subsanación voluntaria)	103
13.	Evolución de cantidad de expedientes PAS y archivados por costo-beneficio y subsanación voluntaria	105

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo de investigación analiza el carácter disuasivo del régimen sancionador y de aplicación de penalidades en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público en el Perú. Para dicho propósito, se han establecido cinco (5) objetivos específicos, el primero referido a analizar los aspectos jurídicos más relevantes en torno al carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades; el segundo referido a identificar los tipos de incumplimientos que generan la aplicación de sanciones y penalidades según el tipo de infraestructura concesionada, así como la frecuencia y cantidad de sanciones y penalidades impuestas; el tercero referido a analizar si los contratos de concesión y la normativa del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) regulan un procedimiento específico para aplicar sanciones y penalidades por un mismo incumplimiento contractual; el cuarto referido a analizar el carácter disuasivo del régimen de sanciones con relación a la subsanación voluntaria como eximente de responsabilidad administrativa y la aplicación del análisis costo-beneficio; y el quinto referido a analizar el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades con relación a la temporalidad entre la comisión del incumplimiento y la aplicación de sanción y/o penalidad.

Si bien las sanciones y penalidades en cuanto a su naturaleza jurídica tienen diferencias sustanciales, es también cierto que ambas persiguen una finalidad disuasiva; es decir, tienen como propósito generar desincentivos a conductas transgresoras de obligaciones contractuales. Para el análisis de este carácter disuasivo se revisaron, entre otros, las resoluciones de aplicación de sanciones y penalidades expedidas por el OSITRAN durante el periodo 2000 a 2022, así como los distintos marcos normativos aplicables durante dicho periodo, incluyendo los treinta y dos (32) contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público vigentes. Dicha información permitió identificar, entre otros, dónde se concentra la mayor cantidad de sanciones y penalidades según el tipo de infraestructura concesionada, la frecuencia de los incumplimientos y los tiempos utilizados por el ente regulador para ejecutar su actividad supervisora y fiscalizadora. Además, también se incluyó el análisis de la opinión de quince (15) profesionales especialistas en la materia de investigación, tanto del sector público como del privado, con la finalidad de conocer su perspectiva sobre los temas a

analizar y contrastar dicha información con aquella que se obtenga de la revisión de los expedientes generados por el OSITRAN.

Como resultado del trabajo de investigación, se concluyó, entre otros, que i) en el primer marco normativo en materia sancionadora aplicable a los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público existía una confusión conceptual sobre la naturaleza jurídica de las sanciones, pues establecía que éstas eran de aplicación supletoria a las que hubiesen sido expresamente previstas en los contratos de concesión, es decir, que las sanciones podían pactarse a través de contratos de concesión por acuerdo de voluntades; ii) la mayor cantidad de sanciones administrativas y penalidades contractuales aplicadas se han generado por incumplimientos relacionados con la operación de la infraestructura concesionada y la prestación del servicio. Las sanciones administrativas y penalidades contractuales aplicadas han recaído mayoritariamente en el sector portuario, a pesar de que dicho sector no es el que tenga la mayor cantidad de contratos de concesión vigentes, siendo que la mayoría de los tipos de incumplimientos observados son recurrentes en el tiempo, predominando la vinculada con los niveles de servicio y productividad de las empresas concesionarias; iii) en los contratos de concesión donde resulta viable la aplicación de sanción administrativa y penalidad por un mismo incumplimiento contractual, los reglamentos de infracciones y sanciones anteriores y el vigente, ni la Directiva de aplicación de penalidades, contemplan un procedimiento específico para su trámite; es decir, no desarrollan si estos procedimientos tienen que tramitarse de manera simultánea o paralela, apreciándose que son las mismas autoridades administrativas que participan tanto en el trámite de penalidad y el de sanción por el mismo incumplimiento, pudiéndose afectar las garantías e imparcialidad que dicho procedimiento exige; iv) la aplicación del criterio de análisis costo-beneficio y la figura jurídica de subsanación voluntaria han generado el archivamiento de una cantidad significativa de expedientes de procedimientos sancionadores en los últimos cinco (5) años, conllevando a que las empresas infractoras no asuman su responsabilidad administrativa por el incumplimiento del contrato, situación que estaría afectando el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades; y, v) el extemporáneo ejercicio de la función supervisora y sancionadora por parte del ente regulador frente a los incumplimientos de las empresas concesionarias contraviene el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades, pues está

generando que las empresas continúen operando por largos períodos de tiempo sin cumplir adecuadamente con sus obligaciones contractuales.

Finalmente, se formulan recomendaciones para que el organismo regulador pueda establecer, entre otros, procedimientos específicos para la aplicación de sanciones y penalidades por un mismo incumplimiento, diferenciando a los órganos que participan en ambos procedimientos, a efectos de no afectar las garantías e imparcialidad que requiere este tipo de actuaciones, así como implementar mecanismos internos que eviten que los plazos entre la comisión de las infracciones y el inicio de un procedimiento sancionador y/o de aplicación de penalidades no sean extensos, a fin de no afectar el carácter disuasivo que éstas persiguen, incluyendo la necesidad de efectuar cambios en su marco normativo respecto a la aplicación del análisis costo-beneficio y subsanación voluntaria, atendiendo a que su aplicación estaría impactando en forma negativa el carácter disuasivo del régimen de sanciones.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

La construcción de carreteras, puentes, puertos y otras infraestructuras de transporte de uso público contribuye al fortalecimiento de las vías de comunicación de la nación. La importancia de este tipo de infraestructura radica en que permite conectar al país desde su interior con el resto del mundo. Así pues, los proyectos de infraestructura benefician tanto a las personas naturales como a las empresas. Tal como señala Durán (2021), el impacto de las tecnologías de transporte sobre el desarrollo económico nacional es substancial, ya que la mejora en la infraestructura de transporte aminora costos y reduce tiempos, lo que da lugar a transacciones económicas de mayor volumen y de mejor calidad.

Así pues, en la actualidad, dada la relevancia económica y social de los proyectos de este tipo, existen diversas modalidades que facilitan su puesta en marcha, entre las que destaca la Asociación Público-Privada (APP). Bajo esta modalidad, la construcción y/o mantenimiento de la obra pública es encargada a una entidad privada mediante un contrato de concesión en el cual, además de las responsabilidades y funciones respectivas, se estipulan sanciones y penalidades en defensa de los intereses públicos. Si bien estas tienen un carácter punitivo y reparador ante incumplimientos e infracciones, también es importante señalar que tienen la capacidad de influir coercitivamente en la conducta del concesionario, es decir, incentivan y estimulan un determinado comportamiento previo a la comisión de la falta.

Por ello, resulta relevante revisar la legislación peruana en lo que respecta a sanciones y penalidades en contratos de concesión de infraestructura de transporte público bajo la modalidad de APP. Precisamente, esta investigación busca analizar el carácter disuasivo del régimen sancionador y de aplicación de penalidades en los contratos de concesión de infraestructura pública. Para dicho propósito se revisaron las resoluciones expedidas por el OSITRAN durante el periodo 2000 a 2022. Además, durante dicho periodo, también se evalúa si la temporalidad entre la comisión del incumplimiento y la aplicación de sanción y/o penalidad tiene impacto en el carácter disuasivo que éstas buscan.

Para el caso del régimen de sanciones, se evaluará también si las figuras jurídicas como la subsanación voluntaria como eximente de responsabilidad administrativa y el análisis costo-beneficio, tienen incidencia en el carácter disuasivo. Para ello, se ha revisado las resoluciones expedidas por el OSITRAN durante el periodo 2016 a 2022¹, donde se haya decidido no iniciar o archivar el procedimiento administrativo sancionador por aplicación de la eximente de subsanación voluntaria, así como las resoluciones de archivamiento durante el periodo 2003 a 2022² por aplicación del análisis costo-beneficio.

1.1. Planteamiento del Problema

Existe consenso acerca de que la modernización y el mantenimiento de infraestructuras de transporte de uso público enfrentan como principal obstáculo la obtención de grandes inversiones de capital y alta tecnología y especialización, factores que no siempre están al alcance de países emergentes como el Perú. Por ende, una opción para el logro de estos propósitos es el desarrollo de esquemas de contratos de concesión en infraestructura de transporte de uso público, bajo la modalidad de APP, donde la prestación de los servicios con parámetros de calidad, como consecuencia de la ejecución de la infraestructura física, constituye el principal objetivo.

El proceso de inversión en infraestructura de transporte de uso público en el Perú no solo comprende el esquema de ejecución de obra pública, donde el Estado asume el cien por ciento (100%) del financiamiento y los riesgos del proyecto, sino también el esquema de concesión bajo la modalidad de APP, donde se comparte el financiamiento y los riesgos con el sector privado.

Sobre ambas modalidades de inversión en infraestructura pública, es importante señalar que las APP, a diferencia de las obras públicas, son primordialmente un contrato de fines. Es decir, las APP buscan brindar el servicio público, pues incluyen la prestación del servicio propiamente dicho; mientras que en la obra pública no se incluye

¹ El periodo comprende desde el 2016 por cuanto la subsanación voluntaria como eximente de responsabilidad se incorporó recién en nuestro ordenamiento jurídico el 22 de diciembre de 2016, con la entrada en vigencia del Decreto Legislativo N° 1272.

² El periodo comprende desde el 2003 por cuanto la evaluación análisis costo-beneficio se incorporó recién con la entrada en vigencia del RIS, es decir, el 26 de noviembre de 2003.

la prestación del servicio, sino solo la ejecución de la obra, recibiendo por ello una contraprestación del Estado. Asimismo, respecto a las características de estos tipos de proyectos, Zegarra (1998) señala que las concesiones de obras públicas de infraestructura pueden ser dividida de forma ideal en dos etapas, la primera está referida a la etapa de construcción, donde se presentan elementos propios de la obra pública, mientras que la segunda está referida a la etapa de explotación, donde se presentan elementos característicos de un esquema de concesión. En esa misma línea de análisis, Cornejo (2016) señala que, a diferencia de la contratación de obra pública donde la actuación del agente privado se limita básicamente a la construcción de la obra, en el caso de los contratos de concesión, se incorpora, como obligación principal, la prestación del servicio público asociado a la infraestructura por un plazo, usualmente, de entre 20 y 30 años.

En este contexto, es importante tener en cuenta que el Estado peruano ha suscrito un total de 34 contratos de concesión a nivel de Gobierno Nacional en el sector infraestructura de transporte de uso público, bajo la modalidad de APP. De estos treinta y cuatro (34) contratos de concesión, dos (2) de ellos ya no se encuentran vigentes. Es el caso de Concesiones de Carreteras S.A. (Concar), el cual concluyó por vencimiento de plazo; mientras que el contrato de concesión correspondiente al Aeropuerto Internacional de Chincheros, el cual fue administrado por la empresa concesionaria Sociedad Aeroportuaria Kunturwasi S.A. concluyó por caducidad³. También es importante precisar que en el presente trabajo de investigación no se están incluyendo a las empresas estatales Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC) y Empresa Nacional de Puertos S.A (ENAPU), las cuales, si bien administran infraestructura de transporte de uso público bajo supervisión del OSITRAN, no cuentan con un contrato de concesión como título habilitante, sino que por disposición normativa realizan dicha función. Además, estas empresas estatales, al no estar vinculados por un contrato de concesión, no cuentan con un régimen de penalidades. La totalidad de contratos de concesión, incluyendo los treinta y dos (32) que todavía se encuentran vigentes se muestra en la Tabla 1.1.

³ Mediante Oficio N° 142-2017-MTC/01 de fecha 13 de julio de 2017, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones notificó a la empresa concesionaria Kuntur Wasi S.A. la decisión unilateral e irrevocable de resolver el contrato por razones de interés público.

Tabla 1.1
Contratos de concesión

Tipo de infraestructura	N°	Empresa Concesionaria	Fecha de inicio de plazo de la Concesión	Fecha de término de la Concesión	Tipo de financiamiento	Plazo de la Concesión
Red Vial	1	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	2003	2028	Autosostenible	25 años
	2	Concesionaria Vial del Perú S.A.	2005	2035	Autosostenible	30 años
	3	Concesionaria IIRSA Norte S.A.	2005	2030	Cofinanciada	25 años
	4	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	2005	2030	Cofinanciada	25 años
	5	Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	2005	2030	Cofinanciada	25 años
	6	Intersur Concesiones S.A.	2005	2030	Cofinanciada	25 años
	7	Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.C.)	2010	2025	Cofinanciada	15 años
	8	Carretera Andina del Sur S.A.C. (antes SURVIAL S.A.)	2007	2032	Cofinanciada	25 años
	9	Concesionaria Vial del Sur S.A. – COVISUR	2007	2032	Cofinanciada	25 años
	10	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.	2009	2034	Autosostenible	25 años
	11	Consorcio Concesión Chancay-Acos S.A.	2009	2024	Cofinanciada	15 años
	12	OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	2017	2032	Cofinanciada	15 años
	13	Concesionaria Vial del Sol S.A.	2009	2034	Autosostenible	25 años
	14	Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. - DEVIANDES	2010	2035	Autosostenible	25 años
	15	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías S.A. - COVINCA	2013	2038	Autosostenible	25 años
	16	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	2014	2039	Cofinanciada	25 años
	17	CONCAR S.A.	1994	2004	Autosostenible	74 meses
Aeropuertos	18	Lima Airport Partners S.R.L.	2001	2041	Autosostenible	40 años
	19	Aeropuertos del Perú S.A. (AdP)	2006	2031	Cofinanciada	25 años
	20	Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (AAP)	2011	2036	Cofinanciada	25 años
	21	Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.	2014	2017	Cofinanciada	4 años
Puertos	22	Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR	1999	2029	Autosostenible	30 años
	23	DP World Callao S.R.L.	2006	2036	Autosostenible	30 años
	24	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	2009	2039	Autosostenible	30 años
	25	Transportadora Callao S.A.	2011	2031	Autosostenible	20 años
	26	APM Terminals Callao S.A.	2011	2041	Autosostenible	30 años
	27	Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	2011	2041	Cofinanciada	30 años
	28	Consorcio Paracas S.A.	2014	2044	Autosostenible	30 años
	29	Concesionaria Salaverry Terminal Internacional S.A.	2018	2048	Autosostenible	30 años
Férreas	30	Ferrovías Central Andina S.A.	1999	2039	Autosostenible	40 años
	31	Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A.	1999	2034	Autosostenible	35 años
	32	Tren Urbano de Lima S.A.	2011	2041	Cofinanciada	30 años
	33	Consorcio Nuevo Metro de Lima S.A.	2014	2049	Cofinanciada	35 años
Hidrografía	34	Sociedad Concesionaria Hidrografía Amazónica S.A. ⁴	2017	2037	Cofinanciada	20 años

Elaboración propia
Fuente: Contratos de Concesión

⁴ Para fines del presente trabajo de investigación esta empresa será analizada juntamente con el sector Portuario.

Asimismo, para dimensionar la importancia de esta modalidad de ejecución de obras de infraestructura de transporte de uso público (carreteras, aeropuertos, vías férreas, puertos y vías navegables), en la Tabla 1.2 se puede observar la magnitud de los compromisos de inversión asumidos por las empresas concesionarias para el desarrollo de dichas obras, así como el porcentaje de inversión ejecutado hasta el año 2022.

Tabla 1.2

Consolidado de estadísticas de inversiones valorizadas por infraestructura

(En US\$ e incluye IGV)

Infraestructura	Carreteras	Aeropuertos	Puertos	Ferrocarriles y Metro de Lima	Vías Navegables	Consolidado General
A. Importe referencial (*)	5,448,664,847	2,683,868,461	2,917,060,535	6,018,204,665	111,759,339	17,179,557,846
B. Acumulado al 31.12.2022 (**)	4,820,851,653	587,522,229	1,888,766,465	3,248,615,119	919,053	10,546,674,520
C. Acumulado al 2022	4,820,851,653	587,522,229	1,888,766,465	3,248,615,119	919,053	10,546,674,520
D. Nivel de avance (C÷ A)	88.48%	21.89%	64.75%	53.98%	0.82%	61.39%
Nº contratos	16	3	8	4	1	32

(*) Inversión Referencial de los Contratos de Concesión (C.C.) según lo precisado

(**) Corresponde a la inversión ejecutada valorizada hasta la fecha 31 de diciembre de 2022

Fuente. OSITRAN

De lo expuesto, se aprecia la importancia que representa para el país que los compromisos de inversión se cumplan, por cuanto ello permitirá que la ciudadanía pueda tener acceso a mejores servicios de infraestructura de transporte de uso público, ya sea en el sector de carreteras, aeropuertos, vías férreas, puertos y vías navegables. Para dicho propósito, los contratos de concesión, bajo la modalidad de APP, vinculan al Estado con un privado (denominado comúnmente concesionario), a fin de que este último se encargue del financiamiento, diseño, construcción, mantenimiento y operación de infraestructuras a través de las cuales se brinda un determinado servicio público, cumpliendo determinados requisitos de calidad. Es decir, se trata de un contrato de largo plazo, en el cual la identificación, asignación y mitigación de riesgos resulta ser un aspecto de vital importancia a considerar.

En ese orden de ideas, el desarrollo de grandes proyectos de infraestructura, a través de APP, trae consigo también la necesidad de diseñar mecanismos legales y contractuales que permitan asegurar el cumplimiento de las obligaciones asumidas por parte del sector privado. Uno de los mecanismos más importantes para lograr este objetivo es contar con un esquema regulatorio eficiente de aplicación de sanciones y/o penalidades, considerando que estos instrumentos tienen también como propósito generar desincentivos a conductas transgresoras del concesionario.

Si bien el presente trabajo de investigación no se centra en analizar a fondo las diferencias existentes entre los conceptos jurídicos de sanciones y penalidades, resulta importante comprender las principales diferencias que existen entre estos dos conceptos. Por ejemplo, la penalidad tiene su origen en el contrato de concesión; es decir, sólo resulta aplicable en la medida que las partes así lo hayan pactado. Por su parte, la sanción tiene su fuente en la norma, vale decir, es independiente de la voluntad de las partes, pues es potestad exclusiva del Estado establecer qué conductas pueden ser materia de sanción.

Otra diferencia relevante es que las penalidades buscan, en principio, indemnizar el daño generado a una de las partes por el incumplimiento de la otra, mientras que la sanción busca castigar (generar aflicción) a la parte que ha incurrido en un incumplimiento no deseado por la norma. No obstante, ambas figuras jurídicas persiguen también una finalidad disuasiva; es decir, que, a partir de la sanción o penalidad impuesta, el administrado (concesionario) encause su conducta y no vuelva a incurrir en la conducta infractora, aspectos que serán materia de análisis en el presente trabajo de investigación.

En ese sentido, atendiendo a la importancia de la inversión en obras de infraestructura de transporte de uso público en nuestro país, y al esfuerzo que realiza el Estado para lograr que el concesionario cumpla con sus obligaciones previstas en el contrato de concesión y las normas emitidas por el organismo regulador, resulta relevante conocer si las empresas concesionarias han venido cumpliendo con sus obligaciones contractuales y normativas y, de no haber sido así, qué tipo de acciones ha

realizado el Estado para disuadir dichas conductas frente al incumplimiento de tales empresas.

Además, atendiendo a que a nivel normativo se han incorporado figuras jurídicas como el análisis costo-beneficio y la subsanación voluntaria, en virtud de los cuales, pese a la comisión de infracciones por parte de las empresas concesionarias, se decide por no sancionarlas, resulta importante evaluar la incidencia de estas figuras sobre el carácter disuasivo del régimen sancionador y de aplicación de penalidades.

Con base en lo expuesto, la presente investigación ha considerado como problemática la evaluación de la información relativa a la aplicación de sanciones y penalidades a las empresas concesionarias desde el año 2000 hasta el año 2022. A partir de ello, se propone analizar el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades en los contratos de infraestructura de transporte de uso público, considerando en dicho análisis las figuras de subsanación voluntaria y la evaluación de análisis costo-beneficio, así como la evaluación de la temporalidad entre la fecha de la comisión del incumplimiento y la aplicación de la sanción y/o penalidad.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo general

Analizar el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público en el Perú bajo la modalidad de APP.

1.2.2. Objetivos específicos

- a) Analizar los aspectos jurídicos más relevantes en torno al carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público.

- b) Identificar los tipos de incumplimientos que generan la aplicación de sanciones y penalidades según el tipo de infraestructura concesionada, así como la frecuencia y cantidad de sanciones y penalidades impuestas a los concesionarios en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público según el tipo de servicio prestado.
- c) Analizar si los contratos de concesión y la normativa de OSITRAN regulan un procedimiento específico para aplicar sanciones y penalidades por un mismo incumplimiento contractual.
- d) Analizar el carácter disuasivo del régimen de sanciones con relación a la subsanación voluntaria como eximente de responsabilidad administrativa y la aplicación del análisis costo-beneficio.
- e) Analizar el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades con relación a la temporalidad entre la comisión del incumplimiento y la aplicación de sanción y/o penalidad.

1.3. Justificación de la investigación

Los contratos de concesión, bajo la modalidad de APP, vienen significando importantes montos de inversión del sector privado para el desarrollo de infraestructura de transporte de uso público, los cuales generan beneficios para la ciudadanía en general, permitiendo acceder a infraestructura de mayor calidad o que antes, inclusive, eran inexistentes. De allí emerge la necesidad de que se puedan contar con instrumentos contractuales y/o normativos que tengan como propósito que dichos compromisos de inversión se cumplan, garantizando, además, la calidad en la prestación del servicio. Por ello, resulta necesario que se cuente con un esquema regulatorio eficiente de aplicación de sanciones y/o penalidades, considerando que estos instrumentos tienen como propósito primordial generar desincentivos a conductas transgresoras del contrato.

En ese contexto, atendiendo a los diversos tipos de servicios ejecutados por privados sobre la base de contratos de concesión celebrados con el Estado peruano, resulta importante identificar cómo se han venido aplicando las sanciones y penalidades establecidas en dichos contratos, la cuantía de estas, la recurrencia en la comisión de algún tipo particular de infracción o incumplimiento, o inclusive de algún determinado sector, entre otros aspectos relevantes. Ello permitirá evidenciar el grado o nivel de incumplimiento por parte del concesionario y, en particular, las razones que habrían motivado dicho incumplimiento.

Lo anterior toma especial relevancia debido a que este tipo de información no está disponible en forma detallada ni actualizada en las páginas web oficiales de los organismos competentes, lo cual se considera indispensable para que se pueda realizar el análisis sobre el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, bajo supervisión del OSITRAN, que permita evaluar también el carácter disuasivo del referido régimen respecto a las figuras jurídicas como la subsanación voluntaria y el análisis costo-beneficio.

1.4. Alcance

La presente investigación tiene como alcance la revisión del régimen de sanciones y penalidades a las empresas que han celebrado contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, bajo la modalidad de APP, con el Estado peruano, durante el periodo 2000 al 2022, identificando los distintos incumplimientos contractuales que han sido materia de sanción y/o penalidad, así como la evaluación de la subsanación voluntaria como eximente de responsabilidad administrativa y la aplicación del análisis costo-beneficio respecto al carácter disuasivo del régimen de sanciones. Además, también se analizará la temporalidad entre la comisión del incumplimiento y la aplicación de sanción y/o penalidad respecto al carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades.

1.5. Contribución

Con el presente trabajo de investigación se busca contribuir a la mejora del sistema regulatorio para la aplicación de sanciones y penalidades en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte público, otorgadas al sector privado, bajo la modalidad de APP, teniendo como parámetro que la finalidad de dichos instrumentos es desincentivar el incumplimiento de los compromisos asumidos por las empresas concesionarias, permitiendo que la ciudadanía en general pueda acceder a infraestructura de transporte de uso público de mayor calidad.

Asimismo, teniendo en cuenta que no solo el Gobierno Nacional viene ejecutando proyectos de inversión de transporte de uso público bajo la modalidad de APP, se considera que la presente investigación también puede contribuir a que los gobiernos subnacionales (gobiernos locales y regionales) tengan en consideración las causas y/o motivaciones que estarían dando origen a la imposición de sanciones y penalidades, así como la evaluación del carácter disuasivo de estas, con la finalidad de evaluar si dichas causas y/o motivaciones pueden ser corregidas o mitigadas por parte del concesionario en coordinación con las autoridades gubernamentales correspondientes.

CAPÍTULO II. MARCO CONCEPTUAL

2.1. Asociaciones Público-Privadas

2.1.1. Conceptualización de las APP

La definición normativa dada para las APP, contenida en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos, y sus normas modificatorias, refiere que los contratos de APP son una modalidad de participación de la inversión privada mediante contratos de largo plazo, donde interviene el Estado (representado por alguna entidad pública) y uno o más inversionistas privados. Así, la normativa hace alusión a que los contratos APP se suscriben como consecuencia de una iniciativa estatal o privada y que tienen como característica propia la distribución de riesgos entre los actores, característica esencial que hace que sin dicha distribución de riesgos no ameritaría hablar en la práctica de una APP sino de otro tipo de contratación pública. La norma también es clara en referir que la finalidad de la suscripción de estos contratos es el desarrollo de proyectos de interés público tales como: infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a infraestructura y servicios públicos o investigación aplicada y/o innovación tecnológica.

Por otro lado, desde la academia, autores como Mairal (2013) han definido este tipo de modalidad de inversión privada como un acuerdo para la tercerización de proyectos de infraestructura y servicios públicos que son asumidos normalmente por el gobierno, pero que este decide llevar a cabo con el privado por los beneficios que conlleva una debida distribución de riesgos en donde aquel que está en mejores condiciones de manejarlo lo asume para administrar y reducirlos, con lo cual se busca maximizar el valor de lo que la administración adquiere con el dinero público (valor por el dinero). Por su parte, Engel et. al (2014) sostienen que las APP constituyen contratos de largo plazo entre el Estado y un privado, que combinan en un solo acuerdo contractual el financiamiento, la construcción, la operación y el mantenimiento de un proyecto que provee servicios públicos a los usuarios y en donde los riesgos del proyecto se comparten entre el Estado y el privado. Allí, como contraprestación, el privado percibe

un flujo de dinero como compensación durante todo el plazo de vigencia del contrato, ingresos que pueden provenir directamente de las tarifas pagadas por los usuarios o de transferencias del gobierno. Cabe resaltar que, independientemente de los mecanismos de pago al privado, el activo retorna a manos del gobierno.

De lo expuesto, tal como se ha podido apreciar, las definiciones dadas tanto por la norma como por la literatura académica señalan en consenso que las APP son acuerdos de colaboración de largo plazo entre el sector público y privado para la realización de proyectos que se justifican por la existencia de intereses públicos y que en dicho acuerdo debe realizarse necesariamente una distribución de riesgos entre las partes.

Dicha conceptualización del mecanismo y propósito que se busca con la ejecución de proyectos de inversión, a través de la modalidad de APP, resulta de suma importancia, por cuanto el tema de investigación versará sobre el régimen de sanciones y penalidades que buscan, entre otros, que dichos contratos de concesión suscritos bajo ese esquema público - privado se cumplan en los términos pactados.

2.1.2. De los beneficios de las APP

El actual diseño de las concesiones, bajo la modalidad de APP, consiste en que el Estado y privado comparten riesgos; es decir, esta distribución de riesgos permite viabilizar la construcción y la gestión de la infraestructura. Por ejemplo, Ariño (2004) define a este tipo de esquema como un equilibrio bidireccional, en virtud del cual el riesgo y ventura excesivos deben ser distribuidos entre ambas partes, generando que al concesionario le sean compensables las alteraciones sobre el riesgo inicialmente previsto, pero en contrapartida deberá de renunciar a unos beneficios extraordinarios.

Ahora bien, en cuanto a los beneficios que genera para el Estado y la sociedad el desarrollo de proyecto de infraestructura bajo la modalidad de APP, la Corporación Andina de Fomento – CAF (1993) señala lo siguiente:

- i) Faculta al Estado a incorporar la participación privada en las etapas de gestión y financiación de infraestructuras públicas, conservando la titularidad de dichas infraestructuras.
- ii) Habilita una expansión acelerada y a menores costos del acervo de infraestructura pública, sin comprometer otros objetivos como los compromisos de gasto social, la reducción del déficit o el mantenimiento de la presión fiscal.
- iii) Genera mayores eficiencias en el diseño, construcción y operación de las obras y/o prestación de servicios públicos.
- iv) Ayuda a lograr un impacto fiscal positivo para el Estado, lo cual se alcanza por la vía de reducir o suprimir subsidios o por la generación de ingresos con la concesión.
- v) Permite trasladar de los contribuyentes a los usuarios el financiamiento de los costos del proyecto de inversión en infraestructura.
- vi) Habilita a transferir al sector privado los riesgos que están bajo su control y que está en mejor capacidad de mitigar.
- vii) Tiene impactos positivos sobre la creación de oportunidades de inversión para el sector privado, posibilitando la canalización de ahorro hacia las inversiones productivas y habilita la captación de recursos extranjeros.

2.2. Potestad sancionadora del Estado

El estudio a la potestad sancionadora del Estado se ha abordado desde diversas aristas, no solo desde el punto de vista que abarca las exigencias constitucionales de nuestro ordenamiento jurídico, que prescribe, entre otros, que esta se encuentra sujeta a principios especiales de legalidad y debido procedimiento solo aplicables a contextos en los cuales existe un *ius puniendi* del Estado; sino también desde el punto de vista de

estudio de la finalidad que persigue la potestad sancionadora dentro de un contexto mucho más amplio.

En ese sentido, antes de realizar un análisis de la potestad sancionadora del Estado, es indispensable revisar de forma puntual en qué consiste una sanción administrativa, figura sustancial de dicha potestad. Por ello, se ha procedido a revisar la literatura que hay sobre dicho término jurídico, a fin de condensar las ideas más relevantes de sus características y objetivos.

2.2.1. Sanción administrativa

Respecto a la definición de sanción administrativa, Bermúdez (1998) considera que esta se configura como una retribución negativa para el administrado, ya que se constituye como la imposición de privaciones o restricciones de derechos a los administrados por parte de la administración pública. Ahora bien, el autor precisa también que dichas retribuciones negativas no son espontáneas sino generadas como consecuencia de la comisión de infracciones por parte del administrado que se aplican luego de un procedimiento sancionador. De igual manera, de acuerdo con García de Enterría & Fernández (2011), se tiene que la sanción es un mal infligido por la administración al administrado como consecuencia de que este último ha incurrido en la comisión de una ilegalidad. Y, como mal infligido, las sanciones se constituyen como privaciones de bienes o derechos o la imposición de la obligación de pagar una multa. En consonancia con lo expuesto, Tirado (2013) sostiene que las sanciones se configuran estrictamente como consecuencia de conductas ilegales por parte de los administrados, sin objetivos de reposición de daños que dichos incumplimientos pudieran haber acarreado. Así pues, se rescata el carácter represor de las sanciones, ya que objetivamente son imposiciones de situaciones gravosas o perjudiciales al administrado como consecuencia de contravenir el ordenamiento jurídico (Ministerio de Justicia, 2017).

Desde otro punto de vista, de acuerdo con Yeung (2004), la sanción administrativa es calificada no solo como una retribución negativa, sino también como una herramienta institucional que permite encauzar la conducta de los administrados hacia objetivos

estatales que tienen como finalidad hacer prevalecer el interés público. En esa misma línea, Letelier (2017) expresa que la sanción se constituye también como una figura jurídica que persigue objetivos de castigo, prevención y disuasión para que los administrados se ajusten a un estándar de comportamiento en donde estos cumplen con las obligaciones de las normas administrativas del Estado que le correspondan o le son aplicables. Ello presupone el cumplimiento del administrado bajo un supuesto de amenaza en donde, si el administrado prevé consecuencias negativas a sus inconductas, estará disuadido a cumplir con sus obligaciones. En ese sentido, ahonda en el derecho conductual y analiza teorías referidas a los “estándares de comportamiento” de los administrados y las reglas para la aplicación de una sanción por los incumplimientos de dichos estándares de comportamiento, los cuales señala que serán determinados con base en las decisiones del tipo enforcement que decida aplicar la administración pública.

En el ámbito internacional, el Banco Interamericano de Desarrollo - BID (2020) contempla como consecuencia de la falta del cumplimiento de los resultados particulares o determinados estándares definidos en el marco de la contratación, mediante el mecanismo de APP, la imposición de una sanción o multa, así como la posibilidad de deducir el pago que corresponde efectuar al ente contratado.

Según las recomendaciones del BID, un contrato APP, para lograr los indicadores de desempeño, debe contemplar consecuencias frente al incumplimiento del ente contratado. Así, según dicha entidad, se debe definir, en caso de incumplimiento: sanciones de pago, indemnizaciones de daños o garantías de desempeño, entre otros. En suma, para dicho organismo internacional, en el diseño y redacción del proyecto de un contrato APP, atañe considerar, como aspecto jurídico de la regulación del contrato, sanciones por incumplimiento. Con relación a las sanciones se señala que constituye un mecanismo para evitar conductas no deseables por parte del ente privado, pues buscan que el privado cumpla con sus compromisos y obligaciones.

Entre los tipos de sanciones presentes en los contratos, el BID (2020) señala que las mismas se encuentra relacionadas con las siguientes faltas por parte del privado: i) falta de tipo administrativo; ii) faltas por entrega inoportuna o incompleta de la información solicitada; iii) Faltas por retraso en el cumplimiento del programa de

desarrollo del proyecto de APP (diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación); y, iv) Faltas por incumplimiento en los indicadores de desempeño del servicio.

Por su parte, la Guía de Referencia de APP, elaborado por el Banco Mundial (2017), contempla como parte del diseño del contrato, en cuanto a los requisitos de desempeño, definir la calidad y la cantidad requerida de activos y servicios, junto con mecanismos de supervisión y cumplimiento, incluyendo las sanciones.

Vistas las definiciones dadas a la sanción administrativa, así como las recomendaciones de organismos como el BID y el Banco Mundial, es posible condensar dichos planteamientos en dos conclusiones relevantes. La primera conclusión se refiere al hecho de que la sanción administrativa se define como una retribución negativa impuesta por la administración al administrado como consecuencia de la comisión de una infracción por parte de este último. Mientras tanto, la segunda conclusión respalda una definición de la sanción administrativa como herramienta represora que tiene como finalidad disuadir al cumplimiento a los administrados, es decir, que funge de incentivo y estimula su comportamiento.

Ahora bien, las sanciones no solo buscan generar aflicción al sujeto infractor, sino también buscan finalidades distintas al estrictamente punitivo, tales como la prevención general y especial, aspectos que son de real importancia para el presente tema de investigación, dado el carácter preventivo y disuasivo que dichas medidas persiguen. En efecto, Baca (2019) señala que las sanciones pueden buscar finalidades diferentes a la puramente punitiva, como pueden ser la prevención general o la prevención especial, entre otras; no obstante, dicha finalidad punitiva no puede faltar nunca.

2.2.1.1. Prevención general

La prevención general de las sanciones es un principio del derecho penal, aplicable también al derecho administrativo sancionador, en virtud del cual se establece que las sanciones administrativas no solo tienen un propósito punitivo para el infractor, sino que también tienen un objetivo preventivo para la sociedad en general.

El propósito principal de la prevención general de las sanciones es evitar que se cometan infracciones en el futuro y, por lo tanto, se debe buscar un efecto disuasorio en la sociedad en general. Esta prevención general de las sanciones implica que las penas no solo se impongan para castigar al infractor, sino también para enviar un mensaje explícito a la sociedad de que la infracción administrativa no será tolerada y que aquellos que lo cometan serán sancionados, fomentando así una cultura de cumplimiento normativo. La idea es que, al ser conscientes de las consecuencias negativas de la comisión de infracciones, las empresas están menos inclinadas a cometer conductas infractoras.

Ahora bien, la prevención general de las sanciones se divide en dos categorías: la prevención general positiva y la prevención general negativa. La primera se refiere a la creación de normas y valores que fomenten el respeto y la observancia de la ley por parte de la sociedad en general; mientras que la prevención general negativa se refiere a la función disuasoria de las sanciones, la cual tiene como objetivo evitar que otras personas cometan infracciones en el futuro al conocer las consecuencias que tendría la comisión de una infracción. Precisamente, esta segunda categoría es de interés para el trabajo de investigación, pues permite analizar la efectividad del régimen de sanciones y penalidades en los contratos de concesión de infraestructura.

2.2.1.2. Prevención Especial

La prevención especial de las sanciones administrativas se refiere a la idea de que las sanciones impuestas por la administración pública deben tener como objetivo prevenir la reiteración de conductas infractoras por parte del infractor. Es decir, se centra en el individuo que ha cometido la infracción y busca disuadirlo de no volver a cometerla en el futuro. Se trata de una medida preventiva que busca proteger el interés público y garantizar el cumplimiento de la normativa.

En el caso específico del OSITRAN, la prevención especial de las sanciones se refiere a la necesidad de que las sanciones administrativas tengan como objetivo prevenir la reincidencia de conductas infractoras por parte del infractor en el ámbito de la infraestructura de transporte de uso público. En dicho ámbito la prevención especial

tiene un impacto directo en la seguridad y el bienestar de los usuarios; razón por la cual resulta trascendental que el organismo regulador cumpla con su función de supervisar e imponga sanciones administrativas efectivas y oportunas para garantizar el cumplimiento de las normas y prevenir la reincidencia de conductas infractoras.

En resumen, la prevención especial de las sanciones impuestas por el OSITRAN se enfoca en prevenir la reincidencia de conductas infractoras en el ámbito de la infraestructura de transporte de uso público, con el objetivo de proteger la seguridad y el bienestar de los usuarios y garantizar el cumplimiento de las normas.

2.2.2. Potestad sancionadora

Vista ya la definición de sanción administrativa, corresponde analizar ahora la definición de potestad sancionadora, ámbito de definición y estudio que no solo involucra a la sanción administrativa, sino también problemáticas referidas a los principios que rigen el ejercicio de esta en distintos contextos de regulación, problemáticas que como procederemos a apreciar a continuación, con la cita de antecedentes, han sido resueltas paulatinamente a través de normativa general y el establecimiento de principios claros y exclusivos que tienen que observar los funcionarios que ejercen dicha potestad en cautela del interés público.

En lo que respecta a antecedentes propios de la potestad sancionadora, se tiene como punto relevante las reformas económicas, regulatorias y normativas que se implantaron a partir de la Constitución de 1993. A través de una economía de liberalización, mercados competitivos y subsidiariedad del Estado, se hizo factible una mayor interrelación administrado – administración pública para alcanzar los objetivos económico-sociales de los particulares interesados en la inversión.

Así, la problemática que expuso Danós (1995), año en el cual calificó a la potestad punitiva de la administración pública como un área del derecho regulado de forma dispersa con constante expansión de las potestades sancionadoras, que era factible de ser calificado como un derecho represivo primario arcaico o derecho represivo pre-becariano, fue un punto de partida para que se planteara una solución a dicha

problemática y determinar un conjunto de principios transversales a todas las entidades de la administración pública.

La necesidad de que los procedimientos administrativos se plantearan y ejecutaran bajo principios garantistas, reglas de juego predecibles, eficaces, eficientes y efectivas que redujeron costos de transacción a los administrados, para que estos pudieran adecuar su conducta conforme el ordenamiento jurídico de forma accesible y con la seguridad jurídica que solo es posible de plantearse en un sistema jurídico que se sujeta a principios homogéneos, se logró paulatinamente con la publicación y entrada en vigencia de la Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG). Al respecto, es claro que la Comisión creada para formular la LPAG recurrió de forma válida e idónea a la tesis de identidad sustancial entre las sanciones administrativas penales que permitió la traslación de la aplicación de varios principios del derecho penal al derecho administrativo; eso sí, debidamente adecuados al contexto en el cual serían aplicados.

Posterior doctrina reafirmaría dicha tesis, como la expuesta por Tirado (2013), quien ahondó más en que la potestad sancionadora se encuentra en el genérico concepto de “*ius puniendi*” del Estado, que engloba, tanto al derecho penal como al derecho administrativo sancionador, característica que fue sin duda apreciada para la formulación y reformulación de la LPAG.

Cabe señalar que, si bien para el 2001 ya se había publicado la LPAG, su normativa era de aplicación supletoria⁵ a las regulaciones o normas especiales de cada sector. El procedimiento sancionador no fue la excepción, y como consecuencia de ello, el ejercicio de la potestad sancionadora se efectuó bajo los principios especiales de cada entidad administrativa que tuviera dicha prerrogativa otorgada por ley.

⁵ Así, para la Ley del Procedimiento Administrativo General publicada en el 2001, el CAPITULO II, Procedimiento Sancionador, Artículo 229, establecía lo siguiente:

Artículo 229º.- Ámbito de aplicación de este Capítulo

229.1 Las disposiciones del presente Capítulo disciplinan la facultad que se atribuye a cualquiera de las entidades para establecer infracciones administrativas y las consecuentes sanciones a los administrados.

229.2 En las entidades cuya potestad sancionadora está regulada por leyes especiales, este Capítulo se aplicará con carácter supletorio. La potestad sancionadora disciplinaria sobre el personal de las entidades se rige por la normativa sobre la materia. (El subrayado es nuestro)

Como consecuencia de ello, la norma general era imperfecta para establecer requisitos de garantías mínimas transversales a toda la administración pública; sin embargo, constituyeron las bases para lo que posteriormente sería, y es en la actualidad, una norma que a la fecha sí contempla disposiciones y principios generales que son garantías mínimas y de observancia obligatoria por aquellos que ejercen la potestad punitiva en la administración pública.

Ahora bien, llegado a este punto y vistos los antecedentes de la regulación, amerita centrarse más en la finalidad que persigue dicha facultad o poder punitivo de la administración pública, para lo cual se cita a Morón (2005), quien ha señalado que dicha prerrogativa se constituye como una competencia de gestión necesaria para promover un adecuado cumplimiento del orden administrativo en procura del interés público. En esa misma línea de razonamiento, el referido autor señala que la potestad sancionadora no se reduce a una definición de facultades para el ejercicio de lo que es conocida por la doctrina como una las potestades más aflictivas con las que cuenta la Administración Pública (ya que con esta se puede gravar patrimonios, limitar o cancelar derechos ciudadanos); sino que, la misma es una facultad necesaria para la gestión del Estado, que tiene el objetivo de velar por el interés público sin transgredir de forma irracional ni desproporcionada los intereses particulares de los administrados.

Sumado a lo ya expuesto, doctrina tales como aquella que es desarrollada por Vergaray & Gómez (2009), señalan que la potestad sancionadora del Estado se define claramente como un poder jurídico para castigar a los administrados cuando estos lesionen determinados bienes jurídicos; aunado a dicho desarrollo ponen especial énfasis a las razones prácticas por las cuales se ha recurrido a entidades del Poder Ejecutivo para que apliquen el *ius puniendi* cuando dicha facultad la debería asumir el Poder Judicial.

Asimismo, sobre dichos cuestionamientos, los citados autores desarrollaron los fundamentos expuestos por el Tribunal Constitucional Español (1983) que expuso que era conveniente que i) no se recargue en exceso las actividades de la Administración de Justicia con ilícitos de menor trascendencia; ii) se dote de mayor eficiencia el castigo

de ilícitos menores; y, iii) exista mayor intermediación entre la autoridad administrativa y sus administrados que hayan cometido las infracciones.

Ahora bien, visto lo expuesto por la doctrina respecto a la potestad sancionadora, se observa que esta se encuentra enmarcada por determinadas ideas fundamentales, entre ellas la definición de la potestad como un poder o atribución especial sujeta indefectiblemente a principios especiales recogidos en gran medida del Derecho Penal como consecuencia de una tesis de identidad sustancial entre sanción administrativa y sanción penal y la potestad necesaria del Estado para el cumplimiento de finalidades y objetivos propias de nuestra Constitución Política y el ordenamiento jurídico nacional.

2.2.3. Herramientas económicas para el análisis del carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades

2.2.3.1. De la asimetría de la información

Una de las características principales de un régimen sancionador es que tiene la capacidad de estimular el comportamiento del administrado. Es decir, se constituye como un instrumento con el que cuentan las Administraciones para promover el cumplimiento normativo. Dicho de otra manera, la sanción administrativa y la penalidad son mecanismos de incentivos gravosos que actúan sobre la conducta del administrado.

Desde la literatura económica, es posible encontrar diferentes definiciones sobre lo que es un incentivo. De hecho, Mankiw (2017) señala que uno de los principios básicos de economía es el hecho de que las personas responden a incentivos. Para ello, sostiene que un incentivo es aquello que induce a las personas a ejecutar una determinada acción. Esto se da bajo el fuerte supuesto de que los individuos racionales comparan los costos y los beneficios de sus decisiones. En ese sentido, siguiendo la lógica expuesta, el carácter punitivo de la sanción administrativa actúa como un incentivo sobre el administrado en la medida que lo lleva a meditar un análisis sobre la conveniencia o no del cumplimiento normativo, es decir, sobre los beneficios y costos que acarrearía sus conductas transgresoras, incorporando el impacto reputacional que genera la imposición de dichas medidas.

Por otro lado, es importante resaltar que el establecimiento de un régimen de sanciones y penalidades crea un espacio en el que interactúan dos agentes representativos: la administración y el administrado. Precisamente, desde la teoría de juegos, se analiza que, en interacciones como esta, los jugadores no toman decisiones aisladas, sino decisiones estratégicamente interdependientes. Es decir, cada decisión individual considera en su interior aquello que se espera que el otro agente realice (Monsalve, 2003). En este caso, tanto la administración como el administrado, en busca de su propio beneficio e intereses, interiorizan en sus decisiones las creencias que tienen sobre el accionar del otro.

No obstante, en este tipo de interacciones, la información disponible que cada parte tiene sobre la otra es incompleta. Se trata pues de un problema de asimetría de la información. Según Galarza et al. (2022), este problema toma lugar en contextos donde una de las partes posee información privada acerca de una característica o acción. Precisamente, esta situación genera complicaciones en el diseño de contratos, así como también complica la obtención de equilibrios socialmente deseados.

2.2.3.2. De la relación agente principal

Desde la teoría microeconómica, este tipo de interacciones son estudiadas a través del modelo Principal-Agente. Como señala Galarza et al. (2022), esta herramienta teórica modela la relación entre dos individuos: uno que posee información relevante y el otro que desconoce la información en cuestión. Específicamente, dicha relación consiste en que el Principal, quien tiene menos información, establece un contrato con el Agente, quien tiene más información y cuyas acciones repercuten directamente en el bienestar del primero (Nicholson, 2008).

Asimismo, del modelo Principal-Agente, se deriva el estudio de dos problemas asociados a la asimetría de la información: la selección adversa y el riesgo moral. El problema de selección adversa hace referencia a que el Principal, la parte menos informada, desconoce las características del Agente, la parte más informada (Galarza, 2022). Así pues, el contratante no conoce las habilidades o la confiabilidad del contratista (Dutto & Beltrán, 2016). Por su parte, el problema de riesgo moral se refiere

a la situación en la que la parte más informada despliega acciones ocultas que no logran ser observadas por la parte menos informada (Galarza, 2022). En este caso, las acciones ocultas ejecutadas por el contratista pueden afectar negativamente los términos del contrato y contravenir los intereses del contratante (Dutto & Beltrán, 2016).

Las herramientas teóricas expuestas son extrapolables a diversas áreas de la interacción humana, entre ellas el ámbito del derecho administrativo. Ello viabiliza la realización de un análisis económico de los vínculos contractuales entre la administración y el administrado, o entre el regulador y el regulado. Así pues, de acuerdo con Sarmiento (2005), el acceso restringido a la información dificulta al regulador el diseño óptimo de mecanismos de regulación que, a través de sistemas de incentivos, permitan maximizar el bienestar social. Precisamente, Becker (1968) ahonda en el estudio de los sistemas de incentivos y señala que los infractores de la ley realizan un análisis costo-beneficio antes de decidir incumplir la normativa. Por ende, el autor resalta la importancia de establecer sanciones óptimas que disuadan de actuar ilegalmente al infractor. Así, el regulador debe ser capaz de establecer sanciones económicamente superiores al beneficio que el regulado obtendría por incumplir los acuerdos establecidos. No obstante, para el regulador, resulta complicado, sino imposible, acceder a la totalidad de información que le permita diseñar sanciones óptimas para una regulación eficaz, por lo que las decisiones que tome siempre se verán ensombrecidas por un grado de incertidumbre (Jouravlev, 2003).

2.3. Del régimen del procedimiento administrativo sancionador

En principio, cabe señalar que el OSITRAN es una entidad encargada de supervisar y regular las actividades relacionadas con la infraestructura de transporte de uso público en el Perú. Además, como parte de sus funciones, cuenta con la facultad sancionadora para imponer sanciones administrativas a aquellos que incumplen sus obligaciones contractuales en el ámbito de la infraestructura de transporte de uso público. Dicha facultad sancionadora se encuentra establecida en la Ley de creación del OSITRAN y en su reglamento, y se aplica a todas aquellas personas jurídicas que operan en el ámbito de la infraestructura de transporte de uso público en el Perú de alcance nacional.

Asimismo, es importante destacar que la facultad sancionadora del OSITRAN tiene como objetivo garantizar el cumplimiento de las normas y la seguridad en el ámbito de la infraestructura de transporte de uso público, protegiendo así los derechos de los usuarios. Por lo tanto, es fundamental que el organismo regulador cuente con los recursos y herramientas necesarias para llevar a cabo su función de supervisión y regulación, y que imponga sanciones administrativas efectivas y proporcionales para lograr sus objetivos, sin descuidar la prevención general y especial que estas medidas buscan, además de seguir el procedimiento respectivo, por cuanto como señalan Gómez & Sanz (2010), ninguna autoridad puede imponer sanción alguna sin que previamente se haya tramitado el correspondiente procedimiento administrativo sancionador.

Hechas estas precisiones, es importante señalar que el OSITRAN, desde su creación, ha contado con tres (3) reglamentos de infracciones y sanciones. El primer marco normativo, denominado Reglamento de Cobro y Aplicación de Infracciones, Sanciones y Tasas (RCAIST), estuvo vigente desde el 31 de diciembre de 1999 al 25 de noviembre del año 2003; el segundo marco normativo, denominado Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS), estuvo vigente desde 26 de noviembre del año 2003 hasta el 11 de julio de 2018; mientras que el tercer marco normativo, denominado Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS), entró en vigencia el 12 julio de 2018 y se mantiene hasta la actualidad.

A continuación, procederemos a explicar las principales características de cada uno de estos marcos normativos y su aproximación con el carácter disuasivo que estas buscan.

2.3.1. Reglamento de Cobro y Aplicación de Infracciones, Sanciones y Tasas (RCAIST)

Este instrumento normativo se aprobó mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 006-99-CD/OSITRAN y entró en vigencia el 31 de diciembre de 1999. Esta norma definió el marco sancionador, tipificó las infracciones y estableció las sanciones correspondientes; además, también estableció el procedimiento administrativo sancionador y los órganos competentes para la imposición de sanciones.

De acuerdo con la Exposición de Motivos de la Resolución de Consejo Directivo N° 006-99-CD/OSITRAN, dicho Reglamento tuvo como finalidad constituirse como una herramienta fundamental para lograr una real y efectiva supervisión del comportamiento de las Entidades Prestadoras. Es importante mencionar que dicho Reglamento sancionador del OSITRAN fue aprobado antes de la promulgación de la LPAG - Ley N° 27444 (10 de abril de 2001), norma última que incluyó un capítulo del procedimiento administrativo sancionador y estableció un plazo de seis (6) meses a partir de su publicación para que los entes reguladores de los distintos procedimientos administrativos adecuen sus normas, aspecto que fue cumplido, en el caso del OSITRAN, con la emisión de la Resolución de Consejo Directivo N° 029-2001-CD/OSITRAN, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 7 de noviembre de 2001.

En cuanto a los tipos de infracciones, el RCAIST establecía 4 tipos de infracciones, según el siguiente detalle:

- a) Extremadamente grave: la cual se configuraba cuando las Entidades Prestadoras no presten los servicios derivados de la explotación de la infraestructura a que se encuentran obligadas; es decir, cuando de tales infracciones se derive la imposibilidad de brindar por tiempo indeterminado los servicios que constituyen el objeto principal de sus contratos de concesión, incluyendo las infracciones referidas a la destrucción o la alteración de la información que las Entidades Prestadoras deben presentar al OSITRAN;
- b) Muy grave: la cual se configuraba cuando las acciones u omisiones de las Entidades Prestadoras impidan la utilización de la infraestructura de uso público y la prestación del servicio en las condiciones y oportunidad establecidas en los contratos y normas aplicables, por un plazo sustancial; además, cuando expongan a grave riesgo la seguridad o integridad de las personas o instalaciones, o cuando contribuyan al exterminio de alguna especie natural. Del mismo modo, incurren en infracción muy grave cuando sus acciones u omisiones impiden u obstaculizan de manera sustancial el ejercicio de las funciones de supervisión a cargo del OSITRAN;

- c) Grave: la cual se configuraba cuando las acciones u omisiones de las Empresas Prestadoras afecten la prestación ordinaria y la continuidad del servicio, pongan en riesgo menor la seguridad o integridad de las personas o instalaciones, o cuando perjudiquen el equilibrio ecológico y la utilización de los recursos naturales renovables en general. También incurrirán en infracción grave las Entidades Prestadoras que incumplan sus obligaciones legales o contractuales relativas al modo y oportunidad de uso y registro de la información; y,
- d) Leve: la cual se configuraba cuando las Entidades Prestadoras incumplan con obligaciones accesorias que ocasionen retrasos, o cuando afecten la calidad de estos o perjudiquen los intereses de los usuarios o el normal desenvolvimiento de las acciones de supervisión, sin afectar la prestación ordinaria y la continuidad de los servicios.

Asimismo, de acuerdo con la Exposición de Motivos, el Reglamento comprendía hasta trece (13) materias que pueden ser objeto de infracciones, cada una de las cuales constituían un capítulo independiente, estableciéndose distintos tipos de infracciones, dependiendo de la forma en que se afecten dichas materias, tales como la calidad de los servicios, seguridad, inversiones, mantenimiento, entre otros. El detalle de las trece (13) materias se muestra en la Tabla 2.1.

En cuanto a los aspectos procedimentales, el artículo 46 del referido Reglamento establecía dos instancias para imponer sanciones como órganos competentes. En calidad de primera instancia participaba la Gerencia General del OSITRAN y en calidad de segunda instancia el Consejo Directivo del OSITRAN. Además, respecto al tipo de sanciones, dicho Reglamento contemplaba la sanción de Amonestación Pública y Multa. En cuanto a la Amonestación Pública, dicho Reglamento no contenía mayor detalle de cómo ello se efectivizaba, mientras que respecto a las multas podrían oscilar de media (0.5) hasta doscientos (200) Unidades Impositivas Tributarias (UIT), no pudiendo superar, en ningún caso, el diez por ciento (10 %) de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor en el ejercicio inmediato anterior a la Resolución de Sanción que emita el órgano competente del OSITRAN.

Tabla 2.1*Tipos infractorios del RCAIST*

Nº	RCAIST (1999)
1	Infracciones relativas al objeto y límites de la concesión
2	Infracciones a las obligaciones en materia de inversión en infraestructura y equipamiento
3	Infracciones relativas a las condiciones técnicas de operación, control de calidad y mantenimiento
4	Infracciones relativas al acceso a la utilización de los servicios materia de concesión
5	Infracciones relativas a la protección del medio ambiente y del patrimonio arqueológico y cultural de la nación
6	Infracciones relativas a la seguridad y las obligaciones de señalización
7	Infracciones relativas a otras funciones del Estado
8	Infracciones relativas a tarifas
9	Infracciones relativas a la información y acciones de supervisión
10	Infracciones a las obligaciones relacionadas con los usuarios
11	Infracciones relativas a aportes y pagos
12	Infracciones relativas al incumplimiento de las normas y decisiones del OSITRAN
13	Infracciones a la libre competencia, competencia desleal y publicidad

Elaboración propia

Fuente: OSITRAN

Uno de los aspectos que corresponde hacer notar de este primer marco normativo es que establecía que las sanciones e infracciones eran de aplicación supletoria a las que hubiesen sido expresamente previstas en los contratos de concesión. Como se aprecia, en este primer marco normativo existía una confusión conceptual sobre la naturaleza de las sanciones, pues consideraba que estas podían pactarse través de contrato de concesión; es decir, por acuerdo de voluntades, cuando un régimen sancionador sólo puede ser establecido por norma jurídica, dado que es ejercicio de la potestad sancionadora del Estado.

Otro elemento relevante es que dicho marco normativo no regulaba ningún mecanismo eximente de responsabilidad administrativa, ni figura jurídica que habilitara al OSITRAN a decidir no iniciar un procedimiento sancionador. Por ello, en los casos que la Administración evidenciaba un incumplimiento contractual tipificado como conducta infractora decidía iniciar un procedimiento administrativo sancionador.

2.3.2. Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS)

Este instrumento normativo se aprobó mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 023-2003-CD-OSITRAN y entró en vigencia el 26 de noviembre de 2003. Esta norma tuvo por objeto establecer la tipificación de las infracciones en las que puede incurrir la Entidad Prestadora, la escala de sanciones aplicables y el procedimiento para su aplicación y cobro.

De acuerdo con la Exposición de Motivos de dicha Resolución, durante los casi cuatro (4) años de vigencia del anterior Reglamento, no sólo se evidenció la necesidad de precisar determinados aspectos, sino que además al haberse producido importantes cambios en el marco regulatorio del OSITRAN, tales como la celebración de nuevos contratos de concesión, exigía la respectiva actualización.

Dentro de las disposiciones generales incluidas en el RIS destaca la que precisa que la responsabilidad administrativa es objetiva e independiente de la responsabilidad civil o penal, por lo que resulta posible la aplicación simultánea de una sanción administrativa y una penalidad contractual, la que conforme a lo señalado por el Artículo 3 del RIS, tiene naturaleza civil.

Además, también se delimita el ámbito de competencia del OSITRAN, estableciéndose que quedan excluidas de su facultad sancionadora las infracciones relativas a la libre competencia, competencia desleal, publicidad, medio ambiente, recursos naturales, conservación del patrimonio arqueológico y cultural de la nación y de seguridad. Adicionalmente, divide el procedimiento sancionador en dos fases, la de instrucción y la resolutoria, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 1) del Artículo 234 de la LPAG, a fin de garantizar la mayor objetividad al emitirse la resolución sancionatoria.

En cuanto a las materias que podían ser objeto de infracciones, el RIS contemplaba hasta diez (10) materias. Al igual que el RCAIST, cada una de estas materias constituían un capítulo independiente, estableciéndose distintos tipos de infracciones, dependiendo de la forma en que se afecten dichas materias, tales como la calidad de los servicios,

seguridad, inversiones, mantenimiento, entre otros. El detalle de las diez (10) materias se muestra en la Tabla 2.2.

Tabla 2.2
Tipos infractorios del RIS

Nº	RIS (2003)
1	Infracciones relativas a la explotación de la infraestructura
2	Infracciones relativas al acceso a la infraestructura
3	Infracciones relativas a tarifas
4	Infracciones a las normas sobre reclamos de los usuarios y solución de controversias
5	Infracciones relativas a la información
6	Infracciones relativas a las acciones de supervisión
7	Infracciones relativas al incumplimiento de las decisiones de OSITRAN
8	Infracciones a las obligaciones en materia de inversión en infraestructura y equipamiento
9	Infracciones relativas a aportes y pagos
10	Infracciones relativas a obligaciones para con OSITRAN y el concedente

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

En cuanto al procedimiento, el RIS, a diferencia de la RCAIST, divide el procedimiento sancionador en dos fases, la de instrucción y la resolutoria. Además, el artículo 7 establecía dos órganos competentes para dichas etapas, en calidad de órgano instructor participaba la Gerencia de Supervisión, mientras que en calidad de órgano resolutor de primera instancia participaba la Gerencia General y en caso de segunda instancia administrativa el Consejo Directivo del OSITRAN.

Respecto al tipo de sanciones, el RIS contemplaba la sanción de Amonestación Pública y Multa. En cuanto a la Amonestación Pública, dicho Reglamento, a diferencia del RCAIST, sí contemplaba mayor detalle, precisando que esta consistía en la publicación de la infracción cometida por un período no menor de seis (6) meses en la página web del OSITRAN; mientras que respecto a las multas, estas podrían oscilar desde una (1) UIT hasta ochocientos cuarenta (840) UIT, dependiendo de la gravedad de la infracción (leve, grave y muy grave) y los ingresos operativos de las empresas concesionarias, precisándose que en ningún caso la sanción podrá ser superior al tres por ciento (3%) de los ingresos operativos anuales.

Un aspecto relevante que incorporó el RIS es la excepción a la obligación de iniciar un Procedimiento Administrativo Sancionador bajo la figura del análisis costo-beneficio. Este mecanismo no se encontraba regulado en el RCAIST. Además, dicho marco normativo, a diferencia de los otros, contenía una definición de penalidad, en la cual se señalaba que consistía en la estipulación o cláusula contractual por la que las partes acuerdan limitar anticipadamente el resarcimiento por el incumplimiento de una obligación y que tiene naturaleza civil.

2.3.3. Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS)

Este instrumento normativo se aprobó mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN y entró en vigencia el 12 de julio de 2018. Esta norma, de acuerdo con su Exposición de Motivos, tiene por objeto, entre otros, establecer incentivos punitivos con el objetivo de disuadir que las empresas concesionarias incurran en infracciones por incumplimiento de obligaciones; así como disuadir la no comisión de infracciones futuras.

Asimismo, en la referida Exposición de Motivos también se señala que una de las justificaciones para la emisión de este nuevo marco normativo obedece a que, desde de la publicación del RIS (2003), se suscribieron 28 nuevos Contratos de Concesión y que, además, hubo cambios normativos importantes a la LPAG, a través de la promulgación del Decreto Legislativo N° 1272; donde se incorporaron modificaciones al capítulo del régimen sancionador, incluyendo, entre otros, eximentes de responsabilidad como la subsanación voluntaria.

Todo lo anterior generó la necesidad de contar con un nuevo Reglamento donde se incorporen nuevas conductas que no se encontraban previstas como tipos infractores, así como nuevos mecanismos que incentiven el cumplimiento de las obligaciones de las Entidades Prestadoras, además de optimizar la supervisión y fiscalización y mejorar el esquema de multas que impone el OSITRAN. En resumen, de acuerdo a la propia Exposición de Motivos, los principales cambios fueron los siguientes: i) una nueva denominación: Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS); (ii) un Título sobre Incentivos no Punitivos de cumplimiento; iii) nuevos tipos de Infracciones;

iv) un Título sobre el Procedimiento Sancionador acorde a la normativa actual; y, v) una explicitación de una metodología de cálculo de sanciones.

El RIIS, al igual que el RIS, divide el procedimiento sancionador en dos fases, la de instrucción y la resolutoria, estableciendo dos (2) órganos competentes para dichas etapas. En calidad de órgano instructor participa, ahora, la Jefatura de Fiscalización de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización; mientras que en calidad de órgano resolutor de primera instancia participa la Gerencia de Supervisión y Fiscalización. Asimismo, como órgano de segunda instancia se tiene al Tribunal de Asuntos Administrativos; sin embargo, en tanto este último órgano no se constituya, dichas funciones son ejercidas por la Gerencia General del OSITRAN, de conformidad con la Segunda Disposición Complementaria Transitoria de dicho cuerpo normativo.

Respecto al tipo de sanciones, el RIIS contempla la sanción de Amonestación y Multa. En cuanto a la amonestación, el RIIS solo lo define como una sanción no pecuniaria, indicando que este tipo de sanción procede cuando: i) la empresa concesionaria no haya incurrido previamente en la misma infracción en un periodo igual o menor a dos (2) años transcurridos desde la fecha de notificación de la resolución de sanción firme de la infracción anterior y la fecha de comisión de la infracción actual; ii) que no haya generado daño a los usuarios o este sea mínimo; y, iii) que el beneficio económico sea mínimo o nulo. De otro lado, no precisa mayor detalle de cómo se efectiviza dicha sanción, aspecto que sí precisaba el reglamento anterior, el cual indicaba que esta sanción consistía en la publicación de la infracción cometida por un período no menor de seis (6) meses en la página web del OSITRAN. En cuanto a la multa, se establece que en ningún caso podrá superar el diez por ciento (10%) de los ingresos brutos percibidos por la Entidad Prestadora en el ejercicio inmediato anterior.

En cuanto a las materias que pueden ser objeto de infracciones, el RIIS contempla hasta once (11) materias. Al igual que los reglamentos sancionadores anteriores, cada una de estas materias constituye capítulos independientes, estableciéndose distintos tipos de infracciones, dependiendo de la forma en que se afecten dichas materias, tales como la calidad de los servicios, seguridad, inversiones, mantenimiento, entre otros. En la Tabla 2.3 se muestra el detalle de las once (11) materias.

Tabla 2.3*Tipos infractorios del RIIS*

Nº	RIIS (2018)
1	Infracciones de carácter general
2	Infracciones relacionadas con las inversiones
3	Infracciones relativas a la operación de la infraestructura y a la prestación del servicio
4	Infracciones relativas al acceso a la infraestructura
5	Infracciones relativas a la contabilidad regulatoria
6	Infracciones relativas a tarifas, cargos de acceso y recargos
7	Infracciones relativas a las obligaciones de las entidades prestadoras frente a los usuarios
8	Infracciones relativas a las normas sobre reclamos de los usuarios y solución de controversias
9	Infracciones relativas a la información y documentación
10	Infracciones relativas al incumplimiento de las disposiciones o decisiones de OSITRAN o del concedente
11	Infracciones relativas a pago de retribución u otros

Elaboración propia

Fuente: OSITRAN

Ahora bien, este nuevo Reglamento adopta el enfoque (enforcement); es decir, contempla mecanismos para el cumplimiento y se propone tanto fomentar el cumplimiento voluntario de obligaciones como disuadir el incumplimiento de obligaciones por parte de las empresas concesionarias. En otras palabras, se trata de un nuevo instrumento normativo que se centra directamente en el desarrollo de incentivos para orientar la conducta de la empresa concesionaria hacia el cumplimiento de sus obligaciones contractuales. Así, dentro de sus principales cambios, se observa que el RIIS incorpora en la regulación la aplicación de dos tipos de incentivos de cumplimiento: los incentivos no punitivos y los incentivos punitivos.

En cuanto a los incentivos no punitivos de cumplimiento, estos constituyen reconocimientos cuyo objetivo es fomentar el cumplimiento normativo o contractual por parte de las Entidades Prestadoras. Para tal efecto, el RIIS contempla dos tipos de incentivos no punitivos: el “Reconocimiento por desempeño” y el “Reconocimiento por sobrecumplimiento”. El primero destaca honoríficamente el buen desempeño de la Entidad Prestadora en la provisión del servicio que le corresponde por contrato.

Mientras tanto, el segundo destaca a las Entidades Prestadoras que obtengan valores superiores a los parámetros establecidos por el contrato.

Por su parte, los incentivos punitivos de cumplimiento constituyen medidas que buscan sancionar las infracciones cometidas por parte de las Entidades Prestadoras. Al mismo tiempo, buscan disuadir la no comisión futura de infracciones, infracciones que el RIIS agrupa y tipifica en once (11) grandes grupos.

Para la presente investigación, especial relevancia tiene el estudio de las multas estipuladas en el RIIS. Estas, en su metodología de cálculo, desarrollan principios de la teoría económica sobre multas disuasivas. Para ello, el OSITRAN primero diferencia dos clases de multas: la multa preestablecida y la multa ad hoc.

Así pues, el valor final de la multa preestablecida se guía de valores previamente asignados y es aplicable cuando la infracción genera beneficios nulos, mínimos o indeterminables al infractor. La fórmula empleada para su cálculo es la siguiente:

$$m = [M_{ig} * F + (t * n)] * R$$

Esta fórmula expresa que el monto final de la multa (m) depende esencialmente de la multa base (M) cuyo valor se encuentra preestablecido acorde a la tipología de la empresa infractora (i) y a la gravedad de la infracción (g). Luego, a este valor inicial se le aplica un factor de graduación (F) que, considerando la reincidencia, las circunstancias y la intencionalidad de la infracción, puede llegar a duplicar el valor de la multa base, así como también puede llegar a reducirlo en un treinta por ciento. Después, la fórmula también contempla que, en caso de infracciones vinculadas con plazos, a la multa base ya graduada se le suma el costo total del procedimiento administrativo sancionador, costo que se obtiene de la multiplicación del referente del costo diario del procedimiento (t) por el número de días de incumplimiento considerados para la determinación de la infracción (n). Por último, se aplica un factor de reconocimiento (R) que actúa como atenuante cuando la Entidad Prestadora reconoce su responsabilidad.

Por su parte, el valor de la multa ad hoc se calcula una vez cometida la infracción y es aplicable sobre infracciones que sí generan un beneficio económico a favor del infractor. Su fórmula es la siguiente:

$$M = \left[\frac{B}{p} + \sum_{i=1}^n D_i \right] F * R$$

Esta fórmula indica que uno de los elementos básicos para la determinación del valor final de la multa ad hoc (M) es el beneficio ilícito (B) que el infractor obtendría por incumplir su obligación contractual, el cual estima el total de costos evitados por la Entidad Prestadora. Luego, a este beneficio ilícito se le divide por la probabilidad de detección (p). Así, mientras más pequeña sea la probabilidad de detección que enfrenta la Entidad Prestadora, mayor será el valor de la multa. Este elemento disuasivo busca evitar la comisión de infracciones que podrían pasar desapercibidas. Luego, la fórmula también contempla que, al beneficio ilícito ya dimensionado por la probabilidad de detección, se añada el valor monetario de la suma de daños reales generados por la infracción ($\sum_{i=1}^n D_i$). Esta sumatoria considera los “ n ” daños producidos sobre el bienestar de las personas o sobre la calidad del servicio. Después, una vez calculados los beneficios ilícitos y los daños, la fórmula aplica un factor de criterios de graduación (F), el cual sigue la misma lógica empleada para la multa preestablecida. Por último, también se aplica un factor de reconocimiento de la Entidad Prestadora (R) que actúa como atenuante.

2.3.4. Homologación de los tipos infractores

Ahora bien, con el propósito de hacer comparables las sanciones aplicadas en los tres marcos normativos (RCAIST, RIS y RIIS) y poder obtener información sobre la reiterancia de las empresas concesionarias en la comisión de infracciones, así como evaluar si las sanciones vienen logrando su finalidad disuasiva, se hizo necesario homologar las materias infractoras de cada instrumento normativo en función a sus similitudes. Para tal efecto, se agruparon las materias en atención al tipo de afectación de las obligaciones de los contratos de concesión. Así, por ejemplo, las materias vinculadas a infracciones relativas a la información se agruparon con infracciones relacionadas a contabilidad regulatoria, dado el carácter documentario de esta última.

El detalle de las diez (10) materias y sobre las cuales serán analizadas en el presente trabajo de investigación se muestra en la Tabla 2.4.

Tabla 2.4
Tipos infractorios Unificado

Nº	Tipos infractorios
I 01	Infracciones de carácter general
I 02	Infracciones relacionadas con las inversiones
I 03	Infracciones relativas a la operación de la infraestructura y a la prestación del servicio
I 04	Infracciones relativas al acceso a la infraestructura
I 05	Infracciones relativas a la información, documentación y la contabilidad regulatoria
I 06	Infracciones relativas a tarifas, cargos de acceso y recargos
I 07	Infracciones relativas a las obligaciones de las entidades prestadoras frente a los usuarios
I 08	Infracciones relativas a las normas sobre reclamos de los usuarios y solución de controversias
I 09	Infracciones relativas al incumplimiento de las disposiciones o decisiones de OSITRAN o del concedente
I 10	Infracciones relativas a pago de retribución u otros

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

Si bien el régimen de sanciones y penalidades en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público persiguen un carácter disuasivo, existen también dentro de estos ordenamientos, específicamente en el régimen sancionador, figuras jurídicas que pueden tener impacto en el carácter disuasivo antes mencionado. Tal es el caso de la subsanación voluntaria como eximente de responsabilidad y el análisis costo-beneficio, figuras jurídicas que permiten al OSITRAN archivar o decidir no iniciar un procedimiento sancionador frente a la comisión de infracciones por parte de las empresas concesionarias.

2.4. De los mecanismos para archivar o decidir no iniciar un procedimiento administrativo sancionador

2.4.1. De la subsanación voluntaria como eximente de responsabilidad administrativa

La relevancia del análisis de esta figura jurídica se deriva a partir de su naturaleza

innovadora en nuestro ordenamiento jurídico, circunstancia que genera distintos criterios en su aplicación por parte de las entidades administrativas. En efecto, antes de la entrada en vigencia del Decreto Legislativo N° 1272 (publicado el 21 de diciembre de 2016), el artículo 236-A de la LPAG regulaba como atenuante de responsabilidad administrativa la subsanación voluntaria por parte del infractor. En efecto, dicha figura se regulaba de la siguiente manera:

Artículo 236-A.- Atenuantes de Responsabilidad por Infracciones

Constituyen condiciones atenuantes de la responsabilidad por la comisión de la infracción administrativa, las siguientes:

1.- La subsanación voluntaria por parte del posible sancionado del acto u omisión imputado como constitutivo de infracción administrativa, con anterioridad a la notificación de la imputación de cargos a que se refiere el inciso 3) del artículo 235.

2.- Error inducido por la administración por un acto o disposición administrativa, confusa o ilegal.

Pese a que dicha figura jurídica ya se encontraba como un supuesto de atenuante de responsabilidad, durante su vigencia como tal, no existía mayores discusiones o cuestionamientos sobre su aplicación, circunstancia que cambió cuando se incorporó como un supuesto de eximente de responsabilidad administrativa con la entrada en vigencia del Decreto Legislativo N° 1272.

En efecto, con la entrada en vigencia de dicho decreto legislativo se introdujeron una serie de modificaciones a la LPAG. Entre dichos cambios, se incluyó, por primera vez, un listado de eximentes de responsabilidad administrativa. Es decir, supuestos ante cuya verificación se libera al imputado de cualquier tipo de sanción administrativa. Una de sus mayores innovaciones del referido cuerpo normativo, como se ha señalado anteriormente, fue la incorporación de la subsanación voluntaria como eximente de responsabilidad administrativa. Así, en el numeral 1 de su artículo 255, se recogen los eximentes de responsabilidad introducidos por el Decreto Legislativo N° 1272, entre los cuales se encuentra, en el literal f), el eximente por subsanación voluntaria, a saber:

“Artículo 255.- Eximentes y atenuantes de responsabilidad por infracciones

1.- Constituyen condiciones eximentes de la responsabilidad por infracciones las siguientes:

(...)

f) La subsanación voluntaria por parte del posible sancionado del acto u omisión imputado como constitutivo de infracción administrativa, con anterioridad a la

notificación de la imputación de cargos a que se refiere el inciso 3) del artículo 253.”

En cuanto a la incorporación de dicha figura jurídica, Danós (2019) señala que la opción adoptada por la LPAG no es priorizar el uso de la potestad sancionadora de la administración pública porque se satisface mejor los intereses públicos involucrados estableciendo medidas para incentivar el cumplimiento de los deberes u obligaciones que puedan haber sido infringidas. Asimismo, es importante mencionar que, a diferencia de los otros eximentes de responsabilidad administrativa regulados en la LPAG, tales como caso fortuito, incapacidad mental, obrar en un cumplimiento de un deber legal, entre otros, la subsanación voluntaria no pretende cuestionar el elemento constitutivo de una infracción, sino solo el extremo de la punibilidad. Es decir, para la aplicación de la figura de la subsanación voluntaria previamente debe determinarse la comisión de la infracción, sólo así resulta de aplicación el referido eximente.

En el caso específico del OSITRAN, la subsanación voluntaria como eximente de responsabilidad se encuentra regulado en el artículo 87 del RIIS, el cual establece lo siguiente:

**“Artículo 87.- Condiciones eximentes de responsabilidad por infracciones
(...)”**

La subsanación voluntaria con anterioridad a la notificación de la imputación de cargos, a que se refiere el literal f) del numeral 1 del artículo 255 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, **será aplicable aun cuando en el ejercicio de la función supervisora, el incumplimiento haya sido advertido o solicitado su corrección por OSITRAN o un tercero autorizado por ella.”**

(El énfasis es nuestro)

Del texto citado, se advierte que la norma sectorial básicamente recoge la regulación de la LPAG; sin embargo, también agrega un aspecto que no es de menor trascendencia, por cuanto señala que el requerimiento que efectúe el OSITRAN antes de la imputación de cargos, no impide que el administrado pueda acogerse a la subsanación voluntaria como eximente de responsabilidad administrativa. Además, dicha norma sectorial tampoco diferencia sobre qué tipos infractores les resulta aplicable o no, lo cual obliga a que la evaluación sea casuística.

Ahora bien, como se ha señalado, la subsanación voluntaria es una figura jurídica que actúa como eximente de responsabilidad administrativa en el ejercicio de la potestad sancionadora, en este caso del OSITRAN. Según el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2017), se trata pues de una política punitiva que procura proteger el bien jurídico, razón por la cual se prefiere la acción reparadora espontánea del administrado responsable antes que la realización de un costoso procedimiento sancionador.

En lo que respecta a la aplicación de la eximente por subsanación voluntaria, son tres los elementos que se deben reunir para su configuración: i) Subsanación de los efectos de la conducta infractora; ii) Temporalidad; y, iii) Voluntariedad de la subsanación.

El primer elemento, referido a la subsanación de los efectos de la conducta infractora, se refiere a la acción del administrado de revertir los efectos derivados de su conducta infractora. Se trata de, mediante la subsanación, alcanzar el restablecimiento del estado anterior a la comisión de la infracción. De manera más específica, sólo los daños realmente producidos al bien público protegido deberán ser resarcidos para que se configure la eximente de responsabilidad. En el caso de que no hubiera tales daños, bastará con la corrección de la acción indebida. Por otro lado, en lo que respecta a este elemento, la crítica sostiene que la subsanación voluntaria favorece la impunidad al crear la oportunidad de cometer infracciones para luego resarcirlas sin recibir sanción alguna. No obstante, como señala Morón (2019), la existencia de tal impunidad es inviable, ya que, al fin y al cabo, el infractor corrige sus acciones indebidas y satisface el interés público alterado por sus acciones.

El segundo elemento está referido a la oportunidad en la cual puede tomar lugar la eximente por subsanación voluntaria. Así, se estipula que esta puede darse hasta el instante anterior a la notificación de imputación de cargos. De igual manera, para el caso del OSITRAN, resulta indiferente si, en el ejercicio de su función de supervisión y fiscalización, la autoridad ha detectado e inclusive requerido la corrección de la conducta infractora. Lo relevante para su aplicación como eximente de responsabilidad

administrativa es que la subsanación se realice con anterioridad a la imputación de cargos.

Por último, el elemento voluntariedad de la subsanación se refiere a la intencionalidad deliberada que lleva al administrado a enmendar su conducta infractora y a reparar los daños efectuados. Este elemento concentra la mayor parte de la discusión respecto a la aplicación de la eximente y, de hecho, su invocación suele generar conflicto entre el administrado y la autoridad, inclusive la adopción de criterios distintos en las administraciones públicas. Una primera posición, señala que la subsanación solo puede ser voluntaria si es realizada por el administrado de forma espontánea sin mediación alguna de la autoridad. Es decir, si la subsanación toma lugar después de algún requerimiento o recomendación de la administración, deja de ser voluntaria. Por su parte, la segunda posición, en concordancia con el marco normativo vigente, sostiene que, para que la subsanación sea voluntaria, bastará con que la corrección se realice antes de la notificación de la imputación de cargos. Esta posición manifiesta que, aun habiéndose realizado algún requerimiento o recomendación por parte de la administración, el carácter voluntario de la subsanación permanece en la medida que el administrado puede todavía tomar la decisión plena de corregir la conducta infractora y/o resarcir los daños o no. Esta última posición es la que ha tomado el OSITRAN, dado que en su marco normativo especial ha señalado que dicha figura jurídica será aplicable aun cuando en el ejercicio de la función supervisora el incumplimiento haya sido advertido o solicitado su corrección por el organismo regulador o un tercero autorizado por ella.

Expuestos los tres elementos que permiten su aplicación, queda claro que el eximente por subsanación voluntaria opera como un incentivo para que, a cambio de no recibir sanción alguna, las empresas concesionarias infractoras reparen con celeridad y eficiencia los daños efectuados. Así pues, es cierto que la subsanación voluntaria facilita el restablecimiento de la legalidad. No obstante, resulta cuestionable su impacto sobre el carácter disuasivo de las sanciones y penalidades. Dicho de otro modo, es posible que la subsanación voluntaria sea empleada por el administrado como un recurso a su favor para incumplir parcialmente sus obligaciones. En ese sentido, el carácter disuasivo de las sanciones y penalidades queda mellado, ya que el administrado tiene la posibilidad

de cometer deliberadamente una infracción y librarse de la sanción respectiva siempre y cuando subsane los daños efectuados antes de la notificación de la imputación de cargos, aspectos que podrán ser analizados a partir de la revisión de los expedientes tramitados por el OSITRAN, debiéndose precisar que dicha figura sólo resulta aplicable al régimen sancionador, al haber contemplado en el marco normativo ello; mientras que en el régimen de penalidades no resulta aplicable este eximente, dado que para ello resulta necesario que las partes (concedente y concesionario) así lo hayan pactado expresamente en el contrato de concesión, lo cual no ha ocurrido en ninguno de los contratos de concesión materia de análisis del presente trabajo de investigación.

2.4.2. El análisis costo-beneficio como instrumento para decidir no iniciar un procedimiento administrativo sancionador

La figura del análisis costo-beneficio como instrumento para decidir no iniciar un procedimiento administrativo sancionador no es una figura nueva dentro del régimen sancionador aplicable a las empresas concesionarias de infraestructura de transporte de uso público. En efecto, dicha figura ya se encontraba prevista en el RIS del año 2003, el cual estuvo vigente hasta el 11 de julio del 2018, donde se regulaba de la siguiente manera:

“Artículo 68 - A.- Excepción a la obligación de iniciar un Procedimiento Administrativo Sancionador:

Excepcionalmente, con el informe del órgano instructor, la Gerencia General estará facultada a no dar inicio al procedimiento sancionador establecido en el Artículo 66 de este Reglamento, si como consecuencia de los resultados de la realización de la acción de supervisión, encuentra que los hallazgos, luego de efectuar un análisis costo-beneficio y evaluar que no haya generado grave daño a los usuarios ni haya severidad en la afectación del interés público involucrado, no ameritan tal acción.

Tal decisión debe estar amparada en un documento justificatorio, suscrito por el supervisor y refrendado por el Gerente de Supervisión o quien haga sus veces, en el cual se expresará:

- Los hallazgos; y,

- Los elementos por los cuales se considera que no es necesario la apertura del procedimiento sancionador.

Dicho documento justificatorio deberá ser archivado conjuntamente con el cargo de la comunicación remitida al presunto infractor, en el sentido que se ha hecho uso de la facultad concedida por este artículo, pero que esos hallazgos serán utilizados como antecedentes para analizar conductas similares posteriores.”

(El énfasis es nuestro)

Como se aprecia, la estipulación expresada en el artículo 68 – A del RIS del 2003 establecía que se puede archivar un hallazgo de supervisión siempre y cuando se verifique que no se haya generado grave daño a los usuarios, ni severa afectación al interés público, precisando, además, que la decisión debe motivarse expresando los hallazgos advertidos y los elementos por los cuales se considera que no es necesario la apertura del procedimiento sancionador; sin embargo, dicho análisis para la aplicación de la excepción por costo-beneficio en el RIIS vigente del OSITRAN ha variado determinadas exigencias. En efecto. El artículo 85 del RIIS vigente establece lo siguiente:

“Artículo 85°. - Excepciones a la obligación de iniciar un Procedimiento Administrativo Sancionador

85.1 Las disposiciones contenidas en el presente artículo no son aplicables para el caso de infracciones tipificadas como muy graves.

85.2 Como acto excepcional y discrecional, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización se encuentra facultada a decidir no dar inicio al procedimiento administrativo sancionador, si como consecuencia de los resultados de la acción de supervisión y luego que se haya efectuado el correspondiente análisis costo-beneficio, tomando en cuenta las circunstancias de cada caso en concreto y la conducta de la Entidad Prestadora, encuentra que no se ha generado grave daño a los Usuarios o no se ha producido una grave afectación al interés público involucrado, al Concedente o al OSITRAN.

85.3 En este caso, la decisión de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización deberá estar amparada en un Informe sustentatorio de la Jefatura de Fiscalización, en el cual se expresará: a) Los Hallazgos; y, b) Los elementos por los cuales se considera que no es necesario iniciar el procedimiento administrativo sancionador.

85.4 La Gerencia de Supervisión y Fiscalización deberá comunicar a la Jefatura de Contratos correspondiente y a la Jefatura de Fiscalización, así como a la Entidad Prestadora y a los interesados, que ha hecho uso de la facultad concedida por el presente artículo. En la comunicación que se curse a la Entidad Prestadora se consignará que, en caso de reiteración de la conducta que presuntamente constituye infracción, se procederá según lo dispuesto en el numeral 85.5 del presente artículo.

85.5 En caso de que la Entidad Prestadora incurra nuevamente en el mismo presunto incumplimiento que fue objeto del tratamiento excepcional a que se refiere el presente artículo, los hechos del primer incumplimiento deberán ser tomados en consideración por la Jefatura de Contratos correspondiente en el Informe de Hallazgo que se emita para sustentar el inicio de un procedimiento administrativo sancionador, respecto del nuevo presunto incumplimiento detectado.”

(El énfasis es nuestro)

Como se aprecia, el RIIS vigente del OSITRAN establece, ahora, que mediante acto excepcional y discrecional, pueda decidir no iniciar el Procedimiento Administrativo Sancionador cuando se trate de una infracción que no sea muy grave (es

decir, que se trate de una infracción tipificada en el RIIS como grave o leve), debiéndose considerar las circunstancias del caso concreto y la conducta de la Entidad Prestadora, verificándose que no se haya generado grave daño a los usuarios y no se ha producido una grave afectación al interés público involucrado, al Concedente o al OSITRAN. Además, al igual que el RIS anterior, precisa que la decisión debe motivarse expresando los hallazgos advertidos y los elementos por los cuales se considera que no es necesario la apertura del procedimiento sancionador.

Un elemento que vale la pena resaltar es que ambos marcos jurídicos no establecen un límite para su aplicación; es decir, no precisan si esta figura jurídica puede aplicarse más de una vez frente a la comisión de infracciones repetitivas. Únicamente, ambos marcos normativos establecen que en caso la empresa concesionaria incurra nuevamente en el mismo presunto incumplimiento que fue objeto de análisis costo-beneficio, los hechos del primer incumplimiento deberán ser tomados en consideración por el órgano fiscalizador al momento de reportar el segundo incumplimiento; sin embargo, no genera, *per se*, que se tenga que iniciar un procedimiento sancionador en una segunda oportunidad, aspecto que podría tener incidencia sobre el carácter disuasivo del régimen sancionador.

En resumen, de lo expuesto puede apreciarse que, de la comparación entre la redacción del RIS del 2003 y el RIIS del 2018, hay notables similitudes respecto a su mecanismo de evaluación; sin embargo, se aprecia también de forma resaltante que la excepción de archivo por costo-beneficio regulada en el actual RIIS es mucho más restrictiva (ya que no aplica para infracciones muy graves). Además, su metodología exige que se considere más factores en su evaluación, tales como si hubo grave afectación al concedente, interés público, usuario y al OSITRAN, y no solamente a los usuarios y al interés público como establecía el marco normativo anterior. Además, en cuanto a los vacíos u omisiones de ambas normativas, se aprecia que no establecen un límite ni temporalidad para su aplicación, por cuanto no precisan si esta figura puede aplicarse más de una vez frente a la comisión de infracciones repetitivas.

2.5. Régimen de aplicación de penalidades en los contratos de concesión

2.5.1. De la naturaleza jurídica de las penalidades

En cuanto a la naturaleza jurídica de las penalidades contractuales, es oportuno señalar que es una obligación accesoria, que tiene por objeto garantizar el cumplimiento de las obligaciones principales establecidas en el contrato. Es decir, la finalidad principal de la penalidad no es castigar al deudor incumplido, sino más bien garantizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales y resarcir los daños y perjuicios que se puedan producir en caso de incumplimiento. Por ello, es importante que la penalidad deba estar establecida de manera clara y precisa en el contrato y, como regla general, debe ser proporcional al incumplimiento que se pretende evitar. Además, la penalidad no puede ser considerada como una sanción o multa impuesta por la autoridad competente, sino que es una obligación pactada entre las partes en el contrato.

Sobre este último punto, es decir, que la penalidad contractual no puede ser considerada como una sanción o multa, resulta oportuno citar a Manayalle y Zuñiga (2016), quien, a través de un cuadro comparativo, sintetiza las diferencias entre ambas figuras jurídicas. En la Tabla 2.5. se muestran dichas diferencias.

Tabla 2.5

Principales diferencias expuestas por Manayalle y Zuñiga

Concepto	Sanciones administrativas	Penalidades contractuales
Fuente	Legal	Contractual
Forma de imposición	Procedimiento administrativo sancionador previsto en el Reglamento	Mecanismo de solución de controversias dispuesto en el Contrato de Concesión
Monto para el cálculo	En función de los ingresos del Concesionario	Conforme a la tabla de penalidades anexa al Contrato.
Reducción	Reducción en función de criterios como reiteración u oportunidad de cumplimiento.	No es posible la reducción, puede generar la suspensión del plazo de la concesión o la caducidad del contrato.
Caducidad	Cuatro años por disposiciones administrativas	No caducan como la responsabilidad administrativa, (...)

Fuente: Manayalle y Zuñiga (2016) “Sanciones Administrativas y penalidades en contratos de concesiones de infraestructura de transporte”. En: Themis - Revista de Derecho 69. 2016. p. 163.

Ahora bien, en cuanto a la posición doctrinal sobre la naturaleza de las penalidades contractuales, Borda (1983) señala que la penalidad contractual es una estipulación anticipada respecto al monto que deberá pagarse al acreedor en caso de que el deudor incumpla con sus obligaciones o no las ejecute conforme a lo pactado. Asimismo, señala que la fijación de penalidad estima un monto, que deberá reconocerse al acreedor, por los daños y perjuicios que se generaría por el incumplimiento del deudor lo cual le supone un beneficio al acreedor en el sentido de que tiene un cálculo y cobro inmediato de las penalidades en caso el deudor incumpla con su obligación u obligaciones.

De otro lado, Castán (2008) señala que la cláusula penal es una obligación accesoria a la obligación principal que las partes convienen con el objeto de asegurar el cumplimiento de esta última, imponiéndose al deudor una prestación especial, consistente mayoritariamente en pagar una suma de dinero en caso incumpla su obligación o no la efectúe del modo previsto. Dicho autor señala, además, que la cláusula penal tiene diversas finalidades, entre las cuales se destacan la coercitiva, la liquidatoria y la estrictamente penal, a esta última llamada por el autor como “sanción civil”.

Talavera (2016) estudia la cláusula penal no solo desde un punto de vista de sus características sino también a partir de los beneficios que estas le generan al deudor, en el sentido de que las penalidades, al estar pactadas y determinadas en el contrato, limitan la responsabilidad del deudor de atenerse a la responsabilidad de dichos montos preestablecidos y liberarse de los efectos negativos que sus incumplimientos puedan generar respecto a todo el negocio de su acreedor por los incumplimientos que el deudor haya cometido; efectos que podrían superar ampliamente los montos de penalidades con intereses por los incumplimientos de prestaciones que el deudor tenga la obligación de cumplir.

Para León (2020), las penalidades contractuales son, al igual que las sanciones, herramientas. En este caso, herramientas de prevención e incluso de corrección de incumplimientos de las obligaciones contractuales. Dicha definición de “cláusula penal” se desarrolla por el autor conforme el capítulo del Código Civil referido a Obligaciones con Cláusula Penal.

Como se aprecia, a nivel doctrinal existen diferentes conceptualizaciones sobre las penalidades contractuales, las mismas que se matizan en función a la finalidad que ellas persiguen, aspectos que se evaluarán en los siguientes numerales, poniéndose especial énfasis en su carácter disuasivo.

2.5.2. De las funciones de las penalidades contractuales, resaltando su carácter disuasivo

A nivel teórico, como señalan Gallegos et al. (2021), las penalidades contractuales pueden perseguir hasta cuatro finalidades, siendo éstas: i) compulsiva; ii) indemnizatoria; iii) resolutoria; y, iv) disuasiva. Respecto al carácter compulsivo, Soto (2006) considera que la función compulsiva constituye una sanción; es decir, es una pena privada que recae en el deudor por el incumplimiento de la obligación; mientras que respecto al carácter indemnizatorio, Borda (1983) señala que la penalidad contractual es una estipulación anticipada respecto al monto que deberá pagarse al acreedor en caso de que el deudor incumpla con sus obligaciones o no las ejecute conforme a lo pactado. Asimismo, señala que la fijación de penalidad estima un monto que deberá reconocerse al acreedor por los daños y perjuicios que se generaría por el incumplimiento del deudor, lo cual le supone un beneficio al acreedor en el sentido de que tiene un cálculo y cobro inmediato de las penalidades en caso el deudor incumpla con su obligación u obligaciones. En esa misma línea de razonamiento, Borda et al. (2016) consideran que, respecto a los contratos de concesión de infraestructura de uso público, la penalidad debería responder a la indemnización correspondiente al Estado por el daño generado al interés público por parte del concesionario, al prestar de manera defectuosa el servicio público vinculado o no prestarlo.

De otro lado, respecto al carácter resolutorio, Osterling & Castillo (2016) señalan que, respecto a las diversas funciones que la doctrina suele asignar a la cláusula penal, la resolutoria es una de las más controvertidas. Precisan que quienes están en desacuerdo con dicha función, la ejecución de la cláusula penal no implica la resolución del contrato, por cuanto la cláusula penal y la resolución contractual son dos figuras jurídicas distintas. Es decir, cuando se hace efectiva la cláusula penal no conduce a la resolución del contrato.

Por su parte, Soto (2006) sostiene que la cláusula penal no cumple una función resolutoria, por cuanto el acreedor estaría habilitado a solicitar tanto el cumplimiento de la obligación como el pago de la penalidad pactada, circunstancia que armonizaría con el régimen de penalidades establecidas en los contratos de concesión de infraestructura de transporte público, donde la ejecución de penalidades es independiente a los supuestos de resolución contractual.

En cuanto a la función preventiva o disuasiva, Soto (2006) señala que cuando dos partes contratantes incorporan una cláusula penal en su contrato, no lo hacen para que uno de los contratantes se beneficie con la penalidad pactada, sino con la finalidad de reforzar el cumplimiento de su contrato y así evitar el incumplimiento de las obligaciones asumidas por cada uno de ellos. Es decir, la inclusión de una cláusula penal al momento de contraer la obligación o en acto posterior a ella, tiene por finalidad desincentivar un posible incumplimiento de las obligaciones.

El carácter disuasivo radica en que la amenaza de su imposición puede influir en el comportamiento de las empresas concesionarias y evitar el incumplimiento. Es decir, si las partes son conscientes de que pueden ser penalizadas en caso de incumplimiento, pueden estar más motivadas a cumplir con sus obligaciones contractuales. Es importante mencionar que para lograr este propósito las penalidades contractuales deben ser proporcionales y razonables en relación con el incumplimiento que pretenden prevenir. Una penalidad excesiva o desproporcionada puede generar un efecto contrario, al incentivar a la parte incumplidora a incumplir aún más, en lugar de motivarla a cumplir con sus obligaciones.

El interés para este trabajo de investigación es referido al componente disuasivo que buscan las penalidades contractuales. En ese extremo, coincidiendo con León (2020), las penalidades contractuales, al igual que las sanciones administrativas, son herramientas de prevención e incluso de corrección de incumplimientos de las obligaciones contractuales; es decir, tienen un componente disuasivo y no solo indemnizatorio.

En ese contexto, y como preámbulo para evaluar en los siguientes capítulos el carácter disuasivo que también persigue el régimen de penalidades en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, se procederá a analizar cómo está regulado en la Directiva para Aplicación, Impugnación y Cobro de Penalidades en los Contratos de Concesión bajo el ámbito del OSITRAN, así como las estipulaciones contractuales contenidas en los contratos de concesión.

2.5.3. De los aspectos regulados en la Directiva para aplicación, impugnación y cobro de penalidades en los contratos de concesión

La Directiva para aplicación, impugnación y cobro de penalidades en los contratos de concesión bajo el ámbito del OSITRAN, en adelante, Directiva de Penalidades, fue aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 050-2016-CD-OSITRAN, de fecha 29 de noviembre de 2016 y tuvo como objeto establecer disposiciones de carácter uniforme con el propósito de regular el proceso interno de toma de decisiones por parte de las instancias competentes en la aplicación, impugnación y cobro de penalidades, acorde con los mecanismos previstos en los contratos de concesión y, supletoriamente, por el Código Civil.

Dentro de las principales características que contiene la Directiva de Penalidades está la regulada en el numeral V.1 de dicho texto normativo, donde se señala su aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión en los que se hayan previsto procedimientos a cargo del OSITRAN respecto a la aplicación y/o impugnación de penalidades, así como de su cobro. Además, precisa que, en aquellos casos donde el contrato de concesión haya establecido un procedimiento específico distinto o disposiciones distintas a las establecidas en la referida Directiva, se aplicará lo dispuesto por el contrato de concesión.

Asimismo, en dicho texto normativo se establece que el plazo para resolver las impugnaciones contra las penalidades que interpongan las empresas concesionarias será el que establezca cada contrato de concesión, precisando que en caso que el contrato de concesión no haya establecido plazo alguno para resolver las impugnaciones que

presenten las empresas concesionarias, estos deberán resolverse en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, computados a partir del día siguiente de recibida la impugnación.

En cuanto al monto de la penalidad, la referida Directiva señala que se determinará según el valor de la UIT u otro valor definido en los contratos de concesión. En caso de que estos no establezcan cuál es el valor de la UIT aplicable para determinar el monto de la penalidad, la UIT que debe ser considerada es aquella que estaba vigente a la fecha en que se incurrió o se inició el incumplimiento que motiva la imposición de la penalidad.

Lo anterior constituye un elemento importante a hacer notar, por cuanto precisa que en los casos que las penalidades se haya pactado en UIT y no se haya indicado a qué fecha o período corresponde la UIT, debe considerarse, para tal efecto, la fecha de comisión del incumplimiento, aspecto que garantiza que el administrado conozca con la mayor exactitud cuáles son las consecuencias jurídicas que generará su incumplimiento contractual y no se genere una situación de incertidumbre respecto del cual será finalmente la penalidad que recibirá por los incumplimientos en los que incurra.

2.5.4. Del diseño inicial del régimen de sanciones y penalidades en los contratos de concesión

Previamente a analizar la regulación actual de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público respecto al régimen de sanciones y penalidades, es necesario evaluar cómo se diseñaron dichos regímenes en los primeros contratos de concesión vigentes en las distintas infraestructuras de transporte, lo cual permitirá identificar el propósito inicial de los diseños contractuales en materia de sanciones y penalidades.

En ese orden de ideas, de la revisión del contrato de concesión correspondiente al Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR (1999), se aprecia que éste no contiene en sus anexos una tabla de penalidades con un listado numeroso de incumplimientos sujetas a penalidad. Únicamente regula en el propio texto del contrato (cláusula 5.7) una

penalidad referida a obligaciones trascendentes, específicamente a demoras en la ejecución de mejoras obligatorias. Es decir, el diseño del contrato habilitaba para que sea fundamentalmente el marco regulatorio quien aborde el tema de las consecuencias que podrían generar los incumplimientos de las empresas concesionarias.

De igual modo, el contrato de concesión correspondiente al Aeropuerto Jorge Chávez, adjudicado a Lima Airport Partners (2001), no incorpora en sus anexos una tabla de penalidades con un listado numeroso de incumplimientos sujetos a penalidad. Al igual que Terminal Internacional del Sur S.A., solo consideró dentro del propio texto del contrato (cláusula 5.8) una penalidad específica respecto a la demora en la ejecución de mejoras obligatorias y complementarias. En este caso, también se aprecia que el diseño del contrato habilitaba para que sea, fundamentalmente, el marco regulatorio quien aborde el tema de las consecuencias que podrían generar los incumplimientos de las empresas concesionarias.

Así también, en el caso del contrato de concesión referido a la Red Vial N° 5 (2003) -Tramo Ancón - Huacho Pativilca – éste tampoco contiene en sus anexos una tabla de penalidades con un listado numeroso de incumplimientos sujetos a penalidad. Únicamente en el texto del contrato se reguló un reducido número de conductas sujetas a penalidad, vinculadas a incumplimientos trascendentes como el inicio y conclusión de las obras. Es decir, este diseño tampoco consideraba penalizable todos los incumplimientos contractuales.

Como se advierte, en los primeros contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, el diseño contractual en materia de sanciones y penalidades no estaba concebido para que cualquier incumplimiento contractual sea pasible tanto de sanción y penalidad, sino que restringía la aplicación de penalidades solo para un reducido número de incumplimientos de obligaciones relevantes, vinculadas a la ejecución de las obras, lo cual habilitaba a que el resto de incumplimientos contractuales puedan ser comprendidos en el marco regulatorio, es decir, por ejemplo, en el reglamento de infracciones y sanciones del organismo regulador.

Dicho esquema de los primeros contratos de concesión, respecto al régimen de sanciones y penalidades, también era compartido por el organismo regulador, por cuanto, por ejemplo, el primer reglamento de infracciones y sanciones del OSITRAN (1999) establecía que las sanciones e infracciones eran de aplicación supletoria a las que hubiesen sido expresamente previstas en los contratos de concesión. Es decir, bajo el carácter supletorio del primer reglamento solo serían sancionables aquellos incumplimientos distintos a los cuales ya se encontraban penalizados en los contratos de concesión.

Sin perjuicio de la confusión conceptual sobre la naturaleza de las sanciones que se desprende de dicho reglamento del regulador al considerar que estas podían pactarse través de contrato de concesión; es decir, por acuerdo de voluntades, cuando un régimen sancionador sólo puede ser establecido por norma jurídica, no deja de evidenciar que el diseño contractual de los primeros contratos de concesión de transporte de infraestructura de transporte de uso público en materia de sanciones y penalidades no estaba concebido para que cualquier incumplimiento contractual sea pasible tanto de sanción y penalidad, sino que restringía la aplicación de penalidades solo para un reducido número de incumplimientos de obligaciones relevantes, manteniéndose únicamente el régimen sancionador para el resto de incumplimientos de obligaciones contractuales.

2.5.5. De las penalidades reguladas en los contratos de concesión

Ahora bien, respecto a la regulación contractual de las penalidades establecidas en cada contrato de concesión vigente, en las Tablas 2.6; 2.7; 2.8 y 2.9, se apreciará, en atención al tipo de infraestructura, información referida a si el monto de la penalidad es tasado o no, la posibilidad de impugnación, así como la posibilidad de aplicar sanción y penalidad por el mismo incumplimiento contractual. Es importante precisar que se consideran penalidades tasadas a aquellas donde el monto de estas o la forma exacta de cálculo se encuentra previsto en el propio contrato de concesión. En este tipo de penalidades las empresas concesionarias conocen con anticipación el monto de la penalidad que se le aplicará por incumplir sus obligaciones contractuales. En algunos casos dichas penalidades están contenidas en un anexo específico del contrato de

concesión; mientras que en otros, en el propio texto del contrato. De otro lado, las penalidades no tasadas son aquellas donde el monto o *quantum* no está expresado en el contrato de concesión, sino es fijado por el organismo regulador, en atención a determinados criterios que se fija en el contrato de concesión. Es decir, en este tipo de penalidades, las empresas infractoras no conocen con anticipación cuál será finalmente el monto de la penalidad que recibirán por el incumplimiento de sus obligaciones contractuales.

2.5.5.1. Penalidades reguladas en infraestructura ferroviaria

En la Tabla 2.6. se muestra la regulación de las penalidades en los contratos de concesión referidas a infraestructura ferroviaria.

Tabla 2.6

Cláusulas penales del sector Ferrocarriles y Metro de Lima

Concesionario	Contratos de concesión	Tipo de penalidad	Prevé impugnación (Sí - No)	Disposición contractual donde se regula la penalidad	Prevé la aplicación de Sanción y/o Penalidad
Ferrocarril Central Andino S.A.	Ferrocarril del Sur y Sur – Oriente	Tasada	No	Cláusula 20.2 del Contrato de Concesión	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento contractual
Ferrocarril del Centro S.A.	Ferrocarril del Centro	Tasada	No	Cláusula 20.2 del Contrato de Concesión	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento contractual
Tren Urbano de Lima S.A.	Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau-San Juan de Lurigancho	Tasada	Sí	Anexo 10 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento contractual
Consortio Nuevo Metro de Lima S.A.	Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	Tasada	Sí	Anexo 10 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento contractual

Elaboración propia

Fuente: Contratos de Concesión

En todos estos contratos se advierte que las penalidades se encuentran tasadas; es decir, contienen dentro del propio contrato cuál es el incumplimiento sujeto a penalidad, así como el monto o la fórmula de cálculo. Además, en estos cuatro (4) contratos de concesión resulta viable aplicar sanciones y penalidades por un mismo incumplimiento contractual, mientras que sólo en dos (2) de ellos (Tren Urbano de Lima S.A. y Consorcio Nuevo Metro de Lima S.A.) se establecen la posibilidad de impugnar las penalidades, habilitando a que la penalidad pueda ser revisada por otro órgano del OSITRAN distinto al que aplicó la penalidad en primera instancia.

2.5.5.2. Penalidades reguladas en infraestructura portuaria

En los contratos de concesión correspondientes a infraestructura portuaria y vías navegables, se advierte que en todos ellos contemplan penalidades tasadas; es decir, contienen dentro del propio contrato cuál es el incumplimiento sujeto a penalidad, así como el monto o la fórmula de cálculo. En todos estos contratos la mayoría de las penalidades tasadas se encuentran reguladas y sistematizadas en un anexo específico del contrato, a diferencia del contrato correspondiente al Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR, donde la penalidad se encuentra regulada en el propio texto del contrato (cláusula 5.7), referida específicamente a demoras en la ejecución de mejoras obligatorias.

De otro lado, sólo en dos (2) contratos (Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR e Hidrovía Amazónica S.A.) resulta viable aplicar sanciones y penalidades por un mismo incumplimiento contractual, mientras que en el resto de los contratos solo se puede aplicar sanciones ante un mismo incumplimiento contractual que esté a la vez tipificado como sanción y penalidad. Así también, en todos los contratos portuarios, a excepción del Terminal Internacional del Sur S.A., establecen la posibilidad de impugnar las penalidades, habilitando a que la penalidad pueda ser revisada por otro órgano del OSITRAN distinto al que aplicó la penalidad en primera instancia. En la Tabla 2.7. se muestra la regulación de las penalidades en los contratos de concesión referidas a infraestructura portuaria.

Tabla 2.7*Cláusulas penales del sector Portuario*

Concesionario	Contrato de concesión	Tipo de penalidad	Prevé impugnación (Sí - No)	Disposición contractual donde se regula la penalidad	Prevé la aplicación de sanción y/o penalidad
Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR	Terminal Portuario de Matarani	Tasada	No	Cláusula 5.7 del contrato de concesión	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento contractual
DP World Callao S.R.L.	Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur	Tasada	Sí	Anexo 17 del contrato de concesión	Solo sanción por un mismo incumplimiento contractual.
Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.	Terminal Portuario de Paíta	Tasada	Sí	Anexo 17 del contrato de concesión	Solo sanción por un mismo incumplimiento contractual.
Transportadora Callao S.A.	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao	Tasada	Sí	Anexo 14 del contrato de concesión	Solo sanción por un mismo incumplimiento contractual.
APM Terminals Callao S.A.	Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao	Tasada	Sí	Anexo 17 del contrato de concesión	Solo sanción por un mismo incumplimiento contractual.
Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	Tasada	Sí	Anexo 17 del contrato de concesión	Solo sanción por un mismo incumplimiento contractual
Terminal Portuario Paracas S.A.	Terminal Portuario General San Martín – Pisco	Tasada	Sí	Anexo 17 del contrato de concesión	Solo sanción por un mismo incumplimiento contractual.
Sociedad Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A.	Hidrovía Amazónica.	Tasada	Si	Anexo 15 del contrato de concesión	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento contractual
Concesionaria Salaverry Terminal Internacional S.A.	Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	Tasada	Sí	Anexo 17 del contrato de concesión	Solo sanción por un mismo incumplimiento contractual.

Elaboración propia

Fuente: Contratos de concesión

2.5.5.3. Penalidades reguladas en infraestructura aeroportuaria

En infraestructura aeroportuaria se advierte que el contrato de concesión correspondiente al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez contiene penalidad tasada. Si bien no tiene un anexo específico donde se consignan todas las penalidades, ello está considerado dentro del propio texto del contrato (cláusula 5.8), específicamente respecto a la demora en la ejecución de mejoras obligatorias y complementarias; mientras que los otros dos contratos de concesión (Aeropuertos Andinos del Perú S.A. y Aeropuertos del Perú S.A.) contienen penalidades tasadas y no tasadas.

Asimismo, respecto a las penalidades tasadas, estas se encuentran descritas en un anexo específico del propio contrato, donde se identifica el monto y/o la fórmula del cálculo del mismo; sin embargo, también contienen penalidades no tasadas; es decir, el monto de la misma no está fijada previamente, sino que será determinada por el organismo regulador, el cual puede oscilar entre uno (1) a cien (100) UIT, dependiendo de determinados criterios establecidos en el contrato de concesión.

Además de lo anterior, en todos estos contratos de concesión resulta viable aplicar sanciones y penalidades por un mismo incumplimiento contractual. En cuanto a la posibilidad de impugnar en sede administrativa las penalidades, los contratos de concesión correspondientes a Aeropuertos del Perú y Lima Airport Partners, no contemplan dicha posibilidad, situación que sí resulta factible en el contrato de concesión de Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

En la Tabla 2.8. se muestra la regulación de las penalidades en los contratos de concesión referidas a infraestructura aeroportuaria, identificándose aspectos relevantes como, por ejemplo, el tipo de penalidad, la posibilidad de su impugnación, la cláusula contractual donde se encuentra regulada, así como la posibilidad de aplicar sanción y penalidad por un mismo incumplimiento contractual.

Tabla 2.8*Cláusulas penales del sector Aeroportuario*

Concesionario	Contratos de concesión	Prevé impugnación (Sí - No)	Tipo de penalidad	Disposición contractual que regula la aplicación de penalidad	Prevé la aplicación de sanción y/o penalidad
Lima Airport Partners S.R.L.	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	No	Tasada	Cláusula 5.8 del contrato de concesión	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento contractual
Aeropuertos del Perú S.A. (AdP)	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	No	Tasada	Anexo 9 del Contrato de Concesión	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento contractual
			No tasada	Cláusula 18.7 del Contrato de Concesión	
Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (AAP)	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	Sí	Tasada	Anexo 9 del contrato de concesión	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento contractual
			No tasada	Cláusula 18.8 del Contrato de Concesión	

Elaboración propia

Fuente: Contratos de concesión

2.5.5.4. Penalidades reguladas en infraestructura vial

En los contratos de concesión correspondientes a la infraestructura vial, se advierte que en dos (2) contratos (Red Vial N° 5 y Concesionaria Vial del Perú S.A.), a diferencia de los otros contratos de concesión, no contienen en sus anexos una tabla de penalidades. No obstante ello, en el texto de sus contratos se contemplan un reducido número de conductas sujetas a penalidad, las mismas que son tasadas. Dichos supuestos penalizables están básicamente referidos a incumplimientos en el inicio y conclusión de las obras. Es importante indicar que en estos casos el contrato de concesión no habilita a que las empresas puedan impugnar ante una segunda instancia administrativa la penalidad aplicada. En la Tabla 2.9. se muestra la regulación de las penalidades en los contratos de concesión referidas a infraestructura vial.

Tabla 2.9
Cláusulas penales del sector Red Vial

Concesionario	Contrato de concesión	Tipo de penalidad	Prevé impugnación (Sí - No)	Disposición contractual donde se regula la penalidad	Prevé la aplicación de sanción y/o penalidad
Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Red Vial N° 5 - Tramo Ancón-Huacho-Pativilca	Tasada	No	Cláusulas 6.15 al 6.16 y 7.2 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento
Concesionaria Vial del Perú S.A.	Red Vial N° 6 - Pucusana-Cerro Azul-Ica	Tasada	No	Cláusulas 6.15, 6.16 y 7.2 del CC	Solo se aplica sanción por un mismo incumplimiento
Concesionaria IIRSA Norte S.A.	IIRSA Norte: Paita-Yurimaguas	Tasada	Sí	Cláusulas 3.6 al 3.9, 6.23, 6.24, 11.47 al 11.49 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento
Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	IIRSA Sur, Tramo 2 : Urcos-Inambari	Tasada	Sí	Cláusulas 3.6 al 3.9, 6.23 al 6.26, 11.47 al 11.49 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento
Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	IIRSA Sur, Tramo 3: Inambari-Iñapari	Tasada	Sí	Cláusulas 3.6 al 3.9; 5.40 al 5.43; 6.23 al 6.26, 11.47 al 11.49 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento
Intersur Concesiones S.A.	IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro-Inambari	Tasada	Sí	Cláusulas 3.6 al 3.9; 5.40 al 5.43; 6.23 al 6.26, 11.47 al 11.49 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento
Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque)	Buenos Aires-Canchaque	Tasada	Sí	Cláusulas del 15.6 al 15.10 del CC	Solo se aplica sanción por un mismo incumplimiento contractual.
Carretera Andina del Sur S.A.C. (antes SURVIAL S.A.)	IIRSA Sur, Tramo 1: Marcona - Urcos	Tasada	Sí	Cláusulas del 15.7 al 15.10 del CC	Solo se aplica sanción por un mismo incumplimiento contractual.
Concesionaria Vial del Sur S.A. – COVISUR	IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo, Matarani - Azángaro	Tasada	Sí	Cláusulas del 15.7 al 15.10 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento
Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.	Red Vial N° 4 - Pativilca - Puerto Salaverry	Tasada	Sí	Cláusulas del 15.8 al 15.11 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento
Consorcio Concesión Chancay-Acos S.A.	Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral - Acos	Tasada	Sí	Cláusulas del 15.7 al 15.8 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento
OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	Tramo Vial - Mocupe - Cayaltí - Oyotún	Tasada	Sí	Cláusulas del 15.7 al 15.8 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento
Concesionaria Vial del Sol S.A.	Autopista del Sol - Trujillo-Sullana	Tasada	Sí	Cláusulas del 15.8 al 15.11 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento
Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. - DEVIANDES	IIRSA Centro - Tramo 2	Tasada	Sí	Cláusulas del 15.8 al 15.11 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento
Sociedad Concesionaria Peruana de Vías S.A. - COVINCA	Tramo Vial Desvío Quilca - Desvío Arequipa-Desvío Matarani-Desvío Moquegua-Desvío Ilo-Tacna-La Concordia	Tasada	Sí	Cláusulas del 15.8 al 15.11 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento
Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	Longitudinal de la Sierra Tramo 2	Tasada	Sí	Cláusulas del 15.8 al 15.11 del CC	Sanción y penalidad por un mismo incumplimiento

Elaboración propia
Fuente: Contratos de Concesión

Asimismo, respecto al resto de contratos viales, estos cuentan con un anexo de penalidades tasadas. También el contrato habilita la posibilidad de impugnar las penalidades impuestas por un órgano de línea del organismo regulador. Además, en los casos de los contratos de concesión de Concesionaria Vial del Perú S.A., Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.C.), Carretera Andina del Sur S.A.C. (antes SURVIAL S.A.) y Concesionaria Vial del Sur solo es viable aplicar sanción por un mismo incumplimiento contractual; mientras que en el resto de los contratos resulta viable que se puedan aplicar sanciones y penalidades por un mismo incumplimiento contractual, claro está, siempre que los incumplimientos contractuales se encuentren tipificados tanto como sanción y penalidad.

Es importante mencionar que, a diferencia del régimen sancionador, donde la normativa aplicable establece el plazo de prescripción de 4 años para aplicar sanciones; en el régimen de penalidades el contrato de concesión ni la normativa sectorial regulan plazos de prescripción y/o caducidad para la aplicación de penalidades. Esta particularidad ha generado que en algunos expedientes el organismo regulador haya iniciado el procedimiento de aplicación de penalidades luego de 10 años de cometido el incumplimiento contractual, circunstancia que viene generando que las empresas concesionarias formulen cuestionamientos sobre dicha temporalidad, invocando que se le aplique el plazo de prescripción de diez (10) años establecido en el Código Civil. Es decir, dicha demora no solo podría estar afectando el carácter disuasivo del régimen de penalidades, sino también generando cuestionamientos sobre temas jurídicos de fondo, respecto a si existen plazos máximos para la imposición de penalidades en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público.

Ahora bien, con el propósito de hacer comparables las penalidades establecidas en cada uno de los contratos de concesión y poder realizar el análisis de los expedientes generados durante el período de estudio, se hizo necesario homologar las materias infractoras de cada contrato de concesión en función a sus similitudes. Para tal efecto, se agruparon las materias en atención al tipo de afectación de las obligaciones de los contratos de concesión. El detalle de las diez (10) materias y sobre las cuáles serán analizadas en el presente trabajo de investigación se muestra en la Tabla 2.10.

Tabla 2.10*Tipos penalizables Unificado*

Nº	Tipos penalizables
P 01	Penalidades referidas a eventos a la fecha de suscripción del contrato
P 02	Penalidades referidas al régimen de bienes
P 03	Penalidades referidas al mantenimiento de los bienes de concesión
P 04	Penalidades referidas a la explotación de la concesión, calidad y niveles de servicios
P 05	Penalidades referidas a la ejecución de las obras y reglamento de contratación
P 06	Penalidades referidas al régimen económico financiero y tarifas
P 07	Penalidades referidas al régimen de garantías y seguros
P 08	Penalidades referidas a consideraciones socio ambientales
P 09	Penalidades referidas a la relación con socios terceros y personal
P 10	Penalidades referidas a competencias administrativas y presentación de información

Elaboración propia

Fuente: OSITRAN

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

3.1. Método de investigación

La presente investigación se realizará bajo el enfoque del método cualitativo, pues permitirá analizar las características del régimen de sanciones y penalidades en los contratos de concesión de obras de infraestructura de transporte de uso público desde la perspectiva del carácter disuasivo que se busca conseguir con dicho régimen.

3.2. Tipo de investigación

Esta investigación es de tipo descriptiva, dado que como resultado se expondrán las situaciones más relevantes que se identifiquen producto del análisis de los expedientes generados por el OSITRAN a partir de la ejecución de sus acciones de fiscalización a las empresas concesionarias, de la información teórica que existe respecto al tema en estudio y de las opiniones vertidas por profesionales especialistas en la materia.

3.3. Fuentes de información

Para llevar a cabo el presente trabajo de investigación se utilizarán las siguientes fuentes de información:

3.3.1. Expedientes generados por el OSITRAN

Se analizarán los documentos emitidos por el OSITRAN por ser esta entidad quien se encarga de supervisar a las empresas concesionarias comprendidas en el presente estudio. Estos documentos comprenderán los expedientes de: (i) Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS); (ii) Penalidades a Empresas Concesionarias (PEC); y, (iii) Expedientes archivados por criterios de costo-beneficio y subsanación voluntaria.

Para estos efectos, en el marco de la Ley 27806 “Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública”, siguiendo los procedimientos establecidos por el OSITRAN, se presentarán las solicitudes de información correspondientes, en atención a lo cual se accederá a la documentación emitida por las diferentes áreas de dicha entidad, entre las que se encuentran: (i) Resoluciones de Gerencia General; (ii) Resoluciones del Consejo Directivo; (iii) Informes de Gerencia de Fiscalización; (iv) Oficios de la Jefatura de Fiscalización; entre otros documentos relacionados con las acciones de fiscalización realizadas a las empresas concesionarias. En la Tabla 3.1. se encuentran los datos de la información que será solicitada al OSITRAN.

Cabe precisar que para el presente estudio sólo se ha considerado lo actuado en la vía administrativa; es decir, no se han tomado en cuenta los casos que se encuentren en proceso de impugnación ni los resueltos en la vía arbitral o judicial.

Tabla 3.1
Solicitud de información al OSITRAN

N°	Descripción de la información
1.	La relación de sanciones y penalidades aplicadas a las empresas prestadoras que están bajo supervisión del OSITRAN, desde el inicio de la concesión hasta el año 2022, incluyendo los expedientes administrativos respectivos.
2.	La relación de procedimientos sancionadores iniciados y que hayan concluido con archivo, desde el inicio de la concesión hasta el año 2022, incluyendo los expedientes administrativos respectivos.
3.	La relación de casos (pronunciamientos) donde se haya decidido no iniciar procedimiento administrativo sancionador a las empresas prestadoras que están bajo supervisión del OSITRAN, desde el inicio de la concesión hasta el año 2022, incluyendo los expedientes administrativos respectivos.

Elaboración propia

Así, en línea con los objetivos del presente trabajo de investigación, la información que sea proporcionada por el OSITRAN será analizada con la finalidad de evaluar los siguientes aspectos:

- a) Monto y frecuencia: Las sanciones y penalidades que serán consideradas en el análisis serán aquellas que puedan ser cuantificadas razonablemente según la información que sea proporcionada por el OSITRAN. No se tomará en cuenta si lo resuelto en la instancia administrativa fue posteriormente discutido en la vía arbitral o judicial.

Se incluirá el análisis de la frecuencia o recurrencia en la comisión de un determinado tipo de incumplimiento y la consecuente aplicación de sanciones y penalidades.

- b) Temporalidad: Para el caso de los procedimientos administrativos sancionadores, se analizará el plazo transcurrido entre la fecha de infracción, la fecha de inicio del procedimiento sancionador y su fecha de culminación. Para los casos de penalidades contractuales, se estudiará el plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento y la fecha de aplicación de la penalidad.
- c) Archivamiento de expedientes: Comprenderá la revisión de expedientes PAS que han sido archivados por aplicación de los criterios de costo-beneficio y subsanación voluntaria.

3.3.2. Contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público

Se analizarán las cláusulas de penalidades establecidas en los contratos de concesión de obras de infraestructura de transporte de uso público celebrados por el Estado peruano con empresas privadas bajo la modalidad de APP, con la finalidad de analizar las incidencias generadas ante el incumplimiento de las obligaciones contenidas en tales contratos.

Para estos fines, se descargarán de la página web del OSITRAN todos los contratos de concesión celebrados por el Estado peruano, los que comprenden contratos de concesión de: (i) Aeropuertos; (ii) Ferrocarriles y Metro de Lima; (iii) Puertos (incluye Hidrovías); y, (iv) Red Vial. El listado de los contratos de concesión se encuentra en la Tabla 1.1.

3.3.3. Opinión de profesionales especialistas

Para el presente estudio se ha considerado incluir la opinión de profesionales especialistas en la materia de investigación, con la finalidad de conocer su perspectiva sobre los temas a analizar y contrastar dicha información con aquella que se obtenga de la revisión de los expedientes generados por el OSITRAN. En base a ello, el grupo de trabajo emitirá sus opiniones en el marco de los objetivos del presente estudio.

Con esta finalidad, se elaborará una primera lista de candidatos con experiencia profesional en materia técnica, jurídica, legal, administrativa o ejecutiva en contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público. Luego de ello, en función a su disponibilidad, se identificará a un grupo de entre diez (10) a quince (15) personas, a quienes se contactará directamente para que puedan brindarnos su opinión sobre los temas en estudio. Los criterios para la definición del perfil del profesional especialista que se considerará para estos fines se muestran en la Tabla 3.2.

Tabla 3.2
Perfil del profesional especialista

N°	Criterio	Descripción
1	Profesión	Abogado, Economista, Ingeniero
2	Años de experiencia laboral en actividades vinculadas con la materia de estudio	Mayor a diez (10) años
3	Cargo desempeñado	Gerente General, Gerente Legal, Gerente de Administración y Finanzas, Asesor Legal, Asesor, Director, Jefe, Supervisor
4	Sector en el que desarrolle sus actividades	Público o Privado
5	Entidad en la que desarrolle sus actividades	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), Contraloría General de la República (CGR), Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSION), Empresas concesionarias

Elaboración propia

Para recabar la opinión de los profesionales especialistas se elaborará un cuestionario de preguntas abiertas que podrá ser gestionado mediante correo electrónico, el cual tendrá por finalidad conocer el punto de vista sobre los siguientes aspectos: (i) El carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades; (ii) Los excesos del régimen de sanciones y penalidades respecto a su cuantía y cantidad de tipos de incumplimiento; (iii) La predominancia de las sanciones y penalidades en un determinado sector concesionado; (iv) El ejercicio eficiente de la función fiscalizadora y sancionadora del OSITRAN; (v) La incidencia del criterio de subsanación voluntaria como mecanismo para desincentivar el incumplimiento del concesionario; (vi) La incidencia del aspecto temporal en el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades; y, (vii) La razonabilidad de la aplicación de sanción y penalidad por mismo incumplimiento.

3.3.4. Normas vinculadas con el régimen de sanciones y penalidades

Se analizará lo establecido en la legislación peruana en las cuales se hayan aprobado los regímenes de sanciones vigentes durante el período de estudio, así como las normas conexas a dichos regímenes, con el propósito de conocer los alcances de su aplicación en nuestro país. Las normas por analizar comprenderán los siguientes:

- a) Reglamento de Cobro y Aplicación de Infracciones, Sanciones y Tasas (RCAIST), aprobado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 006-99-CD/OSITRAN, vigente desde el 31 de diciembre de 1999.
- b) Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS), aprobado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 023-2003-CD-OSITRAN, vigente desde el 31 de diciembre de 2003.
- c) Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS), aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN, vigente desde el 12 de julio de 2018.

- d) Directiva para la aplicación, impugnación y cobro de penalidades en los contratos de concesión bajo el ámbito del OSITRAN, aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 050-2016-CD-OSITRAN, de fecha 29 de noviembre de 2016.
- e) Decreto Legislativo N° 1272, norma que modifica el régimen sancionador establecido en la LPAG, publicado el 21 de diciembre de 2016.

3.3.5. Fuente bibliográfica

Para el análisis de tomarán en cuenta los conceptos teóricos relevantes contenidos en libros y artículos especializados en la materia de investigación, así como de tesis publicadas que estudien temas vinculados con sanciones y penalidades en contratos de concesión, con el propósito de lograr un adecuado entendimiento del contexto, la naturaleza y las principales características de las sanciones y penalidades, la finalidad que persigue un régimen de sanciones y penalidades, así como también los efectos que produce en las empresas concesionarias supervisadas el otorgamiento de beneficios que pueden reducir o eximir de la aplicación de una sanción.

CAPÍTULO IV. ANÁLISIS DE EXPEDIENTES DE SANCIONES Y PENALIDADES

Con la finalidad de analizar el régimen de sanciones y penalidades en el marco de los objetivos establecidos para el presente trabajo de investigación, a continuación se revisará lo resuelto por el OSITRAN en los expedientes generados desde el año 2000 hasta el año 2022, los que comprenden los siguientes actos administrativos: (i) Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS); (ii) Penalidades a Empresas Concesionarias (PEC); y, (iii) Archivo de expedientes bajo los criterios de costo-beneficio y subsanación voluntaria.

4.1. Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS)

Conforme se ha señalado previamente, un procedimiento administrativo sancionador se origina cuando el concesionario incurre en alguna de las infracciones tipificadas en el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones. Al respecto, de acuerdo con la información proporcionada por el OSITRAN, los expedientes generados en el período de evaluación bajo el alcance establecido ascienden a un total de doscientos treinta (230). El detalle de la cantidad e importes de los expedientes PAS se muestran en los Anexos I y II, respectivamente.

4.1.1. Monto y frecuencia de las sanciones

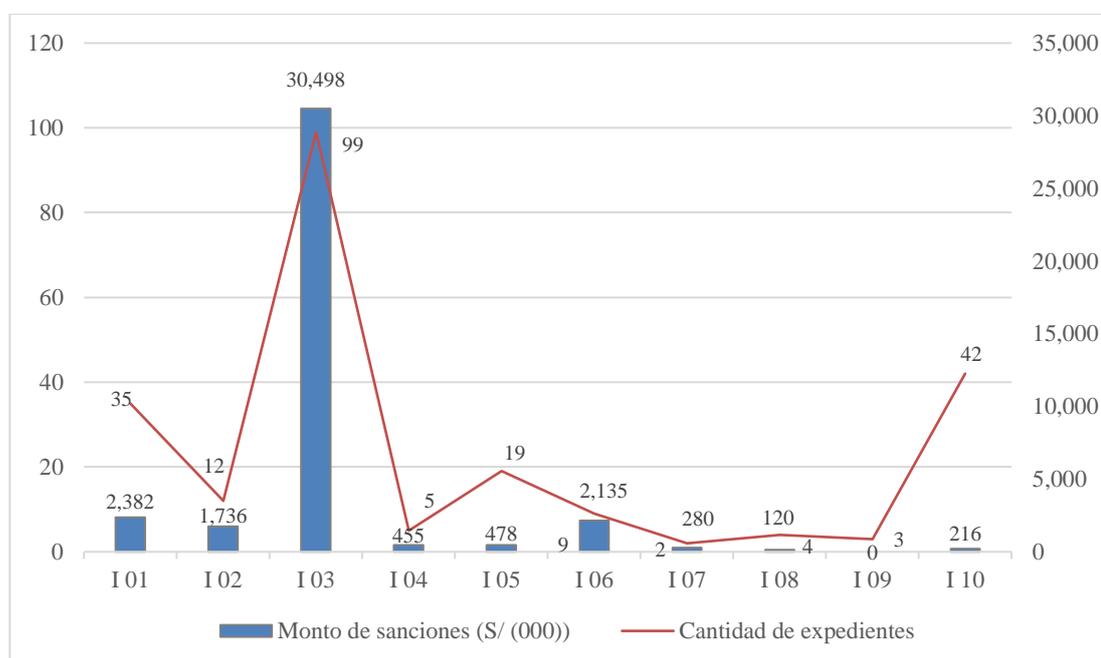
Según la información brindada, las sanciones aplicadas han sido determinadas en base a tres (03) criterios: (i) Una cantidad determinada del valor de la UIT; (ii) Un porcentaje del monto de ingresos generados por la empresa concesionaria en el mes anterior o del año anterior al que se culminó el procedimiento sancionador; y, (iii) Una amonestación. La cantidad de expedientes a los que se les aplicó estos tipos de sanciones se detalla en los Anexos I.B. y I.D.

Para el presente trabajo sólo se han cuantificado las sanciones determinadas en base al valor de la UIT, dado que se tuvo como limitación el importe de ingresos (del mes o año anterior) considerado como referencia para determinar la cuantía de la sanción. Con

relación a ello, si bien de acuerdo con el artículo 102 del RIIS el valor de la UIT que corresponde aplicar es el que se encuentre vigente en el momento del pago, para este estudio se ha utilizado como referencia el valor de la UIT del año en que se generó el PAS, debido a que se tuvo como limitación el importe que efectivamente habría pagado la empresa concesionaria en aquellos casos en que el procedimiento administrativo quedó consentido. Para los casos en que lo resuelto por el OSITRAN pudiera haber sido impugnado en la vía judicial podría inclusive haberse realizado los pagos bajo protesto, situaciones que no forman parte del alcance del presente trabajo de investigación.

Considerando lo expuesto, el monto total de sanciones determinadas en el período de estudio asciende a S/ 38,299,456. El detalle de la cantidad de expedientes generados y el monto de sanción aplicado por cada tipo de infracción se muestra en la Figura 1.

Figura 1
Cantidad de expedientes y monto de sanción por tipo de infracción



Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

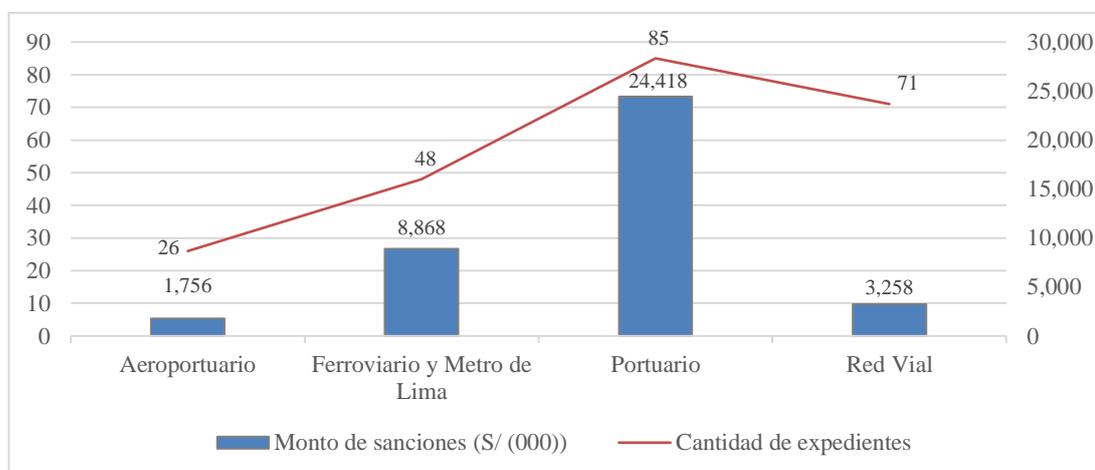
Como se puede observar de los datos mostrados en la Figura 1., la mayor cantidad de expedientes generados, así como los de mayor cuantía, corresponden al tipo infractorio I 03 “Infracciones relativas a la operación de la infraestructura y a la

prestación del servicio”, con noventa y nueve (99) casos y S/ 30,497,702, respectivamente.

Otro dato interesante que se puede obtener a partir de la información suministrada por el OSITRAN es la cantidad y monto de sanciones impuestas según el sector concesionado, de lo cual se aprecia que el sector Portuario destaca con ochenta y cinco (85) casos y S/24,417,751, respectivamente, tal como se observa en la Figura 2, lo cual no necesariamente guarda proporción con el número de contratos celebrados por dicho sector, pues en este solo existen nueve (9) contratos respecto del total de treinta y dos (32) contratos vigentes, ello en contraste con el sector de Red Vial que tiene dieciséis (16) contratos y que sólo ha generado sanciones por un total de S/3,257,501.

Figura 2

Cantidad de expedientes y monto de sanción por sector concesionado



Elaboración propia

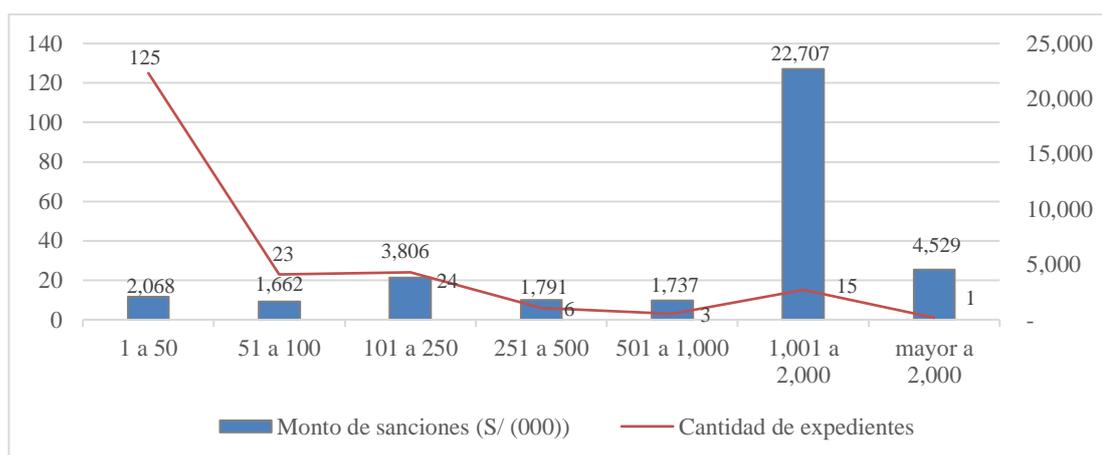
Fuente: OSITRAN

Con relación a la cuantía de las sanciones, si bien los incumplimientos están sujetos a distintos montos de sanción, de la información analizada se observa que los importes son muy variados, pudiendo oscilar estos desde un mínimo de S/ 380 (PAS 08-2014) hasta un máximo de S/ 4,529,140 (PAS 15-2021). El resumen de los expedientes PAS se muestra en el Anexo VI.

Al respecto, se advierte que la mayoría de las sanciones son por montos de menor cuantía en comparación con los de mayor cuantía que solo corresponden a una minoría de casos. Así, para fines ilustrativos y mejor análisis de la tendencia del monto de las sanciones en contraste con la cantidad de expedientes, se han agrupado estos en base a rangos de forma creciente respecto de la cuantía de la sanción impuesta, tal como se detalla en la Figura 3.

Figura 3

Tendencia del monto de las sanciones por cantidad de expedientes



Elaboración propia

Fuente: OSITRAN

De los datos mostrados, se observa que ciento veinticinco (125) expedientes generaron sanciones por S/ 2,067,620, los que representan un 5% del total de sanciones; mientras que, en contraste con ello, solo quince (15) expedientes han generado sanciones por S/ 22,707,207 y un (1) único caso por S/ 4,529,140, los que en conjunto representan más del 70% del monto total de sanciones aplicadas durante el período de estudio.

Ahora bien, si hacemos un análisis más detallado de las sanciones aplicadas a cada empresa concesionaria, se puede notar que la cantidad de infracciones, el tipo de infracción, la recurrencia de determinado tipo de incumplimiento, así como la cuantía de la sanción, es muy variada, salvo casos notoriamente visibles de un grupo de empresas en las que sí se observa un determinado patrón de recurrencia del tipo infractorio. El detalle de esta información se muestra en el Anexo VI.

Así también, conforme se aprecia en la información del Anexo I.C., en la mayoría de las empresas evaluadas no se observa recurrencia en la comisión de un determinado tipo de infracción, dado que estas se han cometido mayoritariamente entre una (01) a cinco (05) veces, y en forma minoritaria en más de cinco (05) veces, siendo incluso incumplimientos distintos en gran parte de estos; es decir, no correspondieron a la misma casuística; sin embargo, debe advertirse que la recurrencia también debiera ser evaluada en forma general por todos los tipos infractorios, pues siendo que el objetivo del régimen sancionador es la disuasión al concesionario a cumplir con sus obligaciones contractuales, ese efecto debe ser visto en forma amplia.

Con relación a la cuantía de las sanciones, y con ánimos de estudiar si ello constituye un elemento que podría contribuir a desalentar a los concesionarios el incumplimiento de sus obligaciones contractuales, analizaremos los PAS 76-2021 y 88-2021, que por similar tipo de incumplimiento y a la misma empresa, se les aplicó sanciones por montos muy diferentes, siendo estos de 50 UIT y 5.29 UIT, respectivamente, ambas por infringir el artículo 19 del RIIS, las cuales, en principio, no parecieran guardar proporción.

En efecto, en el caso del PAS 76-2021 se observa que la sanción se genera por **no haber cumplido con entregar un porcentaje del importe de los ingresos regulados correspondiente al primer trimestre del año 2020, equivalente a USD 784,448.24**. Al respecto, en el Informe N° 00105-2022-JFI-GSF-OSITRAN, luego de evaluar distintas variables y realizar una serie de cálculos matemáticos, se señala que el beneficio ilícito neto obtenido por el concesionario asciende a US\$ 70,937.56, que equivale a 57.27 UIT, y tomando como referencia los ingresos obtenidos por la empresa el año anterior, se concluye que la sanción aplicable asciende a 50 UIT. (El énfasis es nuestro)

Ahora bien, en contraste con este caso, en el PAS 88-2021 se observa que la sanción se genera por **no haber cumplido con entregar un porcentaje del importe de los ingresos regulados correspondiente al cuarto trimestre del año 2020 equivalente a USD 155,322.16**. Sobre ello, en el Informe N° 00116-2022-JFI-GSF-OSITRAN, al igual que el caso anterior, luego de evaluar distintas variables y realizar una serie de

cálculos matemáticos, se señala que el beneficio ilícito neto obtenido por el concesionario asciende a US\$ 6,545.95, que equivale a 5.29 UIT, y tomando como referencia los ingresos obtenidos por la empresa el año anterior, se concluye que la sanción aplicable asciende a 5.29 UIT. (El énfasis es nuestro)

Como se puede apreciar con este ejemplo, resulta evidente que el importe de la sanción aplicada busca identificar una relación directa con el beneficio ilícito total que habría obtenido la empresa concesionaria – y no solo considerar el monto impago -, lo cual a primera vista podría resultar razonable; sin embargo, si comparamos los montos impagos en ambos casos, no se evidenciaría una proporción entre las sanciones si es que aplicáramos una regla de tres simple (pues la sanción para el PAS 88-2021 hubiera sido de 11.34 UIT en lugar de 5.29 UIT).

Está claro que la metodología que sigue el ente regulador para determinar la cuantía de una sanción sigue todo un procedimiento de cálculo que puede resultar complejo pues contempla distintas variables; sin embargo, a partir de este caso, se puede advertir la importancia que representa la determinación del monto de una sanción a la luz del objetivo de desincentivo que se busca con el régimen de sanciones, máxime si podemos encontramos frente a incumplimientos similares como ocurre en este caso.

Como se ha señalado previamente, y ha quedado evidenciado con la información mostrada en las Figuras 1. y 2., la mayor cantidad de expedientes generados, así como los de mayor cuantía, corresponden al tipo infractorio I 03 “Infracciones relativas a la operación de la infraestructura y a la prestación del servicio”, los cuales están focalizados en el sector portuario. Coincidentemente, revisando a mayor detalle estos expedientes, se advierte que en la mayoría de los casos la infracción cometida corresponde al mismo tipo de incumplimiento, con la única diferencia de que cada infracción es imputable a períodos de tiempo distintos, las cuales están referidos al “Incumplimiento de Niveles de Servicio y Productividad” (NSP).

Así, por ejemplo, si tomamos el caso de la empresa APM Terminals Callao S.A., quien según la información mostrada en el Anexo I.C. es la que ha generado la mayor cantidad de expedientes de sanciones (35 en total) por el tipo infractorio I 03, podemos

notar la recurrencia en el “Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel”. En estos casos, además de los argumentos técnicos y legales planteados por la concesionaria como parte de su defensa, se observa que recurrentemente se alega que las causas que motivaron el referido incumplimiento corresponden a eventos que no le son imputables, sino que más bien obedecerían a factores ajenos a su accionar. Como ejemplo de ello podemos citar el argumento planteado en el expediente PAS 03-2016, sancionado con 450 UIT (aproximadamente S/ 1,777,500) referido al incumplimiento de NSP del período enero a marzo 2013 que, según el Informe N° 086-2016-GAJ-OSITRAN, de fecha 31 de agosto de 2016, señala lo siguiente:

“88. En este extremo de la apelación, APMT considera que la primera instancia no ha reparado en que el incumplimiento de alcanzar los NSP fue consecuencia de causas ajenas a su voluntad (ausencia de culpabilidad) e imputables a los usuarios, producto de factores externos fuera de su control, derivados entre otros, por lo siguiente:

- La deficiente estiba de la carga al interior de las naves
(...)
- Las particularidades propias de la carga
(...)
- La capacidad logística de los usuarios”

Otro ejemplo de este mismo planteamiento lo podemos notar en el expediente PAS 08-2019 generado para la misma empresa APM Terminals Callao S.A., referido al incumplimiento de NSP del período enero a marzo 2015, sancionado con 8.67 UIT (aproximadamente S/ 36,414) que, según el Informe N° 0048-2019-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 02 de julio de 2019, señala lo siguiente:

“k) Existen distintos factores que OSITRAN debe tomar en cuenta para el análisis del presente caso, toda vez que estos escapan del control y responsabilidad de APMT y determinan que la conducta sobre la cual se sustenta la imputación se haya producido como consecuencia de factores que escapan a su control y responsabilidad; análisis que resulta consustancial al ejercicio de la potestad sancionadora como consecuencia de los principios de causalidad y culpabilidad antes desarrollados. Estos factores son: (i) la estiba o distribución de la carga al interior de la nave; (ii) las particularidades de la propia carga; y, (iii) la capacidad logística de los usuarios del Terminal Norte Multipropósito.
(...)

o) En relación a lo señalado en los considerandos 131 y 132 del Informe Final de Instrucción, sobre las particularidades de la carga, precisa que, OSITRAN no ha negado que las particularidades de la carga no son “no imputables” al

Concesionario. De hecho, no ha emitido pronunciamiento técnico ni legal alguno sobre el particular. Por el contrario, se ha limitado a señalar que la medición se realizó de acuerdo a la metodología, sin embargo, APMTC no ha señalado que la Metodología ha sido mal aplicada, ni pretende que se le apliquen nuevos deducibles; de hecho, ello no ha sido cuestionado en la medida que las particularidades de la carga no se encuentran en ninguno de los supuestos de tiempos deducibles en la Metodología. Precisamente por ello, dado que se tratan de condiciones que no dependen en absoluto del control del concesionario, es que lo que solicita APMTC es que se tome en cuenta que esta situación genera que el incumplimiento no sea imputable al Concesionario”.

Como se puede apreciar, en ambos casos se observa un patrón uniforme de argumentación por parte de la empresa concesionaria, lo cual, ante la recurrencia del tipo de incumplimiento, conlleva a pensar que se podría estar ante un caso de falta de precisión de las normas técnicas emitidas por las autoridades competentes, situación que si se evalúa desde la óptica sobre la cual se desarrolla el presente trabajo de investigación, podría suponer que existiría un incentivo para el incumplimiento por parte de la empresa concesionaria, toda vez que se estaría amparando en la posible falta de precisión de las causales que sí le son imputables para la adecuada medición del NSP.

Ahora bien, como se ha señalado previamente, este mismo tipo de incumplimiento se presenta también en otras empresas del sector portuario, solo con las variantes propias de su actividad económica y operatividad. Así tenemos, por ejemplo, el caso de la empresa Consorcio Paracas S.A., la cual resulta interesante analizar pues solo entre los años 2019 a 2022 ha generado doce (12) expedientes PAS por la infracción del tipo I 03, siendo igualmente la única diferencia de que cada infracción es imputable a períodos de tiempo distintos, a saber, “Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad de Tiempo para el Desatraque de la Nave, Tiempo de recepción de los Contenedores, Tiempo de entrega de carga fraccionada y carga sólida a granel”, entre otros similares, los cuales fueron aplicables consecutivamente desde junio 2015 hasta agosto 2018.

En efecto, en este otro caso la empresa concesionaria plantea como argumento recurrente que el incumplimiento no se debió a causas imputables a aquella, invocando para ello distintas motivaciones de tipo operativas que buscan justificar tal incumplimiento, ante lo cual, el órgano encargado de resolver reitera también como

fundamento de su observación el hecho de que la empresa no acreditó debidamente sus argumentos frente a lo que señalan las normas sobre la materia, imponiendo en este caso una sanción en base a una cantidad determinada de la UIT, las que acumulan un total de 102 UIT (aproximadamente S/439,164).

A manera de ejemplo, para el caso de dicha empresa, expondremos lo resuelto por el OSITRAN en el expediente PAS 10-2019, mediante Resolución de Gerencia General N° 022-2020-GG-OSITRAN, de fecha 11 de febrero de 2020, el cual señala lo siguiente:

“Artículo 1: Declarar que la empresa Concesionaria Terminal Portuario Paracas S.A incumplió su obligación establecida en la cláusula 8.21 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión referida al cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de “Tiempo para el Desatraque de la Nave”, “Tiempo de recepción de los Contenedores”, “Tiempo de entrega de carga fraccionada y carga sólida a granel” y “Tiempo de entrega de contenedores”, durante el cuarto de trimestre de explotación de la Concesión (Junio – Agosto 2015); configurándose así la infracción tipificada en el numeral 12.2 del artículo 12° del Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.

(...)

Que, luego del análisis efectuado, la Gerencia de Asesoría Jurídica mediante el Informe N° 0027-2020-GAJ-OSITRAN, recomendó declarar fundado en parte el Recurso de Apelación presentado por el Concesionario, conforme a lo siguiente:

- En relación a la exclusión de demoras respecto al indicador “Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga Sólida a Granel”, **el Concesionario no ha logrado sustentar debidamente las actividades que habrían ocasionado las demoras producidas por el manto de carga depositada, demoras en el refrigerio y las demoras generadas por las fallas mecánicas de los vehículos, por lo que no resulta aplicable la exclusión** prevista en el numeral 1.5 de la Metodología del año 2015”.

(El énfasis es nuestro)

Complementariamente, a continuación se extraen aspectos importantes del Informe N° 0076-2019-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 04 de octubre de 2019 (Informe Final del Procedimiento) emitido por la Jefatura de Fiscalización, que permiten comprender el desarrollo del caso desde la perspectiva de argumentación de la empresa concesionaria y, en consecuencia, la conclusión a la que arriba el organismo supervisor:

“5. Adjunto al Oficio N° 0264-2016-GSF-OSITRAN recibido por el Concesionario con fecha 30 de marzo de 2016, se remitió al Concesionario el Informe N° 0131-2016-JCP-GSF-OSITRAN, el cual contiene los resultados de la

evaluación de indicadores de servicio y productividad correspondientes al Terminal Portuario General San Martín – Pisco para el cuarto trimestre de Explotación, señalándose, entre otros aspectos, que **la información remitida no permite la medición de las operaciones individuales y de los promedios trimestrales correspondientes a los indicadores Tiempo para el Inicio de Operaciones Comerciales de la Nave y Tiempo para el Desatraque de la Nave;** asimismo, se identificaron operaciones individuales, en cada una de las cuales:

(...)

20. Con el Oficio N° 07776-2018-GSF-OSITRAN de fecha 10 de octubre de 2018, se **solicitó a la APN la absolución de consultas técnicas de su competencia referidos a la posición técnica, respecto a que, si el tiempo de permanencia de los camiones en la zona de espera forma parte del tiempo de operación o si forma parte de los tiempos deducibles,** teniendo en consideración, entre otros aspectos, lo dispuesto en el numeral 1.5 de la referida Metodología.

21. Con Oficio N° 995-2018-APN/GG-DOMA de fecha 18 de octubre de 2018, la APN dio respuesta a la solicitud de OSITRAN, señalando que el deducible sobre la espera del vehículo de transporte en el área operativa para la recepción de la carga bajo la modalidad de descarga directa, **podría ser considerado como tiempo no imputable al administrador portuario debidamente comprobado y sustentado,** según las condiciones operacionales y de infraestructura de cada terminal portuario.

(...)

“VI. CONCLUSIONES

“23. Para el período de evaluación, se produjeron operaciones individuales en los cuales **no se alcanzaron los Niveles de Servicio y Productividad** exigidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.

(...)

24. El resultado de las mediciones descritas en la sección Análisis no considera los tiempos deducibles indicados por el Concesionario, **por no adjuntar el sustento y justificación** correspondiente de acuerdo a lo establecido en la metodología aprobada por la APN.”

(...)

65. En efecto, **la Metodología aprobada por la APN establece criterios de orden técnico y operativo que deben ser tomados en cuenta a efectos de medir los indicadores que se encuentran previstos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión,** lo cual permitirá determinar si el Concesionario cumplió o no con sus obligaciones vinculadas a los Niveles de Servicio y Productividad. (...)

66. Por lo expuesto, se puede apreciar que **la verificación del cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad no constituye una labor sencilla, por el contrario, demanda el conocimiento técnico de operaciones portuarias, así como la forma en que los tiempos asociados a las mismas se deben computar.**

(...)

104. El concesionario refiere a actividades que deberían ser consideradas como deducibles, **por no serle imputables, como el manto de la carga, las demoras por refrigerio** (esta actividad corresponde a la paralización temporal de los camiones dentro del área de zona de espera en el período de refrigerio que los trabajadores portuarios tienen por **usos y costumbres en el Puerto de Pisco** (...)

105. Sobre el particular, **el Concesionario no ha presentado nuevos medios probatorios o elementos que sustenten sus alegaciones** en dicho extremo, por lo que se reitera lo expresado en el Informe Final de Instrucción, en el sentido que la metodología vigente para el período de evaluación (aprobada por Resolución de

Acuerdo de Directorio N° 029-2015-APN/DIR) **considera como deducibles aquellos tiempos de demora ocasionados por hechos no imputables al Concesionario, en la medida que hayan sido debidamente comprobados y sustentados**".

(El énfasis es nuestro)

Ahora bien, de la revisión de los demás expedientes relacionados con la empresa Consorcio Paracas S.A., se ha podido observar que la casuística del tipo infractorio I03 que motivó el inicio de un procedimiento administrativo sancionador se genera por situaciones similares; es decir, por hechos que la empresa considera que no le fueron imputables, por lo que, más allá de la aceptación de su responsabilidad en algunos casos concretos, así como de los argumentos de índole jurídico planteados durante el proceso, el organismo supervisor mantuvo su posición de señalar que los incumplimientos previstos en el contrato sí se habían producido, y que si bien la causa eximente de responsabilidad de "caso fortuito o fuerza mayor" sí constituye un elemento válido de descargo, lo que advirtió en estos procedimientos es que la empresa concesionaria no habría acreditado debidamente sus argumentos.

Por tanto, para el caso de la empresa Consorcio Paracas S.A., se ha podido evidenciar que, más allá de la cantidad de sanciones aplicadas durante el período de estudio, la casuística que generó el incumplimiento que fue materia de sanción por parte del OSITRAN es muy similar en todos los procedimientos administrativos, siendo por tanto un elemento de estudio relevante el argumento de fondo planteado por la empresa concesionaria en los expedientes, a saber, que no tuvo responsabilidad por los excesos de tiempo incurridos en las distintas actividades operativas, sino que estas se habrían generado por causas no imputables a aquella, situación que a nivel operativo resulta clave para que el OSITRAN confirme el incumplimiento, el mismo que, como se ha señalado en los documentos descritos, el propio ente regulador reconoce que la forma de medición de los NSP y las condiciones que deben tomarse en cuenta para determinar los deducibles son temas que requieren un conocimiento técnico, aspecto que si una empresa concesionaria no posee, podría estar constituyendo un elemento importante que constantemente podría ser observado por el ente regulador.

Un tipo infractorio que también resulta interesante analizar es el I 06 “Infracciones relativas al cobro de tarifas, cargos de acceso y recargos” puesto que, si bien sólo se han generado nueve (9) expedientes, el que llama la atención es el PAS 47-2019 correspondiente a la empresa DP World Callao S.R.L., pues generó una sanción de 420 UIT (aproximadamente S/ 1,764,000) ante el incumplimiento de las estipulaciones contenidas en las cláusulas 1.20.87 (primer párrafo), 8.14 y 8.18 del contrato de concesión, debido a que entre el 03 de agosto de 2016 y el 03 de abril de 2018 efectuó cobros por los conceptos de (i) Destare de camión y validación y procesamiento de datos (ítem 4.3.10), (ii) Emisión de formato certificado VGM (ítem 4.3.11) y (iii) Paquete VGM Depósito Temporal DPW 4004 (ítem 4.3.12), como Servicios Especiales, a pesar de que se trataba de conceptos que forman parte de los Servicios Estándar que debe brindar la mencionada entidad prestadora.

En este caso se puede observar que la elevada sanción obedece a que, según el organismo supervisor, la empresa habría obtenido un beneficio significativo, por lo que en aplicación del procedimiento previsto en las normas sobre la materia, determinó la sanción indicada.

De la evaluación de este tipo infractorio se podría asumir que la onerosidad de la mencionada sanción podría haber sido un elemento relevante para desincentivar la comisión de este tipo de infracción, puesto que durante todo el período de evaluación esta empresa solo ha sido sancionada en una ocasión, lo que en todo caso hace suponer que se han implementado las acciones correctivas necesarias para evitar una observación similar.

Respecto al tipo infractorio I 10 “Infracciones relativas al pago de retribución u otros”, se observa que mayoritariamente se generaron por el pago extemporáneo o por un importe menor al que correspondía por concepto de “Aporte por Regulación”. Al respecto, se ha podido observar en los expedientes que las empresas concesionarias argumentan distintos motivos, tales como: (i) errores en su sistema; (ii) omisiones involuntarias; (iii) redondeos en el monto a pagar; (iv) mientras que en otros casos simplemente aceptan la omisión pero solicitan el otorgamiento de beneficios por haber regularizado el pago omitido con sus respectivos intereses moratorios. En cualquiera de

estos casos, como es previsible, el OSITRAN desestimó tales argumentos y procedió a aplicar la sanción correspondiente.

Con relación a la cuantía de las sanciones aplicadas para el tipo I 10, se observa que estas no han sido por montos significativos en la mayoría de los casos, pues han oscilado entre media (0.5) a tres (3) UIT (aproximadamente S/ 2,000 a S/ 12,000), y en casos particulares hasta por cinco (5); nueve (9) y doce (12) UIT (aproximadamente S/ 20,000; S/36,000 y S/ 48,000). Nótese que de estos casos con mayor cuantía, dos (2) corresponden a la empresa Concesionaria Vial Sierra Norte S.A., una de ellas por el incumplimiento de la obligación del pago dentro del plazo establecido en el contrato de concesión de la “Segunda cuota del saldo de supervisión de las obras de rehabilitación y mejoramiento y las actividades de mantenimiento periódico inicial de la carretera longitudinal de la Sierra Tramo 2”, y la otra sanción por el pago extemporáneo del Aporte por Regulación de varios periodos mensuales (setiembre a diciembre de 2014 y enero a abril de 2015) y con retrasos desde sesenta y seis (66) hasta doscientos sesenta y siete (267) días para el período más antiguo.

Con relación a la oportunidad en que se generaron los PAS por el tipo infractorio I 10, en la mayoría de los casos se observa que estas corresponden a dos grandes grupos, uno minoritario desde el año 2000 hasta el 2009; y otro grupo mayoritario solo al año 2015. Como casos aislados se identifican dos (2) PAS adicionales, uno del año 2016 y otro del 2017. Cabe anotar que a partir de este último año ya no se han generado nuevos PAS debido a la modificación del reglamento de infracciones y sanciones que entró en vigencia a partir del año 2018, dado que el OSITRAN ya no es el encargado de resolver los actos de incumplimiento, sino únicamente de la fiscalización. Este aspecto es importante advertirlo pues podría pensarse que el régimen de sanciones fue eficaz en cuanto a su carácter disuasivo; sin embargo, no puede negarse que, a la luz de la información dispuesta, sí podría plantearse esa idea atendiendo a los pocos expedientes PAS generados por el ente supervisor.

Nótese además que en estos casos las sanciones aplicadas fueron determinadas bajo criterios distintos, puesto que en las fechas de ocurrencia se produjeron cambios en los reglamentos de infracciones y sanciones, por lo que se observan sanciones equivalentes

a 1% y 2% de los ingresos brutos mensuales del mes anterior e incluso solo amonestaciones; no obstante ello estos solo corresponden a una cantidad menor de casos, pues a la mayoría les correspondió una sanción de entre media (0.5) a tres (3) UIT (aproximadamente S/ 2,000 a S/ 12,000).

Si bien el monto de la sanción podría no parecer elevado, de la lectura de los expedientes se observa que en la mayoría de casos los retrasos en el pago del aporte por regulación no han sido por un largo período de tiempo (habiendo situaciones de retraso de solo unos días), así como el menor monto pagado no ha sido significativo (habiendo casos de montos omitidos por temas de redondeo de decimales), por lo que resultaría válido pensar que el carácter disuasivo del régimen de sanciones habría sido eficaz en estos casos, máxime cuando se observa que en los expedientes las empresas concesionarias resaltan como argumento que la sanción impuesta no guarda proporción con el monto de la deuda generada con el Estado.

Sobre este último aspecto es importante analizar nuevamente el criterio de proporcionalidad comentado previamente (por los expedientes PAS 76-2021 y 88-2021), dado que se han podido observar expedientes en los que la sanción impuesta no guardaría proporción con la omisión generada, ello a pesar de que en las mismas resoluciones que resuelven los casos se indican expresamente que, entre otros criterios para determinar la sanción, se toma en cuenta la proporcionalidad.

Así, por ejemplo, tenemos el PAS 47-2015 generado por la empresa APM Terminals Callao S.A., en el que mediante Informe N° 0015-2016-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 19 de enero de 2016, se señala lo siguiente:

“43. Con este razonamiento, cabe señalar que la empresa obtuvo un beneficio ilícito total de S/ 766.70 por no haber pagado en fecha el Aporte por Regulación correspondiente según el detalle que se muestra a continuación:

Período	Febrero 2013	Mayo 2013
(...)	(...)	(...)
Beneficio ilícito (S/)	0.89	765.81

(...)

CONCLUSIONES

53. APM TERMINALS CALLAO S.A. incumplió la obligación establecida en la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, al **haber efectuado el pago del Aporte**

por Regulación correspondiente a los períodos Febrero y Mayo 2013, fuera del plazo establecido, incurriendo en cinco (05) y ochocientos treinta y cinco (835) días de atraso, respectivamente, configurándose así un incumplimiento en su obligación de pago oportuno del Aporte por Regulación.

(...)

V. RECOMENDACIONES

(...)

56. Se recomienda **imponer como sanción una multa de media (0.5) UIT a la empresa APM TERMINALS CALLAO S.A. por la infracción cometida en el período Febrero 2013, y una multa de una (01) UIT por la infracción cometida en el período Mayo 2013,** por no haber cumplido con pagar el aporte por regulación del período Febrero y Mayo 2013 en la oportunidad establecida en el ...”.

(el énfasis es nuestro)

Como se puede apreciar en este caso, no existe proporción entre la sanción aplicada entre uno y otro período, pues una sanción es el doble de la otra, mientras que el beneficio ilícito obtenido, así como el período de atraso incurrido entre ambos períodos son totalmente diferentes.

En ese sentido, si bien se podría considerar muy gravosa la sanción ante un incumplimiento que no genera un beneficio ilícito significativo al concesionario (S/0.89 en febrero 2013), y en consecuencia mayor pudiera ser el efecto disuasivo para que este cumpla con sus obligaciones previstas en el contrato de concesión; también podría generarse una lectura inversa a este proceder, ya que, como en este caso, siendo que la deuda del período mayo 2013 fue pagada con ochocientos treinta y cinco (835) días de retraso y solo se le aplicó una sanción de una (1) UIT, ello podría incentivar a que el concesionario incumpla nuevamente con su obligación de pago oportuno, ya que si partimos del hecho de que por un atraso de cinco (5) días le correspondió una penalidad de media (0.5) UIT, lo lógico sería pensar que por el mayor atraso de ochocientos treinta y cinco (835) días le debiera corresponder una cantidad mucho mayor de UIT como sanción (en lugar de solo una (1) UIT), lo cual no se cumple en este caso.

Por tanto, es relevante tomar en cuenta este aspecto al momento de establecer las reglas para la determinación de una sanción, dado que se podría estar generando estímulos para el no cumplimiento por parte de las empresas concesionarias.

4.1.2. Temporalidad de las sanciones

Si hacemos ahora un análisis de la información focalizando el aspecto temporal, se pueden notar datos interesantes que podrían requerir ser estudiados con mayor profundidad bajo un enfoque de gestión administrativa del ente regulador, pero que, en el marco del presente trabajo de investigación, pueden permitir también analizar su incidencia en el carácter disuasivo que se busca con el régimen de sanciones.

En este contexto, de los expedientes de procedimientos sancionadores que han sido analizados, se ha podido observar que existen dos (2) tipos de plazos que resultan relevantes respecto al ejercicio de las facultades de fiscalización y sanción que posee el ente regulador: (i) el plazo que transcurre desde la fecha en que la empresa concesionaria incurre en un determinado tipo de incumplimiento hasta la fecha en que el OSITRAN inicia formalmente el procedimiento sancionador mediante la imputación de cargos; y, (ii) el plazo que dura el desarrollo del procedimiento sancionar propiamente dicho; es decir, desde la fecha en que el OSITRAN formaliza la imputación de cargos a la empresa concesionaria hasta la fecha en que notifica el documento mediante el cual se aplica la sanción correspondiente.

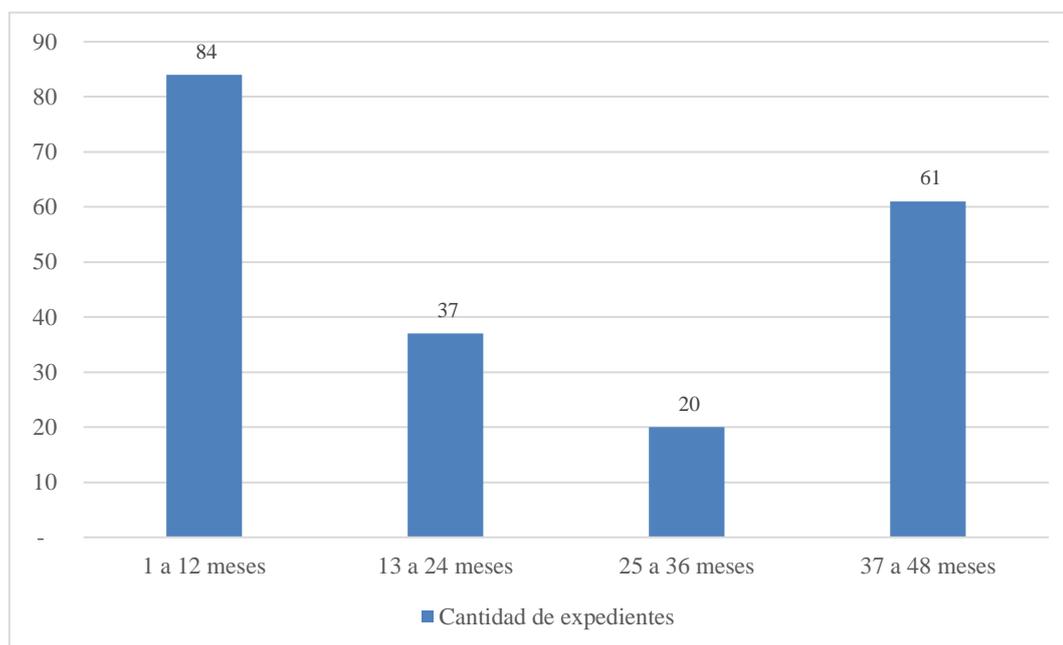
Con relación a ello, se ha observado que en el primero de los plazos indicados (desde el incumplimiento hasta la formalización del inicio del procedimiento sancionador) el ente regulador incurre en un tiempo muy extenso si es que se toma como referencia el período de prescripción previsto en las normas que regulan el régimen sancionador; a diferencia de lo que ocurre con el segundo de los plazos indicados (desarrollo del procedimiento sancionador), en donde la mayor cantidad de procedimientos sancionadores son llevados a cabo en un período que puede resultar razonable atendiendo a la carga administrativa del ente supervisor.

En efecto, tal como se observa en la Figura 4., si bien en la mayoría de casos se observa que los expedientes de procedimientos administrativos sancionadores son iniciados en un período cuya duración oscila entre uno (1) y doce (12) meses, también se observa que en una cantidad importante de expedientes el plazo que transcurre entre la fecha de comisión del incumplimiento y la fecha de inicio del procedimiento

administrativo sancionador se encuentra entre los treinta y siete (37) a cuarenta y ocho (48) meses. Este dato resulta relevante debido a que, conforme a lo establecido en el artículo 104 del RIIS, la facultad del OSITRAN para determinar la existencia de infracciones administrativas prescribe a los cuatro (4) años.

Figura 4

Plazo de inicio del procedimiento administrativo sancionador



Elaboración propia

Fuente: OSITRAN

De lo expuesto, si bien podrían existir múltiples razones para que el accionar de la autoridad reguladora se realice en forma extemporánea, resulta importante tomar nota de este dato pues pone en evidencia la posible existencia de incumplimientos que no habrían llegado a ser detectados oportunamente, con la consecuente no imposición de la sanción respectiva. El presente trabajo no ha considerado el análisis de dicha situación que, por su importancia, podría ser materia de estudio de otro grupo de investigación, pues pudiera permitir conocer el perjuicio que representaría para el Estado peruano el hecho de no accionar su facultad de fiscalización y sancionadora oportunamente.

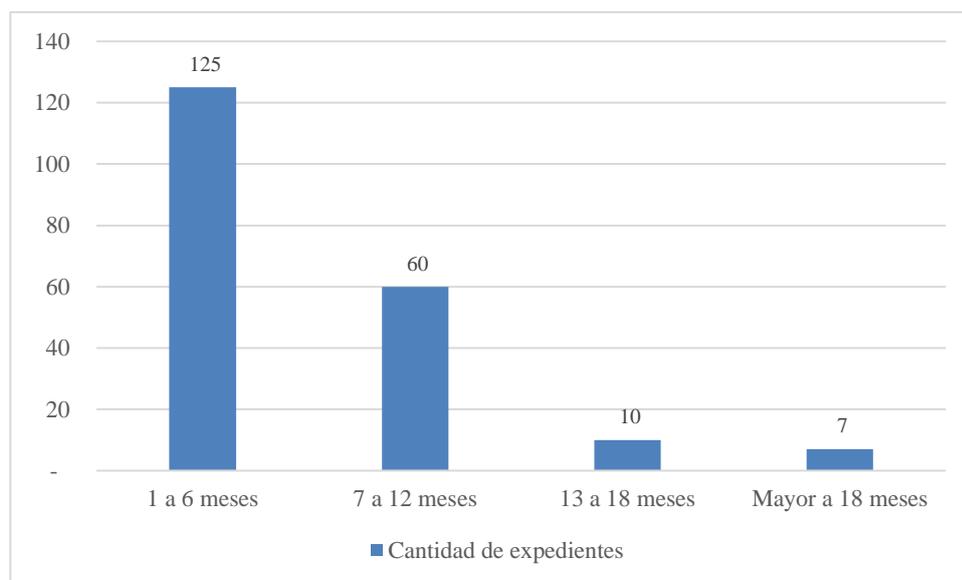
Asimismo, como se ha indicado previamente, otro elemento de análisis en torno al aspecto temporal es el plazo que transcurre entre la fecha de inicio del procedimiento

administrativo sancionador y la fecha de su culminación, pues si bien es correcto que la autoridad reguladora ejecute debidamente sus acciones de fiscalización, se debe también considerar que ese período de tiempo debe ser el más razonable posible frente al tipo de incumplimiento detectado, pues de esa manera se podría incentivar a que el concesionario desarrolle sus actividades en estricto cumplimiento del contrato, implementando así las acciones correctivas necesarias en forma oportuna.

Sobre el particular, tal como se aprecia en la Figura 5., si bien en la mayoría de casos se observa que los expedientes de procedimientos administrativos sancionadores son desarrollados en un período cuya duración oscila entre uno (1) y seis (6) meses – lo cual podría resultar razonable- , también se observa que en una cantidad importante de expedientes el plazo que transcurre entre la fecha de inicio del procedimiento administrativo sancionador y la fecha de su culminación supera los seis (6) meses, situación que encuentra justificación en tanto correspondan a incumplimientos de mayor complejidad y/o que por su naturaleza puedan tener una incidencia relevante en el desarrollo de las actividades de la empresa concesionaria.

Figura 5

Plazo de duración del procedimiento administrativo sancionador



Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

En este caso, si bien también podrían existir diversas razones que justifiquen los plazos indicados, de igual manera los datos resultan interesantes para un posterior estudio de mayor profundidad bajo el enfoque de gestión administrativa del ente regulador, pues en este caso una vez iniciado el procedimiento sancionador, también hay una participación activa de la empresa concesionaria y/o de terceros respecto a la sustentación de las observaciones que realice el ente regulador ante el incumplimiento detectado; sin embargo, para efectos del presente estudio, esta información puede permitir también analizar su incidencia en el carácter disuasivo que se busca con el régimen de sanciones. El detalle de los plazos del procedimiento administrativo sancionador se muestra en el Anexo X.

Ahora bien, si se evalúa con mayor detalle los distintos incumplimientos que han generado sanciones, se podrá notar que recurrentemente el aspecto temporal juega un papel importante en el accionar del ente regulador, con mucha notoriedad en el sector portuario y asociado al tipo infractorio I 03 “Infracciones relativas a la operación de la infraestructura y a la prestación del servicio” ya anteriormente comentado.

Así por ejemplo, en el expediente PAS 03-2016 analizado previamente, se observa que el incumplimiento está referido a los NSP del período **enero a marzo 2013**, en tanto que el inicio del procedimiento sancionador recién se formalizó en el año **2016**. De igual manera en el caso del expediente PAS 08-2019 corresponde al incumplimiento de NSP del período **enero a marzo 2015**, cuyo procedimiento sancionador se inició en el año **2019**. (El énfasis es nuestro)

Así como los casos comentados, se pueden citar muchos otros que se encuentran en similar situación, tales como los expedientes PAS 32-2015; 04-2016; 07-2016; 08-2016; 14-2018; 26-2018; 18-2019; 22-2019; 02-2020; 04-2020; 47-2021; 50-2021; 37-2022; 42-2022, entre otros. Ver mayor detalle de estos casos en el Anexo VI.

Por tanto, siendo que el aspecto temporal está teniendo una incidencia importante en la frecuencia de casos con el tipo de incumplimiento descrito, puede advertirse que ello podría a su vez estar generando un desincentivo a que las empresas concesionarias cumplan con sus obligaciones contractuales, toda vez que la conducta infractora es casi

permanente en el tiempo, para lo cual, atendiendo a la recurrencia en el argumento de descargo planteado por parte de dichas empresas, resulta necesario que el ente regulador analice a profundidad las razones de fondo del origen de esta situación, lo cual, entre otras variables, a partir de la información analizada, convendría hacer una evaluación de las normas técnicas empleadas para medir correctamente los NSP que aplican las empresas involucradas en la situación descrita, de tal manera que se establezcan con claridad las condiciones de operación que deben considerarse para estos fines.

4.2. Penalidades a Empresas Concesionarias (PEC)

Conforme se ha señalado, una penalidad contractual se origina cuando el concesionario incumple alguna de sus obligaciones previstas en el contrato de concesión, ante lo cual le resulta aplicable la penalidad que se haya previsto en dicho contrato. Al respecto, de acuerdo con la información proporcionada por el OSITRAN, los expedientes generados en el período de evaluación bajo el alcance establecido ascienden a un total de doscientos doce (212). El detalle de la cantidad e importes de los expedientes PEC se muestra en los Anexos III y IV, respectivamente.

4.2.1. Monto y frecuencia de las penalidades

Según la información brindada, las penalidades aplicadas han sido determinadas en base a tres (03) criterios: (i) Una cantidad determinada del valor de la UIT; (ii) Un monto fijo de dólares americanos según lo establecido en el respectivo contrato; y, (iii) Un porcentaje del monto de ingresos generados por la empresa concesionaria en el mes anterior al que se culminó el procedimiento de penalización. No obstante ello, para el presente estudio se han analizado las penalidades en dos (2) grupos, uno que incluye los casos (i) y (ii), y en otro el caso indicado en (iii), ello a fin de centrar el análisis en la cuantía de las penalidades que sí han podido ser cuantificadas. La cantidad de expedientes con estos tipos de penalidades se detalla en los Anexos III.B. y III.D.

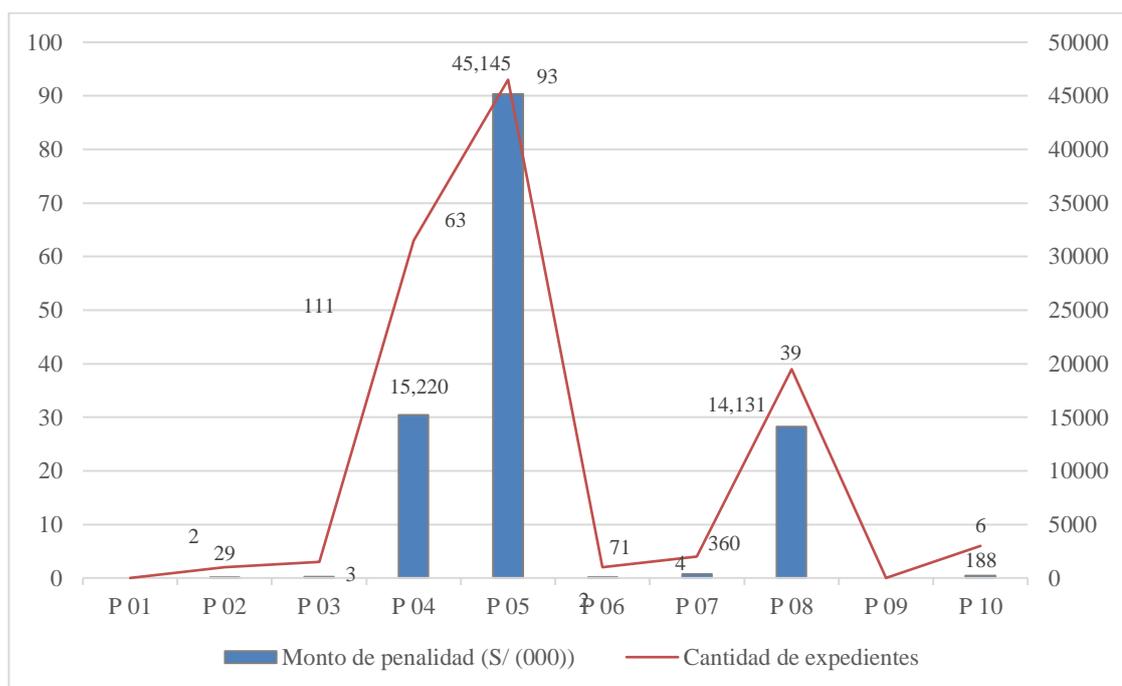
Para el presente trabajo sólo se han cuantificado las penalidades del primer grupo, dado que se tuvo como limitación el importe de ingresos del mes anterior considerado como referencia para determinar la cuantía de la penalidad. Con relación a ello, para

este estudio se ha utilizado como referencia el valor de la UIT del año en que se generó el PEC; asimismo, en el caso de las penalidades determinadas en dólares americanos, se realizó la conversión a moneda nacional en base al tipo de cambio cierre del año en que se inició el PEC o, cuando no se tuvo dicha información, el tipo de cambio cierre del año de emisión del documento que sustentó la realización del procedimiento de penalización, debido a que se tuvo como limitación el importe que efectivamente habría pagado la empresa concesionaria en aquellos casos en que el procedimiento quedó consentido. Para los casos en que lo resuelto por el OSITRAN pudiera haber sido discutido en un proceso de arbitraje o impugnado en la vía judicial, podría inclusive haberse realizado los pagos bajo protesto, situaciones que no forman parte del alcance del presente trabajo de investigación.

Considerando lo expuesto, el monto total de penalidades determinadas en el período de estudio asciende a S/ 75,254,401. El detalle de la cantidad de expedientes y el monto de penalidades aplicadas por cada tipo penalizable se muestra en la Figura 6.

Figura 6

Monto de penalidad y cantidad de expedientes por tipo de penalidad



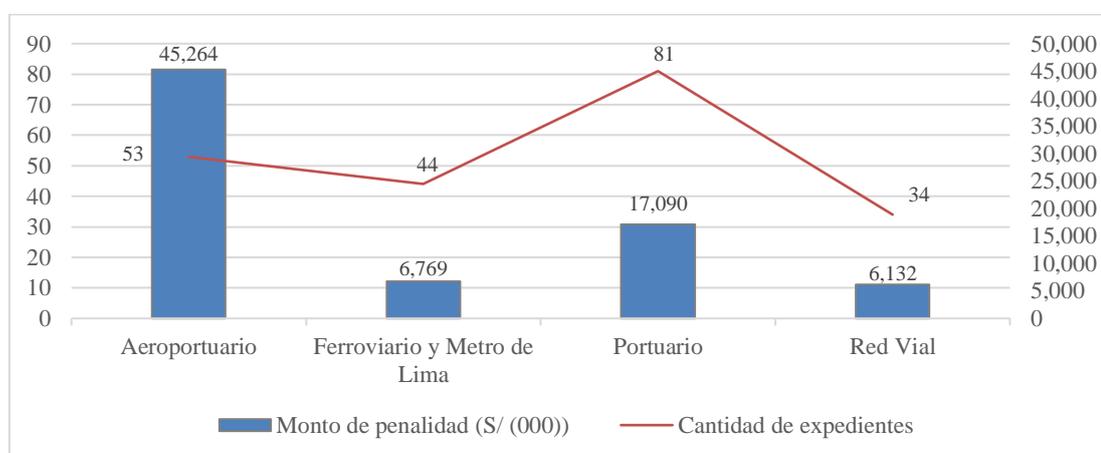
Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

Como se puede observar de los datos mostrados, la mayor cantidad de expedientes generados, así como los de mayor cuantía, corresponden al tipo penalizable P 05 “Penalidades referidas a la ejecución de las obras y reglamento de contratación”, con noventa y tres (93) casos y S/ 45,144,867, respectivamente.

Otro dato interesante que se puede obtener a partir de la información suministrada por el OSITRAN es la cantidad y monto de penalidades impuestas según el sector concesionado, de lo cual se aprecia que el sector Portuario destaca con ochenta y un (81) casos y S/17,089,529, respectivamente, tal como se observa en la Figura 7; sin embargo, a diferencia de lo que ocurre en el caso de los expedientes PAS, en el que dicho sector acumula simultáneamente la mayor cantidad de expedientes y monto de sanciones, en el caso de los PEC el mayor monto de penalidades le corresponde al sector Aeroportuario con S/ 45,263,798, generados por cincuenta y tres (53) expedientes.

En lo que sí hay coincidencia entre ambos procedimientos (PAS y PEC) es que el sector que acumula mayor monto de sanciones y penalidades no guarda proporción con el número de contratos celebrados por dicho sector, pues en este caso para el sector Aeroportuario solo existen tres (3) contratos respecto del total de treinta y dos (32) contratos vigentes.

Figura 7
Monto de penalidad y cantidad de expedientes por sector concesionado



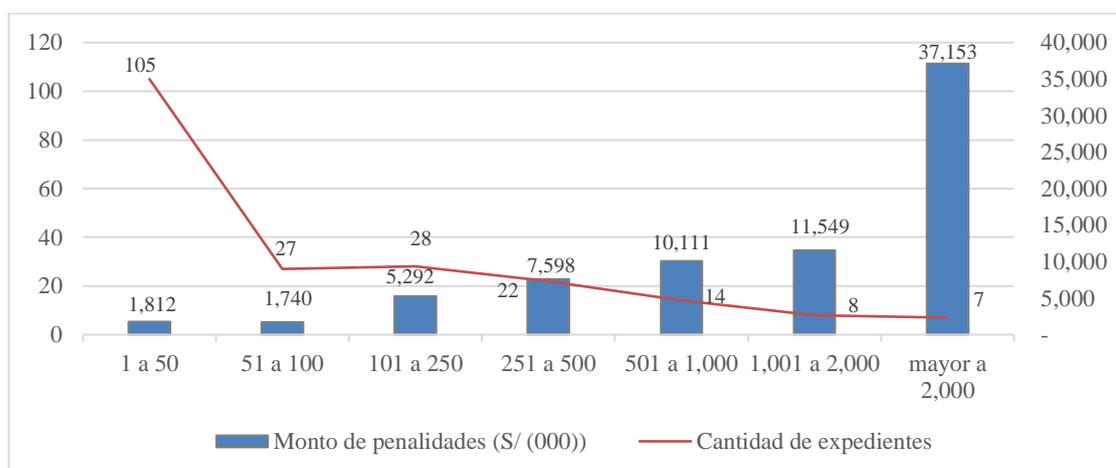
Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

Con relación a la cuantía de las penalidades, si bien los incumplimientos están sujetos a distintos montos de penalidad, de la información analizada se observa que los importes son muy variados, pudiendo oscilar estos desde un mínimo de S/ 59 (PEC 18-2022) hasta un máximo de S/ 13,052,395 (PEC 26-2019). El resumen de los expedientes PEC se muestra en el Anexo VII.

Al respecto, al igual que en el caso de los PAS, se advierte que la mayoría de las penalidades son por montos de menor cuantía en comparación con los de mayor cuantía que solo corresponden a una minoría de casos. Así, para fines ilustrativos y mejor análisis de la tendencia del monto de las penalidades en contraste con la cantidad de expedientes, se han agrupado estos en base a rangos de forma creciente respecto de la cuantía de la penalidad impuesta, tal como se detalla en la Figura 8.

De los datos mostrados, se observa que ciento cinco (105) expedientes generaron penalidades por S/ 1,812,407, los que representan un 2% del total de penalidades; mientras que, en contraste con ello, se observa que solo siete (7) expedientes han generado penalidades por S/ 37,152,565 y otros ocho (8) casos generaron un total de S/ 11,549,196, los que en conjunto representan un 65% del monto total de penalidades aplicadas durante el período de estudio.

Figura 8
Tendencia del monto de las penalidades por cantidad de expedientes



Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

Ahora bien, si hacemos un análisis más detallado de las penalidades aplicadas a cada empresa concesionaria, se puede notar que la cantidad de penalidades, el tipo de penalidad, la recurrencia de determinado tipo de penalidad, así como la cuantía de estas, entre otros aspectos, es muy variada, salvo casos notoriamente visibles de un grupo de empresas en las que sí se observa un determinado patrón de frecuencia del tipo penalizable y la cuantía de las penalidades impuestas. El detalle de esta información se muestra en el Anexo VII.

En efecto, conforme se aprecia en la información del Anexo III.C., en la mayoría de las empresas evaluadas no se observa recurrencia en la comisión de un determinado tipo de penalidad, dado que estas se han cometido mayoritariamente entre una (01) a cinco (05) veces, y en forma minoritaria en más de cinco (05) veces, siendo incluso incumplimientos distintos en gran parte de estos; es decir, no correspondieron a la misma casuística; sin embargo, al igual que en el caso de las sanciones, debe advertirse que la recurrencia también debiera ser evaluada en forma general por todos los tipos penalizables, pues siendo que el objetivo del régimen de penalidades es la disuasión al concesionario a cumplir con sus obligaciones contractuales, ese efecto debe ser visto en forma amplia.

Con relación a la cuantía de las penalidades, y con la finalidad de estudiar si ello constituye un elemento que podría contribuir a desalentar a los concesionarios el incumplimiento de sus obligaciones contractuales, resulta interesante evaluar el caso de la empresa DP World Callao S.A. respecto al incumplimiento de Nivel de Servicio y Productividad (NSP), el cual corresponde al tipo penalizable P 04 “Penalidades referidas a la Explotación de la Concesión, calidad y niveles de servicios”, el cual fue también comentado en el capítulo 4.1. cuando se analizaban los PAS, toda vez que en este caso se observa que en el expediente PEC 01-2019 generado por dicha empresa se le aplicó una penalidad de solo S/ 154 producto de la aplicación de un beneficio derivado de un cambio en las normas sobre la materia. En efecto, según el Informe N° 0044-2019-JFI-JCP-GSF-OSITRAN, de fecha 22 de marzo de 2019, el órgano regulador señaló lo siguiente:

“34. Con Informe N° 00087-2018-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 09 de noviembre de 2018, la JFI comunicó a la GSF lo siguiente:

- Constituyendo los Niveles de Servicio y Productividad, Condiciones de Operación, cuyo incumplimiento se encuentra tipificado en el artículo 12 del reglamento de Infracciones y sanciones, **corresponde establecer un nuevo criterio respecto a dichos incumplimientos, el cual consiste en aplicar el referido reglamento**, o aquel que lo reemplace, como es el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS) vigente desde el 12 de julio de 2018, **en lugar de la penalidad pactada en el Anexo 17 del Contrato de Concesión.**
- Si bien es cierto, y en atención al **Principio de Irretroactividad**, el nuevo criterio establecido debe ser aplicable para los incumplimientos de los Niveles de Servicio y Productividad, ocurridos con posterioridad a la emisión y notificación de la Resolución de Gerencia de Supervisión que se origine del presente informe, **debe de advertirse que estando vigente desde el 12 de julio de 2018 el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS), corresponde que los incumplimientos incurridos, a partir de la fecha, sean calificados y evaluados en base a este dispositivo legal.**
- **Con la finalidad de no vulnerar el principio de predictibilidad**, los incumplimientos de los Niveles de Servicio y Productividad, ocurridos con anterioridad a la notificación de la Resolución de Gerencia de Supervisión que se origine del presente informe, y sobre los cuales no se haya emitido un pronunciamiento que haya quedado firme en sede administrativa, **serán tratados como conductas sujetas a la penalidad estipulada en el Anexo 17, salvo que la aplicación del nuevo criterio sea más favorable para el administrado.**
- En el presente procedimiento, **si bien ha quedado demostrado que la Concesionaria ha incumplido los Niveles de Servicio y Productividad** relacionados con el Tiempo para el inicio de la descarga, Tiempo para el zarpe de la nave y Rendimiento de la operación de embarque, limitando la calidad del servicio al que se encontraba obligada a cumplir, cuya conducta se encuentra tipificada en el numeral 12.2 del artículo 12 del Reglamento de Infracciones y Sanciones; **no corresponde la aplicación de este dispositivo legal, por haberse verificado que la aplicación del nuevo criterio es menos favorable que aplicar las penalidades pactadas en el Anexo 17 del Contrato de Concesión. (...)**
- Por las razones expuestas en el presente informe, esta Jefatura de Fiscalización **opina en favor de que se archive el presente procedimiento administrativo sancionador** seguido al Concesionario DP World Callao S.R.L. (...).
(...)

42. Por tanto, el monto de la penalidad en soles que debe aplicarse al Concesionario por el incumplimiento desarrollado en el presente informe asciende a la suma de **S/ 154.00** (Ciento Cincuenta y Cuatro con 00/100 Soles).

(El énfasis es nuestro)

Otro caso interesante es el expediente PEC 26-2022, generado por la empresa AUTOPISTA DEL NORTE S.A.C., por un incumplimiento del tipo penalizable P 10 “Penalidades referidas a competencias administrativas y presentación de información”,

en el cual se observa que, al igual que como se ha evidenciado en el caso de los expedientes PAS, también existen casos en los que la penalidad impuesta resulta ser por montos muy reducidos, que además de poner en duda la eficacia del carácter disuasivo del régimen de penalidades, también debe generar una reflexión en el ente regulador y las autoridades competentes sobre la onerosidad que puede representar “activar el aparato estatal” ante un caso cuya penalidad, claramente, desde el punto de vista económico y de estímulo para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, podría ser perjudicial para el Estado peruano. Así, por citar uno de los tantos casos de penalidades inmatrimiales aplicadas durante el periodo de estudio – las que se pueden evidenciar en el Anexo VII - , tenemos que, mediante Informe Conjunto N° 00131-2022-IC-OSITRAN, de fecha 18 de octubre de 2022 (de 15 páginas), se hace un análisis de todos los aspectos jurídicos y contractuales para arribar a la conclusión de que sí corresponde aplicar la penalidad de USD 200 a la empresa concesionaria, tal como se señala a continuación:

“OBJETIVO

1. Evaluar la existencia de incumplimiento contractual por parte de la empresa Concesionaria Autopista del Norte S.A.C., de las obligaciones establecidas en la Cláusula 8.5 y el Numeral 7.5 de la Sección 3 del Anexo I del Contrato de Concesión, **al haber presentado el Informe de la Medición del Tiempo de Espera en Cola (TEC) fuera del plazo.**

2. En caso de que se corrobore la existencia de incumplimiento contractual, verificar si corresponde la aplicación de una penalidad, de acuerdo a las estipulaciones del Contrato de Concesión antes precisado.

(...)

4. Mediante Carta AN-GG-C-22-437 recibida el 26 de abril de 2022, el Concesionario presenta el Informe de la Medición del Tiempo de Espera en Cola (TEC).

5. Mediante Oficio N° 04266-2022-GSF-OSITRAN de fecha 09 de mayo de 2022, **el Regulador comunica al Concesionario que la presentación del Informe de la Medición del Tiempo de Espera en Cola (TEC), fue presentado fuera de plazo, el cual no cumple con lo establecido en el Numeral 7.5 de la Sección 3 del Anexo I del Contrato de Concesión** y le requiere la presentación de la información que considere pertinente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34°1 del Reglamento General de Supervisión.

(...)

IV. CONCLUSIONES

55. **AUNOR ha incumplido con sus obligaciones** establecidas en la cláusula 8.5 y el Numeral 7.5 de la Sección 3 del Anexo I del Contrato de Concesión, **al haber presentado el Informe de la Medición del Tiempo de Espera en Cola (TEC) con un (01) día de atraso.**

56. Sobre la base del análisis realizado, **el incumplimiento contractual antes precisado está considerado como susceptible de aplicación de la penalidad** prevista conforme a la Tabla N° 5 del Anexo IX del Contrato de Concesión; por lo que, corresponde aplicar a la mencionada empresa concesionaria **una penalidad ascendente a la suma de US\$ 200.00** (Doscientos con 00/100 dólares americanos).

(El énfasis es nuestro)

Por lo expuesto, queda claro que la onerosidad de una penalidad juega un papel importante frente al objetivo de estimular el cumplimiento de las obligaciones de las empresas concesionarias, pues así como es importante que el ente regulador ejerza una oportuna y correcta supervisión en la ejecución de las obras comprometidas en el contrato, igual de importante es que las empresas concesionarias cumplan con remitir la información requerida como parte de sus obligaciones, pues se entiende que es a partir de dicha información que el ente regulador podrá ejercer su facultad de fiscalización en forma adecuada y oportuna, aspecto este último que ya hemos visto es lo deseable, más no un aspecto común en el actuar del ente regulador.

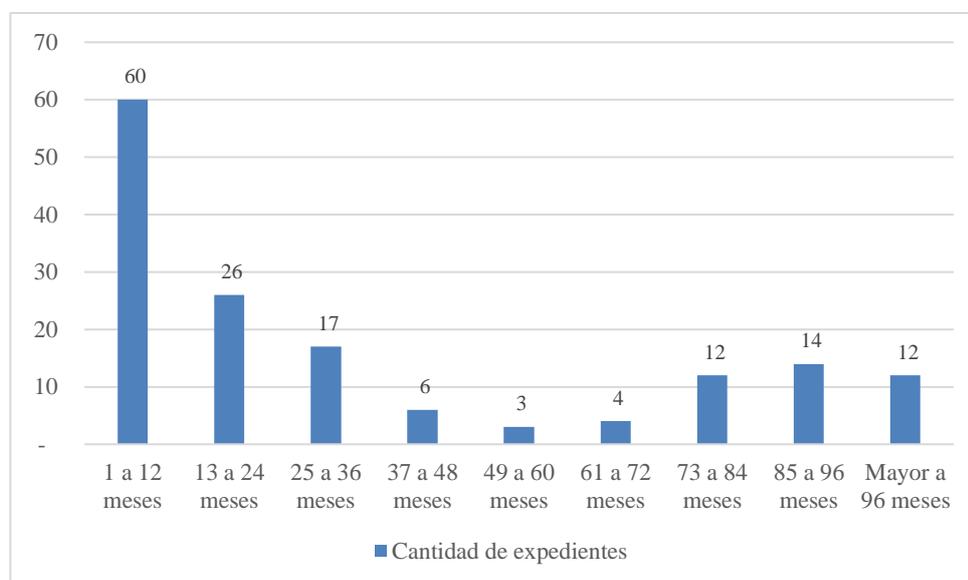
4.2.2. Temporalidad de las penalidades

Si hacemos ahora un análisis de la información en forma similar a lo realizado con los expedientes PAS focalizando el aspecto temporal, se pueden notar datos interesantes que de igual manera podrían requerir ser estudiados con mayor profundidad bajo un enfoque de gestión administrativa del ente regulador, pero que, en el marco del presente trabajo de investigación, pueden permitir también analizar su incidencia en el carácter disuasivo que se busca con el régimen de penalidades.

En efecto, tal como se observa en la Figura 9., en una cantidad importante de expedientes se advierte que el plazo que transcurre desde la fecha de comisión del incumplimiento hasta la fecha de aplicación de la penalidad supera el plazo de un (1) año, habiendo inclusive casos extremos que superan el plazo de noventa y seis (96) meses, lo que en sí ya evidencia un período extenso para resolver un procedimiento de

penalización. El detalle de los plazos del procedimiento de aplicación de penalidades a empresas concesionarias se muestra en el Anexo XI.

Figura 9
Plazo del procedimiento de penalización



Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

Este dato resulta relevante debido a que, si bien en este caso no resulta aplicable el plazo de prescripción de cuatro (4) años establecido en el artículo 104 del RIIS, sí resulta necesario tomar nota de estos plazos desde la perspectiva del objetivo que busca el régimen de penalidades, consistente en desincentivar el incumplimiento por parte de la empresa concesionaria.

Ahora bien, si se evalúa con mayor detalle los distintos incumplimientos que han generado penalidades, se podrá notar que recurrentemente el aspecto temporal juega un papel importante en el accionar del ente regulador, el cual resalta con mayor notoriedad en el sector portuario y asociado al tipo penalizable P 05 “Penalidades referidas a la ejecución de las obras y reglamento de contratación” ya anteriormente comentado.

Así, por ejemplo, en el expediente PEC 01-2019 analizado previamente, generado por la empresa DP World Callao S.A., se observa que el incumplimiento está referido a

los NSP del período **diciembre 2015 a febrero 2016**, en tanto que el procedimiento de penalización recién se realizó en el año **2019**. (El énfasis es nuestro)

Como se aprecia en este caso, un elemento relevante a considerar es, nuevamente, la extemporánea actuación del ente regulador, pues el expediente en comentario fue iniciado en el año 2019 respecto de un incumplimiento de los años 2015 y 2016; es decir, cuatro (04) años después de que este se habría generado, en cuyo caso, como también ya se ha mencionado anteriormente, el carácter disuasivo que se busca ejercer en el supervisado mediante la imposición de una penalidad podría no estar resultando eficaz, dado que este estaría realizando sus actividades al margen del cumplimiento de sus obligaciones contractuales “amparado” quizá en el vacío de las normas técnicas respecto a la definición de los conceptos que califican como actos no imputables al concesionario y que, como ya hemos visto, son los que originan que no se cumplan los tiempos máximos requeridos para el NSP.

Otro caso similar es el desarrollado en el PEC 20-2022, respecto de la empresa APM Terminals Callao S.A., a quien se le impuso una penalidad por similar incumplimiento de NSP correspondiente al período enero a marzo de 2016, tipificado en el tipo penalizable P 04 “Penalidades referidas a la Explotación de la Concesión, calidad y niveles de servicio”, por un importe de S/ 1,501, cuyo procedimiento de penalización recién se realizó en el año 2022, tal como consta en el Informe Conjunto N° 00102-2022-IC-OSITRAN, de fecha 09 de setiembre de 2022. En consecuencia, en este caso nuevamente se genera que la concesionaria haya seguido operando con total normalidad durante muchos años sin cumplir, a decir, del ente regulador, con los niveles de servicio y productividad exigidos en el contrato de concesión.

En el expediente PEC 03-2019 se observa nuevamente cómo el aspecto temporal juega un papel importante en la actuación del ente regulador y en la forma de cómo la demora de su actuación genera impugnaciones al proceso de fiscalización que, como es razonable, el concesionario ve afectado su derecho de defensa y, como ya se ha mencionado, puede poner en cuestionamiento también el carácter disuasivo de una penalidad.

En efecto, según se observa en el Informe N° 073-2019-GAJ-OSITRAN, de fecha 14 de junio de 2019, el cual está referido a una penalidad del tipo P 05 “Penalidades referidas a la Ejecución de las Obras y Reglamento de Contratación” impuesta por un monto de S/ 413,910, que por cierto, como se ha indicado, es el tipo penalizable más recurrente incurrido durante el período de estudio - con noventa y tres (93) casos de un total de doscientos doce (212) -, mediante el cual se emite pronunciamiento sobre la impugnación presentada por la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A., se observa que el caso en cuestión corresponde a un incumplimiento observado en la ejecución de una obra de hace más de cinco (5 años), en cuyo caso, siendo que dicha obra ya venía siendo utilizada con normalidad en las operaciones del aeropuerto, la empresa concesionaria plantea argumentos que podrían parecer razonables; sin embargo, el ente regulador mantiene su posición del incumplimiento a pesar del aspecto temporal indicado. Para mejor ilustración, a continuación se expone la parte pertinente de dicho documento:

“4. Mediante Oficio N° 3988-2012-GS-OSITRAN de **fecha 25 de setiembre de 2012**, el OSITRAN comunicó al CONCESIONARIO la aprobación del EDI “Rehabilitación de Pavimentos del Aeropuerto de Arequipa” a fin de que sea implementado de acuerdo a sus obligaciones contractuales.

(...)

6. Con fecha **20 de enero de 2014**, de acuerdo al asiento N° 492 del Cuaderno de Obra, la empresa supervisora Consorcio Pro Aeropuerto indica que “**Se ha revisado las partidas contractuales del EDI y éstas se encuentran culminadas. Se ha revisado los controles de calidad y éstos se encuentran conformes**”.

(El énfasis es nuestro)

Así, a partir de esa fecha, se observa que se cursaron sendos documentos en los que se solicitaba información sobre la ejecución de la referida obra, tales como el Oficio N° 0984-2016-JCA-GSF-OSITRA en el que se solicitó al concesionario su Plan y Programa de Trabajo a fin de restablecer las condiciones de la estructura del pavimento, ante lo cual, mediante Carta N° 953-2016-AAP de fecha 27 de diciembre de 2016, la empresa presentó el Informe de subsanación de observaciones de obra obligatoria “Rehabilitación de Pavimentos”, siendo este respondido nuevamente por el OSITRAN mediante Oficio N° 2801-2017-GSF-OSITRAN, de fecha 07 de abril de 2017, el mismo que a su vez fue también respondido nuevamente por la empresa mediante Carta N° 380-2017-AAP, de fecha 26 de abril de 2017. Y así continuaron los documentos “de ida

y vuelta” entre ambas partes, llegando hasta el año 2019 en el que finalmente el OSITRAN, mediante Oficio N° 4399-2019-GSF-OSITRAN, impone a la empresa una penalidad de 96.55 UIT por el incumplimiento de lo establecido en el numeral 2.2 del anexo 23 y el numeral 7.1.4 de la cláusula séptima, concordante con el numeral 1.3 del Apéndice 2 del Anexo 8 del contrato de concesión, así como lo establecido en el Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado de la Obra Obligatoria “Rehabilitación de los Pavimentos del Aeropuerto de Arequipa”.

Es así que, ante la situación descrita, en la impugnación presentada, la empresa concesionaria plantea argumentos no sólo referidos a la supuesta falta de precisión en el contrato respecto de las características técnicas del material utilizado en la obra, sino también se resalta el tardío accionar del ente regulador, tal como sigue señalando el citado Informe N° 073-2019-GAJ-OSITRAN respecto a los argumentos del concesionario:

“35. En líneas generales, el Concesionario sostiene que:

- El hecho que la Mezcla Asfáltica ejecutada en la pista de aterrizaje y calle de rodaje durante la obra de “Rehabilitación de Pavimentos “ del Aeropuerto de Arequipa no cumpliera con las especificaciones técnicas del EDI, ello no supone un incumplimiento del Numeral 2.2 del Anexo 23 del Contrato de Concesión, toda vez que, en dicho extremo, no se establecen disposiciones técnicas que deba cumplir la mezcla asfáltica.
- En relación al incumplimiento de la Cláusula 7.1.4 y el numeral 1.3 del Apéndice 2 del Anexo 8, sostiene que, **en ningún momento la empresa supervisora o el Regulador le indicó que se estaba incumpliendo las especificaciones técnicas y proceso constructivo establecido en el EDI, y, por el contrario, se aprobaron los Informes Definitivos de Hitos, lo que generó la presunción de que se estaba cumpliendo adecuadamente con la ejecución de la obra.** Asimismo, señala que **no se ha demostrado que se hayan interrumpido las operaciones desde que se concluyeron las Obras (más de 5 años)”**.

(El énfasis es nuestro)

Finalmente, con relación a los argumentos expuestos por el concesionario, el OSITRAN señala lo siguiente:

“47. Por consiguiente. **El hecho que el Regulador haya aprobado los Informes Definitivos de Hitos que señala el AAP, no desvirtúa la responsabilidad y el incumplimiento del Concesionario** de la Cláusula 7.1.4 y el numeral 1.3 del

Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión como sostiene en su escrito de impugnación.

48. En lo que concierne a lo señalado por el Concesionario en el sentido que no se ha demostrado que se hayan interrumpido las operaciones desde que se concluyeron las Obras (más de 5 años); cabe señalar que, de acuerdo a lo remarcado en el Informe Conjunto N° 0067-2019-IC-OSITRAN(JFI-JCA), en el presente caso, **la GSF no ha penalizado al apelante por la ocurrencia de una interrupción de las operaciones, sino por haber incumplido con ejecutar las Obras** Obligatorias detalladas en el (...).”

(El énfasis es nuestro)

Como se puede apreciar, está claro que sí resulta válido plantear el cuestionamiento a la concesionaria por las observaciones identificadas, más aún por las consecuencias que las deficiencias técnicas podrían ocasionar; no obstante, una vez más se presenta la situación de que la empresa concesionaria ha seguido operando con total normalidad durante largo tiempo, ya sea mediante un accionar voluntario o no, generando quizá los ahorros económicos respectivos y consecuente exposición a un accidente aéreo, situación que por demás debiera significar un impulso para que el ente regulador priorice la fiscalización oportuna de este tipo de situaciones, sino podría estar incentivando a que las normas no se cumplan a cabalidad, y que en consecuencia la penalidad impuesta no logre el efecto disuasivo que se busca ante la extemporánea acción de fiscalización.

Es importante advertir y reiterar la relevancia que tiene el aspecto temporal en el correcto cumplimiento del contrato de concesión de una empresa concesionaria, dado que si bien en la mayoría de los casos las demoras en formalizar un PEC dependen exclusivamente del accionar del ente regulador, también pueden existir otras situaciones más complejas en las que dichas demoras se originan porque en el intermedio del proceso la empresa concesionaria puede recurrir a la instancia judicial a fin de ventilar un presunto incumplimiento con el que no está de acuerdo, tal como ocurrió en el caso del expediente PEC 26-2019 seguido contra la misma empresa Aeropuertos del Perú S.A., por el mismo tipo penalizable P 05, en cuyo caso, se le impuso la penalidad más significativa si la comparamos con los demás expedientes PEC de todo el período sujeto a estudio, la cual ascendió a USD 3,935,000 (aproximadamente S/ 13,052,395) ante el incumplimiento generado por el atraso en el inicio y término de la ejecución de las obras

de remodelación de las playas de estacionamiento, mejoramiento de las vías de acceso y tratamiento paisajístico de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.

En este caso, de acuerdo con el Informe N° 1175-2019-JCA-GSF-OSITRAN, de fecha 19 de agosto de 2019, se da cuenta que la empresa concesionaria recurrió hasta las instancias judiciales correspondientes para sustentar su posición frente al incumplimiento planteado por el OSITRAN; sin embargo, dichas instancias judiciales desestimaron sus alegatos, manteniéndose así la penalidad determinada por el ente regulador.

Otro caso interesante que conviene destacar por el aspecto temporal es el expediente PEC 11-2020 generado por la empresa Aeropuertos del Perú S.A. motivado por el incumplimiento de la cláusula 8.4.7 del contrato de concesión, referido a no seguir los procedimientos establecidos en los literales A.4, E y H.2 del anexo 27 – “Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías” del referido contrato en la adquisición e implementación del equipamiento necesario N° 5 y 11, siendo finalmente sancionada con una penalidad de 16.83 UIT (aproximadamente S/ 72,369).

Al respecto, según se aprecia en el Informe N° 00079-2020-IC-OSITRAN, de fecha 13 de julio de 2020, el ente regulador plantea una observación a dicha empresa por un supuesto incumplimiento imputable a eventos que habrían ocurrido hace aproximadamente diez (10) años.

En efecto, para mejor ilustración, a continuación se citan las partes relevantes del citado Informe, a partir de lo cual se podrán observar los argumentos planteados por el ente regulador y el concesionario, en el que, como es previsible, el aspecto temporal constituye uno de los principales temas de debate.

“II. ANTECEDENTES

2.2 Mediante los Informes N° 0469-10-GS-OSITRAN, N° 0845-10-GS-OSITRAN y N° 0254-2010-GS-OSITRAN, el Regulador verificó el

procedimiento seguido por el Concesionario en las contrataciones materia de la Liquidación del Equipamiento Necesario N° 05 y N° 11, observándose que el Concesionario no habría cumplido con el procedimiento establecido en el Anexo 27 del Contrato de Concesión (...). Además, se recomendó evaluar la aplicación de las penalidades correspondientes.

2.3 Mediante Oficio N° 11180-2019-GSF-OSITRAN de fecha 11.12.19, se remitió el Informe N° 01617-2019-JCA-GSF-OSITRAN de fecha 11.12.19, en el cual se concluye la existencia de un presunto incumplimiento a los literales (...) a la empresa concesionaria; a fin de que presente los descargos pertinentes en relación con el supuesto incumplimiento antes descrito.

2.4 Con Carta N° 61-2020-GR-AdP recepcionada el 14 de enero de 2020, el Concesionario presenta los descargos solicitados, en los cuales señala, entre otros, **no haber incumplido los procedimientos establecidos** en el Anexo 27 del Contrato de Concesión, **sin embargo, no presenta mayor sustento**. Además, **indica que la facultad para aplicar la penalidad habría prescrito, de conformidad con el numeral 1 del artículo 2001 Código Civil**.

(...)

3.5 Asimismo, OSITRAN tiene, conforme a su Ley de Creación, Ley 269171, como uno de sus objetivos primordiales velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura pública nacional de transporte, así como ostenta la facultad de verificar el cumplimiento de los compromisos contractuales asumidos por el titular de la concesión, entre ellos, los de materia de inversiones.

(...)

3.21 Conforme a lo descrito en el marco contractual, el Concesionario se encontraba en la obligación de aplicar estrictamente las disposiciones establecidas en el Anexo 27 “Reglamento para la ejecución y contratación de obras, bienes y suministros del Contrato de Concesión”, el cual establece que **para la contratación para la adquisición de bienes y suministros el Concesionario deberá celebrarlos de modo tal que se asegure el cumplimiento de los objetivos de seguridad y servicio que persigue la Concesión. Debiendo seguir los procedimientos establecidos en dicho anexo, como son los Mecanismos de Contratación los cuales deberán desarrollarse por el concesionario siempre teniendo en cuenta el presupuesto aprobado para dicha adquisición del bien**.

3.22 Es así, que mediante los Informes N° 0469-10-GS-OSITRAN, N° 0845-10-GS-OSITRAN y N° 0254-2010-GS-OSITRA, **el Regulador verificó el procedimiento seguido por el Concesionario en las contrataciones** materia de la Liquidación de Equipamiento Necesario N° 05 y N° 11, **observándose que el Concesionario no habría cumplido el procedimiento establecido en el Anexo 27 del Contrato de Concesión (...)**Recomendando, en los referidos informes, la evaluación de la aplicación de las penalidades correspondientes.

(...)

3.24 Conforme a lo antes indicado, **se puede verificar que el Concesionario aplicó**, para la adquisición de los equipos contenidos en cada uno de los Expedientes Técnicos detallados en el numeral anterior, **un mecanismo distinto de contratación al que correspondía; así como varios procesos bajo la misma modalidad cuando solo correspondía realizar un solo proceso, inobservando lo establecido en los literales A.4, E y H.2 del Anexo 27 del Contrato de Concesión**. El detalle de los expedientes técnicos, así como las observaciones identificadas, se muestra a continuación:

(...)

- 3.28 De igual manera, **la realización de varios procesos de selección bajo una determinada modalidad cuando únicamente correspondía que se realice un solo proceso**, respecto a bienes idénticos o esencialmente similares, **tampoco genera una asignación eficiente, pues desincentiva que se pueda conseguir mejores precios** como consecuencia de economía a escala, así como simplificar las relaciones contractuales, hecho último que se ve reflejado cuando, luego de la competencia, se atiende con un solo proveedor.
- 3.29 Por lo expuesto, **se advierte que los procesos de adjudicación citados han sido realizados inobservando lo regulado en el Anexo 27** “Reglamento para la ejecución y contratación de obras, bienes y suministros del Contrato de Concesión”.

(El énfasis es nuestro)

Como se ha podido observar, la observación planteada por el regulador estuvo referido a la modalidad en que se habían gestionado diversas adquisiciones por parte del concesionario, las cuales no estaban conformes con lo establecido en el contrato de concesión. Ahora bien, en torno al argumento de prescripción planteado por la empresa, el OSITRAN indicó concretamente lo siguiente:

- “3.35 De la lectura del referido informe de la Gerencia de Asesoría Jurídica, se advierte que este concluye que **la función supervisora y fiscalizadora de OSITRAN no está sujeta a plazos y, en consecuencia, no existe un plazo máximo para la aplicación de penalidades a los concesionarios, más aún si no existe disposición contractual expresa respecto a la supuesta prescripción en la aplicación de penalidades.**
- 3.36 Asimismo, debe tenerse presente que los Contratos de Concesión bajo las modalidades que permiten las normas de Asociaciones Público Privadas, **constituyen contratos administrativos sujetos a una normativa especial, cuyo contenido es fijado libremente por las partes** (pacta sunt servanda) pero respetando e incorporando las “reglas de APP” aplicables a los clásicos contratos de concesión y similares, para aggiornar el régimen de estos contratos y materializar la colaboración público privada mediante el reparto de riesgos y tareas entre el sector público y el contratista privado; por lo que ante cualquier discrepancia respecto a la aplicación de determinada figura jurídica debe tenerse presente la naturaleza jurídica del contrato administrativo en su modalidad de contrato de concesión.
- 3.37 **Ello resulta congruente también con los plazos habituales de una Concesión de Infraestructura de Uso Público, cuyos periodos de vigencia contractual se ubican en promedio en plazos de 20 años a más; por la racionalidad económica subyacente en el principio de valor por dinero y retorno de la inversión efectuada, inherente a dichos contratos; plazos que resultan superiores en todos los casos al plazo de prescripción civil**

establecido en la normativa de contratación civil patrimonial, que no excede de los 10 años en nuestro país.

(...)

3.39 Por lo expuesto, y considerando la opinión de este Organismo Regulador, mediante Informe N° 007-18-GAJ-OSITRAN, de fecha 15 de marzo de 2018, en el que concluye que no existe plazo máximo para que OSITRAN pueda aplicar penalidades a las empresas concesionarias, carece de sustento lo alegado por el Concesionario, en el sentido que habría prescrito la facultad de OSITRAN para exigir el pago de penalidades por incumplimiento ocurridos en el año 2008 y 2009”.

(El énfasis es nuestro)

En consecuencia, resulta claro que el aspecto temporal es un elemento relevante a considerar en el régimen de penalidades, toda vez que, tal como ocurre en este caso, se estaría generando un espacio de discusión en torno al plazo de prescripción que bien podría llegar a un arbitraje o instancia judicial. Adicionalmente, corresponde también reflexionar respecto a si el accionar extemporáneo del ente regulador estaría incentivando el incumplimiento de las obligaciones contractuales contraídas por la empresa concesionaria, pues como ocurriría en este caso, podría resultar impracticable implementar acciones correctivas ante operaciones de adquisición de bienes y servicios realizadas ya hace 10 años, sin perjuicio de que ello sí podría servir de impulso para las nuevas operaciones que sean contratadas en adelante; sin embargo, es altamente probable que durante esos 10 años transcurridos se pudiera haber repetido el mismo tipo de incumplimiento en esta misma u otra empresa concesionaria.

Cabe anotar que el caso de la empresa Aeropuertos del Perú S.A. materia de comentario también generó otros dos (2) expedientes con planteamiento similar de observaciones, siendo estos los PEC 16-2020 y 20-2020, en cuyos Informes N° 00075-2020-IC-OSITRAN y N° 00081-2020-IC-OSITRAN, de fechas 08 de julio de 2020 y 17 de julio de 2020, respectivamente, ambas partes involucradas reiteran sus mismos argumentos.

4.3. Archívamiento de expedientes de procedimiento sancionador

Habiendo ya analizado las casuísticas más relevantes generadas en el marco del desarrollo de un Procedimiento Administrativo Sancionador por parte del OSITRAN,

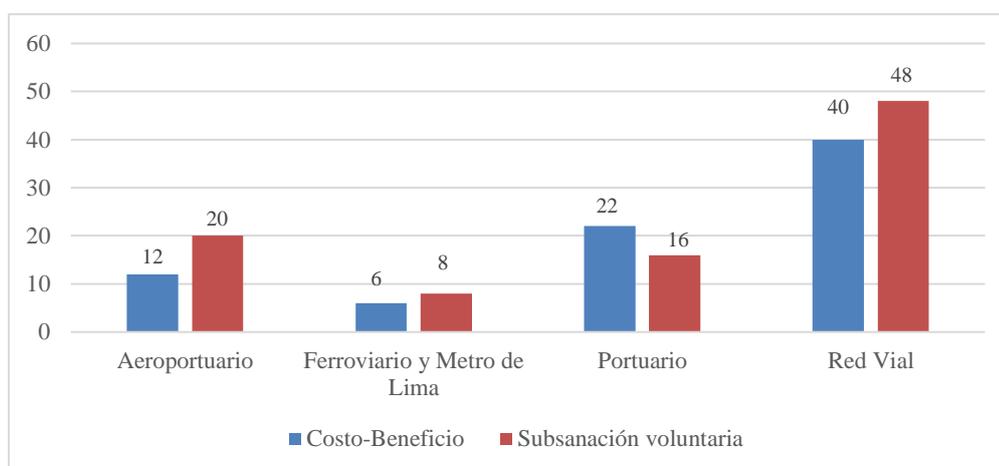
en este capítulo se analizarán los casos en que: (i) Se inició formalmente un procedimiento sancionador pero no fue culminado como los casos que se han desarrollado en el capítulo 4.1, siendo por tanto archivados; y, (ii) No se inició formalmente un procedimiento sancionador pero sí se realizaron actividades orientadas a verificar la existencia de un posible incumplimiento. Para ambos casos se analizarán los archivamientos generados por los criterios de costo-beneficio y subsanación voluntaria.

Cabe anotar que criterios mencionados sólo resultan aplicables a procedimientos administrativos sancionadores, y no así a los casos de penalidades derivados de incumplimientos contractuales por parte de las empresas concesionarias.

4.3.1. Descripción general de los expedientes archivados

De acuerdo con la información proporcionada por el OSITRAN, los expedientes archivados por los criterios de costo-beneficio y subsanación voluntaria ascienden a un total de ciento setenta y dos (172), tal como se muestra en la Figura 10. El detalle de la cantidad de expedientes archivados se muestra en el Anexo V.

Figura 10
Cantidad de expedientes archivados por sector concesionado



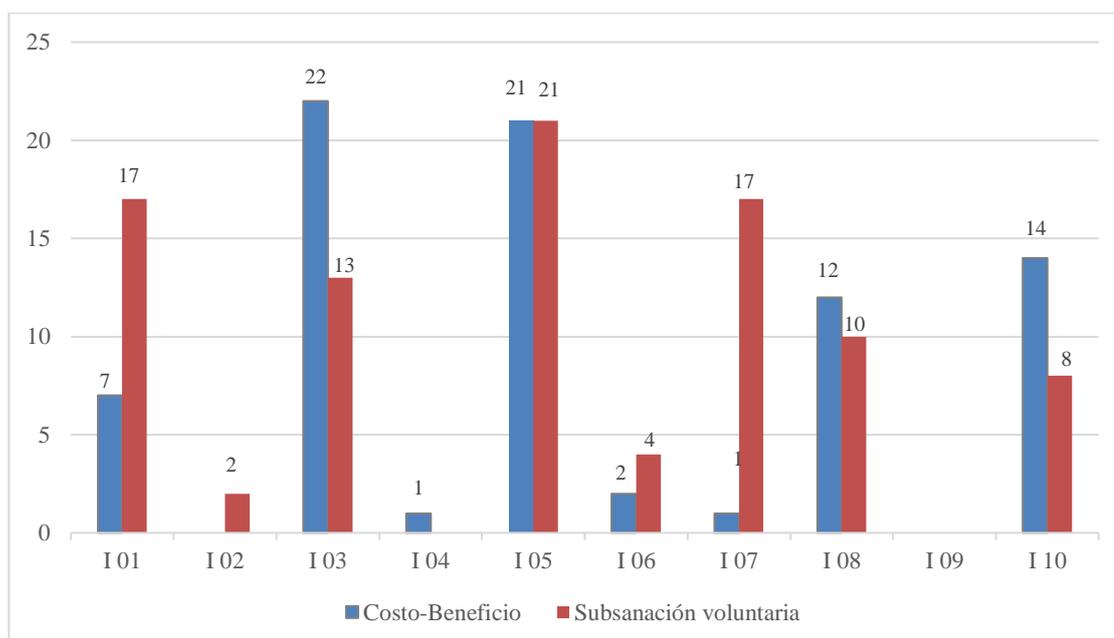
Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

Como se puede apreciar de los datos mostrados, la mayor cantidad de expedientes archivados por el OSITRAN corresponden a empresas concesionarias del sector Red Vial con cuarenta (40) y cuarenta y ocho (48) casos de costo-beneficio y subsanación voluntaria, respectivamente.

Con relación a los tipos infractorios que con mayor frecuencia han generado expedientes que fueron archivados por ambos criterios, como se aprecia en la Figura 11., estos corresponden al tipo I 05 “Infracciones relativas a la información, documentación y la contabilidad regulatoria” con veintiún (21) casos para cada criterio de análisis (costo-beneficio y subsanación voluntaria), seguido de cerca por el tipo I 03 “Infracciones relativas a la operación de la infraestructura y a la prestación del servicio” con veintidós (22) y trece (13) casos por costo-beneficio y subsanación voluntaria, respectivamente.

Figura 11

Cantidad de expedientes archivados por tipo de infracción



Elaboración propia

Fuente: OSITRAN

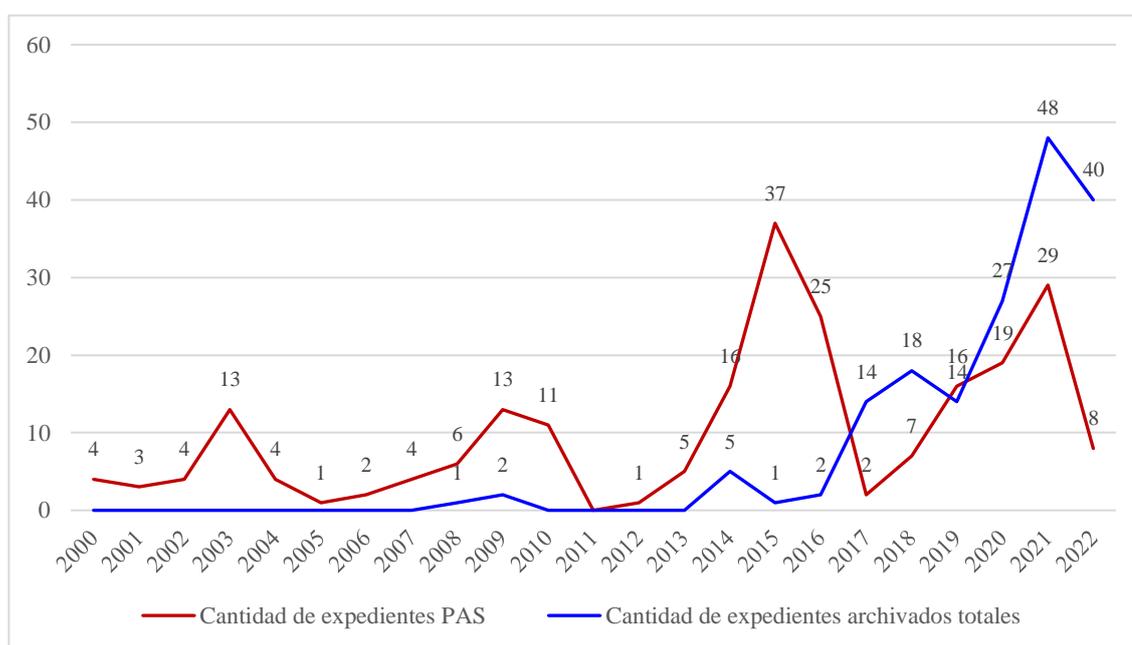
Otro dato interesante que se observa de esta misma información, contrastada con la correspondiente a los expedientes PAS, es la evolución en la cantidad de casos que ha venido gestionando el ente regulador desde que se implementaron los criterios de

costo-beneficio y subsanación voluntaria como eximentes de la consecución de un procedimiento administrativo sancionador.

En efecto, tal como se evidencia en la Figura 12., a partir del año 2017 ha habido un incremento importante de la cantidad de expedientes que han sido archivados por los criterios de costo-beneficio y subsanación voluntaria, superando inclusive a la cantidad de expedientes formalizados con el respectivo procedimiento sancionador (PAS), lo cual si bien puede considerarse razonable en determinados casos, resulta pertinente preguntarse también si con su implementación se podría estar generando un desincentivo del cumplimiento de las obligaciones contractuales de las empresas concesionarias.

Figura 12

Evolución de cantidad de expedientes PAS y archivados totales (costo-beneficio y subsanación voluntaria)



Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

Lo anterior resulta relevante debido a que, en el caso del criterio de costo-beneficio, sí se produce una acción de fiscalización por parte del ente regulador que pone en evidencia un determinado incumplimiento del concesionario; sin embargo, se opta por no continuar con el procedimiento sancionador porque, en principio, el resultado de

concretar dicho procedimiento resultaría más oneroso que la sanción que correspondería aplicar a la empresa infractora, debiendo entenderse el concepto de onerosidad, en sentido amplio, como el perjuicio total generado al Estado peruano; es decir, no solo el económico.

Por su parte, bajo el criterio de subsanación voluntaria, si bien el concesionario enmienda un incumplimiento ya consumado, el ente regulador no llega a formalizar un procedimiento sancionador con anterioridad a la oportunidad en que se produce dicha enmienda; no obstante, sí podría haberse iniciado un acto previo indagatorio e incluso confirmatorio del acto incumplido que en buena cuenta ya generó que el ente regulador insuma recursos humanos y materiales para ello; sin embargo, bajo las normas vigentes, por no haber formalizado previamente el procedimiento sancionador, la concesionaria queda eximida de la sanción que le hubiese correspondido por dicho incumplimiento.

Así las cosas, si bien puede entenderse que el ente regulador estaría buscando generar las mayores eficiencias posibles en su rol de supervisor de la inversión en infraestructura – lo cual es bueno – es posible también señalar que bajo ambas formas jurídicas se podría estar desincentivando el estricto cumplimiento de los compromisos contractualmente contraídos por las empresas concesionarias, máxime si como se ha indicado estos incumplimientos son más recurrentes en actividades relacionadas con la operación de la infraestructura concesionada (tipo infractorio I 03) y la presentación de información oportuna al ente regulador (tipo infractorio I 05), aspectos claves ambos para que los usuarios reciban un adecuado servicio de parte de las empresas concesionarias, además que el ente regulador pueda ejercer su función de fiscalización adecuada y oportunamente.

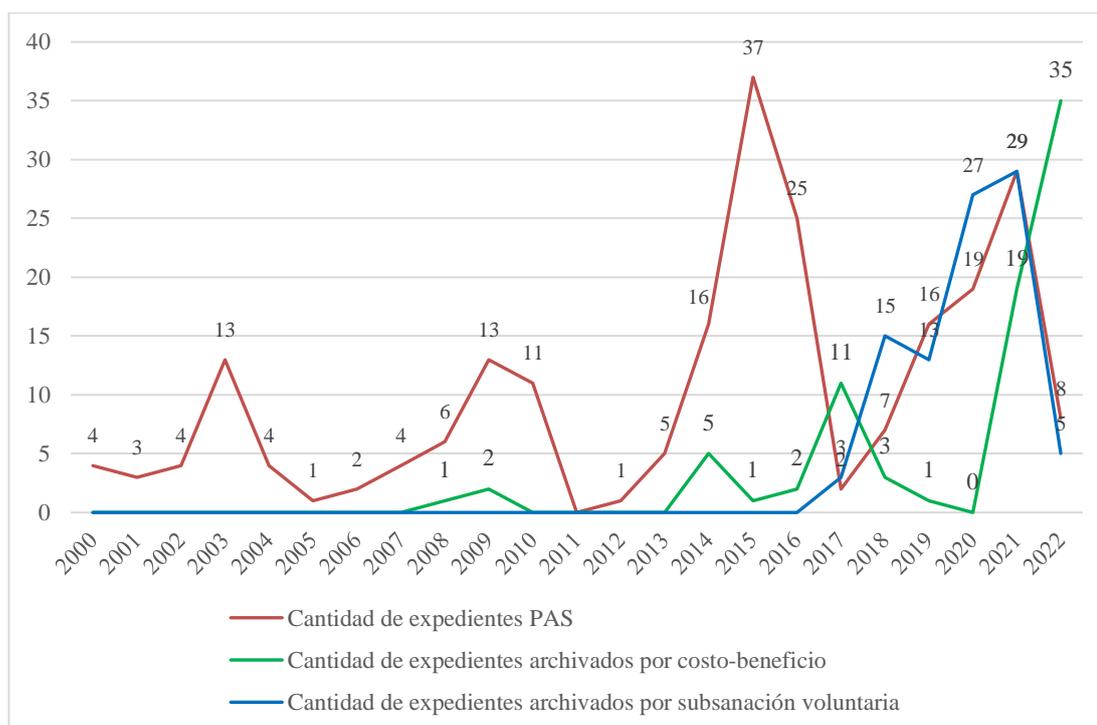
Un dato que en este contexto es importante considerar y que podría explicar el incremento de casos de archivamiento a partir del año 2017 es que estas formas jurídicas no han estado vigentes durante todo el período de estudio, sino que, por ejemplo, como ya se ha señalado previamente, el beneficio de subsanación voluntaria recién se implementó con la publicación del Decreto Legislativo N° 1272, que modificó la LPAG, el cual entró en vigencia a partir del 22 de diciembre del año 2016.

De otro lado, respecto al criterio de costo-beneficio, si bien este no es tan reciente como el anterior, se advierte que el ente regulador ya lo venía aplicando desde el año 2008 en unos pocos casos. Cabe anotar que este criterio entró en vigencia desde el año 2003 con la publicación de la Resolución del Consejo Directivo N° 023-2003-CD-OSITRAN que aprobó el RIS y que estuvo vigente hasta el año 2018, criterio que también fue recogido en el actual RIIS.

Lo anterior se puede notar con mayor detalle en la Figura 13, en la que, a nivel global, se confirma el incremento de casos de archivamiento en los últimos años frente al número de expedientes de procedimiento sancionador formalizados. Asimismo, analizando a mayor detalle la evolución de casos por cada uno de los mencionados criterios, se puede notar inclusive un repunte de los casos de archivo por costo-beneficio desde el año 2020 al 2022, en contraste con la disminución de casos de archivo por subsanación voluntaria y PAS que en el último año caen de manera significativa.

Figura 13

Evolución de cantidad de expedientes PAS y archivados por costo-beneficio y subsanación voluntaria



Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

A continuación, se expondrán los casos más relevantes identificados para ambas formas jurídicas, sobre las cuales se analizarán las casuísticas más resaltantes que evidencien el accionar del ente regulador y de los concesionarios, de tal manera que se pueda comprender mejor cómo interactúan tales formas jurídicas con el objetivo de desincentivo buscado por el régimen de sanciones y penalidades.

4.3.1.1. Análisis de expedientes archivados por Costo-Beneficio

De la revisión de los expedientes PAS dispuestos por el OSITRAN, conviene destacar el caso del PAS 65-2021 iniciado contra la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A., ante un incumplimiento del tipo infractorio I 03 “Infracciones relativas a la operación de la infraestructura y a la prestación del servicio”, en el cual se observa que el OSITRAN, en base a la facultad otorgada por el RIIS, opta por resolver el archivamiento del expediente iniciado contra dicha empresa atendiendo al análisis normativo realizado y las actuaciones de la empresa en torno a la observación identificada.

Al respecto, resulta interesante evaluar los argumentos del ente regulador para arribar a dicha conclusión, toda vez que, a diferencia de algunos casos estudiados en el capítulo 4.1. (expedientes PAS), el aspecto monetario no es el único elemento de análisis, sino más bien otros aspectos que la normativa prevé. Así, mediante Informe N° 00153-2021-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de noviembre de 2021, se señala lo siguiente:

“I. OBJETIVO

Evaluar la aplicación del artículo 85 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones¹ (en adelante, RIIS), referido a la excepción de la obligación de iniciar un procedimiento administrativo sancionador (en adelante, PAS) contra la empresa CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A. (en adelante, la Concesionaria), en el caso del hallazgo por presunto incumplimiento de sus obligaciones contempladas en el numeral 4.8 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión.

(...)

e) De la infracción en la que habría incurrido la Concesionaria

3.19 Por otro lado, si bien en el Contrato de Concesión no se ha estipulado alguna penalidad que se encuentre asociada al incumplimiento que se le atribuye al Concesionario, sí se encuentra tipificado en el Reglamento de Incentivos e

Infracciones y Sanciones de OSITRAN, aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN, en el artículo siguiente:

Artículo 39°.- Incumplir la corrección de defectos comunicados en la detección de parámetros de condición insuficiente o de similar objeto o naturaleza.

La Entidad Prestadora que no corrija los defectos comunicados por el OSITRAN en la detección de parámetros de condición insuficiente o de similar objeto o naturaleza, según el tipo de infraestructura, dentro de los plazos o condiciones establecidos en el Contrato de Concesión, en la Disposición o en la regulación del OSITRAN o en la Normativa Aplicable, incurrirá en infracción grave.

(...)

f) De la excepción a la obligación de iniciar un PAS: Análisis Costo-Beneficio

3.21 El artículo 85 del Reglamento de Incentivos Infracciones y Sanciones de OSITRAN (RIIS) se refiere a las excepciones a la obligación de iniciar un procedimiento administrativo sancionador, estableciendo lo siguiente:

“Artículo 85.- Excepciones a la obligación de iniciar un Procedimiento Administrativo Sancionador.-

(...)

85.1 Las disposiciones contenidas en el presente artículo no son aplicables para el caso de infracciones tipificadas como muy graves.

85.2 Como acto excepcional y discrecional, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización se encuentra facultada a decidir no dar inicio al procedimiento administrativo sancionador, si como consecuencia de los resultados de la acción de supervisión y luego que se haya efectuado el correspondiente análisis costo-beneficio, tomando en cuenta las circunstancias de cada caso en concreto y la conducta de la Entidad Prestadora, encuentra que no se ha generado daño a los Usuarios o no se ha producido una grave afectación al interés público involucrado, al concedente o al OSITRAN.

(...)

85.5 En caso que la Entidad Prestadora incurra nuevamente en el mismo presunto incumplimiento que fue objeto del tratamiento excepcional al que se refiere el presente artículo, los hechos del primer incumplimiento deberán ser tomados en consideración por la Jefatura de Contratos correspondiente en el Informe de Hallazgo que se emita para sustentar el inicio de un procedimiento administrativo sancionador, respecto del nuevo presunto incumplimiento detectado.”

3.22 En ese sentido, la facultad que otorga el mencionado numeral 85.2 del artículo 85° del RIIS, es que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, como excepción, podrá decidir, en base al sustento plasmado en el presente informe, si considera no iniciar un Procedimiento Sancionador, si verifica, que como consecuencia de los resultados de la acción de supervisión y luego que se haya efectuado el correspondiente análisis costo-beneficio, tomando en cuenta las circunstancias de cada caso en concreto y la conducta de la Entidad Prestadora, encuentra que no se ha generado daño a los Usuarios o no se ha producido una grave afectación al interés público involucrado, al concedente o al OSITRAN.

(...)

▪ Análisis Costo – Beneficio

3.32 Ahora bien, el análisis Costo-Beneficio tiene como propósito servir de apoyo para decidir si se debe o no iniciar un PAS, sobre la base de evaluar los dos

escenarios, **considerando los costos que implica para OSITRAN la tramitación de un PAS, y contraponerlos a la valoración de los beneficios que se obtendrían, en caso de que se decida el inicio y seguimiento de dicho PAS.**

3.33 Desde esta óptica, el inicio de un PAS debe satisfacer la siguiente condición: los beneficios que se derivan de su inicio y seguimiento deben ser mayores a los costos que originan su tramitación.

(...)

3.38 En el presente caso, es preciso valorar que la conducta del Concesionario no ha generado grave daño alguno, ni grave afectación al interés público, tampoco beneficio ilícito alguno, además de que el Concesionario no cuenta con antecedentes respecto al tipo infractor contenido en el numeral 39 del RIIS, y que su conducta ha sido corregida. Es decir, **se ha logrado el objetivo que el Concesionario cumpla –aunque de manera tardía– con sus obligaciones contractuales**, sin mayores consecuencias para los usuarios y el interés público, evidenciándose que la finalidad que se busca con la sanción no se condice cuando el propio administrado, como COVISUR, ha corregido su actuar.

(...)

3.39 Por lo tanto, el beneficio que se busca con el PAS se relativiza cuando la infracción ya se encuentra corregida por el propio concesionario **y para efectos del presente caso, es evidente que los costos de iniciar un PAS (que involucran la disponibilidad de recursos del Regulador; incluyendo horas hombre de trabajo, material de oficina, equipos de impresión, servicio de notificación, entre otros) serían superiores a los beneficios que se obtendrían si el PAS se iniciara**, en la medida que, de manera previa a la emisión del presente informe, se ha logrado el objetivo de hacer cumplir al Concesionario con sus obligaciones contractuales”.

(el énfasis es nuestro)

Como se puede observar, si bien hay aspectos invocados por el OSITRAN que pueden resultar razonables como causales de “no gravedad”, una vez más, es importante recordar el sentido o finalidad que persiguen las normas sancionadoras, consistentes en desalentar la conducta transgresora del concesionario, por lo que este tipo de normativas que habilitan al ente regulador a no aplicar una sanción ante un incumplimiento cometido y debidamente comprobado por aquel, nos lleva a pensar si al implementar estos criterios de exención de culpa por un análisis de costo-beneficio se ha tenido en cuenta el objetivo de fondo del régimen sancionador, máxime si como en este caso la obligación incumplida ya fue detectada por el regulador, en cuyo caso, el hecho de que la infracción se haya subsanado en fecha previa a la emisión del informe respectivo, no debiera enervar el objetivo de desincentivo que persigue la sanción por el acto incumplido, pues en ese escenario, se amplía la probabilidad de ocurrencia de este tipo de incumplimientos u otros en general.

Otro expediente en el que se observa un similar desenlace es el PAS 71-2021 generado por la empresa RED VIAL 5 S.A. por el tipo infractorio I 03 “Infracciones relativas a la operación de la infraestructura y a la prestación del servicio”, al haber incumplido con los Parámetros de Condición y Estándares de Servicio establecidos en el contrato de concesión.

Así, de la revisión del Informe N° 00173-2021-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 29 de diciembre de 2021, se observa que ante el evento identificado, así como los argumentos de descargo esgrimidos por la concesionaria, los argumentos del OSITRAN para resolver el archivamiento del caso es muy similar al PAS 65-2021 anteriormente expuesto, con la misma referencia legal y criterios invocados para arribar a esa conclusión.

Por tanto, nuevamente se resalta la reflexión de evaluar si con este proceder se está o no contribuyendo al objetivo de desincentivo que se busca con el régimen de sanciones, máxime si como se señala en dicho Informe, el mecanismo de excepción establecido busca descongestionar la carga de procedimientos del OSITRAN. Para fines de ilustración, pasaremos a citar la parte pertinente del Informe sobre este aspecto:

“46. Además, conforme a la Exposición de Motivos del Proyecto de RIIS, este mecanismo de no inicio del procedimiento permite descongestionar la carga de procedimientos sancionadores de OSITRAN, de modo tal que pueda dirigir su actuación a la tramitación de procedimientos sancionadores de infracciones con mayor impacto¹¹.

(...)

¹¹ Exposición de Motivos, publicada en el Diario Oficial El Peruano mediante autorización otorgada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2017-CD-OSITRAN de fecha 1 de marzo de 2017:

“X. Del procedimiento administrativo sancionador

(...)

Al respecto, esta excepción permitirá a las Entidades Prestadoras sustraerse de un procedimiento administrativo sancionador gravoso y costoso y permitirá a la propia administración descongestionar su carga en los procedimientos sancionadores que tramita, de esta forma se optimiza el trabajo del OSITRAN **dirigiendo su atención a la tramitación de procedimientos sancionadores de infracciones con mayor impacto**. De esta forma la persecución administrativa llega anticipadamente a su término, obviándose la realización de actos formales de inicio del procedimiento sancionador y las impugnaciones propias de todo procedimiento administrativo.”

(El énfasis es nuestro)

Cabe indicar que los planteamientos señalados en los dos (02) casos comentados se repiten en los expedientes materia de estudio, en los cuales inclusive se puede notar un reiterado patrón de conducta ante determinados tipos infractorios, tal como se puede apreciar a partir de la recurrencia en el incumplimiento de determinadas empresas concesionarias, tal como se observa en los cuadros mostrados en el Anexo V.

Con relación a lo expuesto, y en base a la información que se muestra en el Anexo II, cabe preguntarse qué quiso decir el legislador con “dirigir la atención a la tramitación de procedimientos de infracciones con mayor impacto”, pues como se ha indicado previamente, si evaluamos el importe de muchas de las sanciones impuestas mediante los expedientes PAS generados desde el año 2000 al 2022, la mayor parte de expedientes han sido generados por montos de menor cuantía respecto del total de sanciones impuestas durante dicho período.

Finalmente, otro dato también interesante es la cantidad de expedientes PAS iniciados en ese mismo período de tiempo y que son materia de estudio (230 casos), frente a los expedientes que fueron archivados por el criterio de costo-beneficio (80 casos), respecto de lo cual vemos que estos últimos representan una cantidad importante, dato que no es menor si tomamos en cuenta el costo que puede haber representado para el Estado peruano iniciar las acciones administrativas de esos 80 casos, frente al impacto que se habría generado no solo de tipo económico en las empresas concesionarias, sino, y en especial, el “mensaje” de no sanción por incumplimientos debidamente identificados. El resumen de expedientes archivados por costo-beneficio se muestra en el Anexo VIII.

4.3.1.2. Análisis de los expedientes archivados por Subsanación Voluntaria

De la revisión de los expedientes PAS dispuestos por el OSITRAN, conviene destacar el caso del PAS 69-2022 iniciado contra la empresa Aeropuertos del Perú S.A., ante un incumplimiento del tipo infractorio I 05 “Infracciones relativas a la información, documentación y la contabilidad regulatoria” se observa que el OSITRAN, en base a la facultad otorgada por el RIIS, opta por resolver el archivamiento del expediente iniciado

contra dicha empresa atendiendo al análisis normativo realizado y las actuaciones de la empresa en torno a la observada identificada.

Al respecto, al igual que el criterio de costo-beneficio, resulta interesante evaluar los argumentos del ente regulador para arribar a dicha conclusión, toda vez que, a diferencia de algunos casos estudiados en el capítulo 4.1. (expedientes PAS), el aspecto monetario no es el único elemento de análisis, sino más bien otros aspectos que la normativa prevé. Así, mediante Informe N° 00160-2022-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 14 de noviembre de 2022, se señala lo siguiente:

I. OBJETIVO

1.1 Evaluar la aplicación de la disposición contenida en el literal f), del numeral 1, del artículo 257° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobada por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, el TUO de la Ley N° 27444), **que establece como circunstancia eximente de responsabilidad, la subsanación voluntaria del acto constitutivo de infracción administrativa, anterior a la notificación de la imputación de cargos, en el caso del hallazgo contenido en el informe de la referencia.**

II. ANTECEDENTES

(...)

2.3 Por Carta N° 1269-2021-GR-ADP de fecha 29 de octubre de 2021, la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. remitió a OSITRAN -entre otros- el documento denominado: Plan Anual de Vencimiento de Obligaciones para el año 2022.

En esta comunicación, AdP precisó que los Estados Financieros Trimestrales correspondientes al periodo Enero - Marzo 2022 serían presentados al mes siguiente de vencido dicho trimestre, es decir, en el mes de abril 2022.

2.4 A través del Oficio Circular N° 00008-2021-GSF-OSITRAN de fecha 14 de diciembre de 2021, se remitió al Concesionario la aprobación del Plan Anual de Supervisión de OSITRAN 2022.

En el citado Plan Anual de Supervisión correspondiente al año 2022, se programó que AdP tenía la obligación de presentación de los Estados Financieros Trimestrales correspondientes al **periodo Enero - Marzo 2022, en el mes de abril de 2022.**

2.5 Por Carta N° 404-2022-GR-AdP recibida el **04 de julio de 2022, el Concesionario remitió a OSITRAN los Estados Financieros Trimestrales correspondientes al periodo Enero - Marzo 2022**, en atención a lo dispuesto en el Literal a) del Numeral 14.3.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del Contrato de Concesión.

2.6 Mediante Oficio N° 06258-2022-GSF-OSITRAN de fecha de recepción **06 de julio de 2022, el Regulador advirtió al Concesionario que los Estados Financieros Trimestrales correspondientes al periodo Enero - Marzo 2022, se presentaron fuera del plazo** establecido en el Plan Anual de Supervisión 2022.

En tal sentido, ante el presunto incumplimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34° del Reglamento General de Supervisión, se solicitó a AdP que efectúe las aclaraciones y/o descargos correspondientes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
(...)

3.14. Al respecto, conforme el Plan Anual de Supervisión aprobado por OSITRAN para dicha entidad, se programó que el Concesionario Aeropuerto del Perú S.A. **tenía la obligación de presentar los Estados Financieros Trimestrales correspondientes al periodo Enero – Marzo 2022, en abril de 2022**, conforme el siguiente detalle:

(...)

3.15. Sin embargo, mediante Carta N° 404-2022-GR-AdP **recibida el 04 de julio de 2022, el Concesionario recién remitió al OSITRAN los Estados Financieros Trimestrales correspondientes al periodo Enero - Marzo 2022**, con lo cual se habría verificado un **atraso de 66 días calendarios** respecto a lo señalado en el Plan Anual de Supervisión 2022. A continuación, el cargo de recepción del documento con el cual el Concesionario presenta sus Estados Financieros:

(...)

3.17. Por lo expuesto **se concluye que, el Concesionario incumplió con el literal a) del Numeral 14.3.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del Contrato de Concesión** y lo dispuesto en el Plan Anual de Supervisión (...)

e) De la evaluación de los descargos presentados por Aeropuertos del Perú S.A.

3.18. Mediante Carta N° 783-2022-GR-AdP recibida el 06 de julio de 2022, **la entidad presentó sus descargos al presunto incumplimiento** atribuido por OSITRAN mediante Oficio N° 06258-2022-GSF-OSITRAN; en el cual expresó, lo siguiente:

- Se dio una situación de **descoordinación internas** entre las áreas responsable de la preparación de la información y el área responsable de la remisión de la misma por vía electrónica (Mesa de Partes Virtual de OSITRAN), motivo por el cual la mencionada información no les fue remitida dentro del plazo previsto para tales efectos.

(...)

3.54. En ese sentido, **habiéndose determinado en el presente informe que la entidad prestadora Aeropuertos del Perú S.A. subsanó voluntariamente el incumplimiento advertido por la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, esta Jefatura de Fiscalización -en su condición de órgano instructor²⁷ - luego de la evaluación realizada, concluye que no amerita dar inicio al Procedimiento Administrativo Sancionador en contra de la referida Entidad Prestadora, por lo que debe procederse al archivo del hallazgo** contenido en el Informe N° 01637-2022-JCA-GSF-OSITRAN, (...)

(El énfasis es nuestro)

De lo expuesto, se puede advertir que, sin perjuicio de que los supuestos previstos en la norma se habrían cumplido y, en consecuencia, le correspondía al concesionario la aplicación del beneficio de subsanación voluntaria, una vez más se aprecia que el

tema de fondo radica en la actuación extemporánea del ente regulador, dado que, como consta en los actuados, ya había un plazo máximo preestablecido para que la empresa presente sus estados financieros trimestrales (hasta fines de abril 2022); sin embargo, como señala la propia empresa, por “descoordinaciones internas” no logró presentar a tiempo dicha información, procediendo a regularizar su omisión en fecha posterior (66 días después).

Lo resaltante aquí es que una vez que la empresa presenta la información (el 04 de julio de 2022), recién el OSITRAN notifica el cumplimiento tardío de esa obligación (el 06 de julio de 2022), situación que, como se ha indicado, es un recurrente en el actuar del ente regulador, aspecto que sorprende más aun en este caso porque estamos frente a una obligación vinculada con el envío de información, lo cual hoy en día debiera poder ser monitoreada casi en tiempo real; sin embargo, ello al parecer no funciona así; sino más bien, lo que se puede observar es que la acción de la autoridad es más reactiva que proactiva, situación que finalmente sumó al hecho de que la sanción no se concrete.

Lo anterior nuevamente hace reflexionar sobre la forma en que las normas están contribuyendo al desincentivo del cumplimiento de las obligaciones por parte de los concesionarios, toda vez que, ya habiéndose verificado este tipo de exención de la sanción, el acto de incumplimiento resulta reiterativo, tal como se puede apreciar en el Anexo IX, donde se verifica que el incumplimiento vinculado con la presentación extemporánea de diversa información está generando el archivamiento de expedientes bajo la figura de la subsanación voluntaria. Para corroborar ello, basta con mirar el Anexo V, en el que se observa que el tipo infractorio I 05” Infracciones relativas a la información, documentación y la contabilidad regulatoria” es el que ha generado la mayor cantidad de casos de archivamiento por subsanación voluntaria, con 21 de un total de 92 casos (aproximadamente un 23%).

En el caso del PAS 01-2021 iniciado contra la empresa Lima Airport Partners S.R.L., ante un incumplimiento del tipo infractorio I 07 “Infracciones relativas a las obligaciones de las entidades prestadoras frente a los usuarios” se observa que el OSITRAN, al igual que el caso anterior, en base a la facultad otorgada por el RIIS, opta por resolver el archivamiento del expediente iniciado contra dicha empresa atendiendo

al análisis normativo realizado y las actuaciones de la empresa en torno a la observación identificada.

Si bien este otro caso guarda similitud en el tema de fondo, es interesante conocer cómo el OSITRAN aborda la observación identificada en la mencionada empresa, más aún porque, tal como se aprecia en el Anexo V, este incumplimiento se reitera en varias empresas de los distintos sectores materia de estudio, cuya observación tiene una connotación especial por tratarse de omisiones de información para que los usuarios puedan hacer uso efectivo de sus derechos, como el de reclamo por ejemplo, ante la empresa concesionaria.

En efecto, en este expediente se da cuenta que la empresa en cuestión habría omitido publicar información diversa en su página web, situación que fue advertida y reportada por la Gerencia de Atención al Usuario. Así las cosas, habiéndose verificado que el incumplimiento efectivamente se produjo, una vez más se tiene que al haber la empresa regularizado dicha omisión, el ente regulador consideró derivar el caso al archivo, y no continuar con el procedimiento sancionador. Para mejor ilustración, pasamos a exponer la parte relevante del Informe N° 00019-2021-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 15 de febrero de 2021, en el cual se señala lo siguiente:

“2.2 Mediante Informe N°088-2020-GAU-OSITRAN de **fecha 30 de marzo de 2020, la Gerencia de Atención al Usuario, puso en conocimiento de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización presuntos incumplimientos por parte de LAP referido a no mantener actualizada su página web** con la información exigida en los artículos 11°, 15° y 16° del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (Reglamento de Usuarios) y el artículo 17° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias (Reglamento de Reclamos) de OSITRAN.

2.3 Por intermedio del Oficio N°7007-2020-GSF-OSITRAN de fecha **14 de setiembre de 2020, se solicitó a LAP que presente sus respectivos descargos** en el marco de lo establecido en el artículo 34° del Reglamento General de Supervisión, para lo cual se le otorgó un plazo de diez (10) días hábiles.

2.4 Con Carta N°C-LAP-GRE-2020-0432 de fecha **12 de octubre de 2020, LAP presentó sus descargos** respecto a los presuntos incumplimientos advertidos por la Gerencia de Atención al Usuario de OSITRAN.

(...)

3.13. Al respecto, en base a la revisión efectuada de las imágenes consignadas en el numeral 15 del Informe N°00088-2020 de GAU, **que señalan como fecha de verificación de la información de la página web del Concesionario, entre el 27 y 30 de marzo de 2020;** dicha Gerencia habría observado que el Concesionario,

no habría dispuesto la publicación de determinada información detallada en el Cuadro N°1 de GAU, reproducido en el numeral 3.11 de este informe.

(...)

3.17. Asimismo, **esta Jefatura ha constatado de las imágenes consignadas en el numeral 15 del Informe de la Gerencia de Atención al Usuario N°088-2020-GAU-OSITRAN, que dicha información no se encontraba actualizada en la página web del Concesionario entre el 27 y 30 de marzo de 2020, motivo por el cual se concluye que, el Concesionario incumplió con determinadas disposiciones** previstas en el artículo 17 del Reglamento de Reclamos (literales a), b), c), d) y e) del numeral 1, d) y e) del numeral 2 y el numeral 4).

(...)

3.28. Al respecto, **esta Jefatura de Fiscalización, luego de la verificación de los enlaces web y las imágenes adjuntas por el Concesionario en su escrito de descargos, constata la información actualizada en la página web del Concesionario** conforme con lo exigido en la normativa aplicable tal como se puede apreciar a continuación de las siguientes imágenes:

(...)

3.30. **En consecuencia, se ha verificado los incumplimientos normativos y la subsanación de estos** por parte de la concesionaria Lima Airport Partners S.R.L., relativos a no haber mantenido actualizada su página web con toda la información que le era exigible.

(...)

3.35. Concerniente al daño efectivo causado por las inconductas del Concesionario, cabe precisar que, **la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, mediante Memorando N°00010-2021-JCA-GSF-OSITRAN11, precisó que el incumplimiento no habría generado daño real¹² alguno.**

¹² **Considerándose como daño a toda afectación real o efectiva que haya perjudicado al usuario como consecuencia del incumplimiento de la obligación por parte de la empresa concesionaria.**

(...)

- Sin embargo, de las imágenes y el detalle expuesto en los numerales 3.28 y 3.29 de este Informe, se ha verificado el cese de la conducta infractora; ello debido a que, la Entidad Prestadora ya cumplió con actualizar su página web con toda la información que le es exigible **conforme la normativa. Información verificada al 12 de febrero de 2021.**

- Al respecto, del detalle expuesto en el numeral 3.29 de este Informe, se ha verificado que la Entidad Prestadora subsanó su incumplimiento a la fecha de verificación de dicha información por esta Jefatura (12 de febrero de 2021); es decir, antes de una posible imputación de cargos por parte del Órgano instructor, y; en consecuencia, se evidencia que se cumple con la tercera condición para la configuración de la subsanación voluntaria como eximente de responsabilidad.

(El énfasis es nuestro)

Como se puede apreciar en este caso, si bien se estarían cumpliendo también los requisitos para que proceda la subsanación voluntaria, un tema que llama la atención de esos tres (03) requisitos, es el referido a que no se generó daño real a los usuarios, pues inclusive se señala que se considera como daño a “toda afectación que haya perjudicado

al usuario como consecuencia del incumplimiento de la obligación por parte de la empresa concesionaria”. En este extremo, cabe preguntarse cómo se ha podido medir que efectivamente durante el tiempo que la empresa no tenía publicada la información requerida en su página web algún usuario se quedó limitado de gestionar y/o acceder a determinada información que quizá en ese momento pudo ser indispensable, más aun considerando la gran cantidad de usuarios del aeropuerto donde opera la concesionaria.

Sobre ello es importante que las áreas que realicen las actividades de supervisión dentro del organismo regulador verifiquen dicha circunstancia, a efectos que los órganos que evalúan el inicio del procedimiento sancionador o archivamiento adopten la mejor decisión.

En ese sentido, más allá de la limitación que puede significar tal información – porque tampoco se ha podido obtener mayor información sobre ese potencial efecto para esta investigación -, es importante advertir si el carácter disuasivo que busca el régimen sancionador se estaría cumpliendo o no, pues al tratarse de un incumplimiento que puede parecer “menor”, en realidad hoy en día ello es relativo, pues la mayoría de usuarios del aeropuerto recurren a información desde la página web de las empresas, y ya no necesariamente en forma presencial como era el modelo de operación en años anteriores.

Por tanto, de igual manera es importante también reflexionar sobre este tipo de casos pues están relacionados con un tipo infractorio que tiene incidencia directa en información relevante para los usuarios, por lo que el hecho de que se haya regularizado la omisión indicada debiera ser evaluado con mejor perspectiva, sino se podría estar induciendo a que este tipo de omisiones se reiteren, tal como se ha venido presentando también en otras empresas durante el período de estudio.

Finalmente, otro dato también interesante es la cantidad de expedientes PAS iniciados en ese mismo período de tiempo y que son materia de estudio (230 casos), frente a los expedientes que fueron archivados por el criterio de subsanación voluntaria (92 casos), respecto de lo cual vemos que estos últimos representan una cantidad importante de incumplimientos detectados, dato que, al igual que los casos archivados

bajo el criterio de costo-beneficio, este dato no es menor si tomamos en cuenta el costo que puede haber representado para el Estado peruano iniciar las acciones administrativas de esos noventa y dos (92) casos, frente al impacto que se habría generado no solo de tipo económico en las empresas concesionarias, sino, y en especial también, el “mensaje” de la impunidad ante la no sanción por incumplimientos debidamente identificados. El resumen de expedientes archivados por subsanación voluntaria se muestra en el Anexo IX.

CAPÍTULO V. ANÁLISIS DE OPINIÓN DE ESPECIALISTAS

Con la finalidad de realizar el análisis propuesto en el presente trabajo de investigación, se ha procedido a recabar la opinión de profesionales especialistas en la materia de estudio, quienes con su conocimiento técnico y experiencia laboral han brindado sus comentarios al cuestionario de preguntas elaboradas para esta finalidad. Ver formato de cuestionario en Anexo XII.

A continuación, se muestra un extracto de las respuestas brindadas por todos los profesionales a cada pregunta formulada y un análisis de dichas respuestas. El perfil de los profesionales de quienes se recabaron sus opiniones a través del cuestionario indicado y los comentarios brindados por estos se detalla en los Anexos XIV y XV, respectivamente.

5.1. El carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades

¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Tabla 5.1

Resumen de respuestas a la pregunta N° 01 del cuestionario

Especialistas	Respuesta
Especialista 01	Considera que el régimen de sanciones y penalidades sí es un mecanismo complementario para desincentivar el incumplimiento de obligaciones en los contratos de concesión. Agrega que en el diseño de los proyectos hay un balance en el monitoreo y seguimiento de las obligaciones, cuyo foco debe incidir en el régimen supervisión, y en caso no se corrija los presuntos incumplimientos, activar el régimen sancionador y penalidades.
Especialista 02	Considera que sí desincentiva. Agrega que, desde su experiencia en empresas concesionarias, éstas tratan de cumplir sus obligaciones para no encontrarse inmersa en un procedimiento sancionador o de penalidad, no solo por el monto de dinero que terminan asumiendo, sino porque reputacionalmente no les conviene.
Especialista 03	Manifiesta que si desincentiva. Sustenta indicando que de esa forma se alinea la conducta del administrado al cumplimiento de sus compromisos asumidos al suscribir el contrato de concesión, reduciendo su apetito de obtener beneficios a costa de incumplir compromisos que afecten a terceros involucrados y al propósito de la concesión.
Especialista 04	Señala que sí desincentiva a que los concesionarios incumplan sus obligaciones (incentiva a que las cumplan). Agrega, que el Reglamento de Incentivos,

	Infracciones y Sanciones de OSITRAN faculta al organismo regulador a imponer multas pecuniarias tan variadas, Además, señala que al no tener la posibilidad de poder evaluar un costo-beneficio por el incumplimiento de una obligación y la aplicación de estas sanciones, los concesionarios optamos por evitar las sanciones.
Especialista 05	Considera que sí, por cuanto de no establecerse las mismas, el costo para los concesionarios en un sentido estrictamente monetario sería “cero”. Agrega que así el monto de la sanción o penalidad sea una cifra poco significativa, generaría un mecanismo disuasivo del incumplimiento. Señala también que, a fin de que las penalidades y las sanciones cumplan con desincentivar el incumplimiento de las obligaciones establecidas en los contratos de concesión, estas deben ser determinadas en base a lo establecido en la teoría económica, teniendo criterios técnicos como el costo evitado, beneficios ilícitamente obtenidos, el daño causado y la probabilidad de detección.
Especialista 06	Señala que es posible que sí desincentiva el incumplimiento. Menciona, a manera de crítica, que el régimen de penalidades se ha estructurado en función a supuestos específicos que ya no tienen vigencia, generando que el regulador pretenda extender su aplicación a incumplimientos contractuales que no tiene como correlato penalidades. En cuanto a las sanciones se pregunta si tiene sentido que un incumplimiento contractual (más allá de que sí sea legalmente posible hacerlo) sea base también para una sanción administrativa. Formula las siguientes interrogantes: Qué pasaría si en un arbitraje se demuestra que sí hubo incumplimiento? Se revocaría la sanción administrativa?
Especialista 07	Indica que los concesionarios responsables no tienen como incentivo el incumplir las obligaciones, pues estas a la larga pueden generar inconvenientes con sus usuarios y por ende perjudicar la proyección de sus ingresos. Agrega que las sanciones administrativas y penalidades más allá de desincentivar debería constituir mecanismos para indemnizar los daños y perjuicios que el incumplimiento haya generado hacia los usuarios y al Estado mismo como imagen al haber concesionado un servicio y/o infraestructura pública.
Especialista 08	Considera que el régimen de sanciones y penalidades no desincentiva el incumplimiento. Señala, además, que la imputación arbitraria y no fundamentada es un aspecto negativo, el cual, muchas veces, podría haberse evitado en tanto el organismo regulador cumpla una acción preventiva.
Especialista 09	Considera que el objetivo de desincentivar el incumplimiento de obligaciones no se cumple en todos los casos debido a que existen una serie de factores que permiten a algunos concesionarios evadir su aplicación o mitigar sus impactos, ello independientemente de que en efecto se haya incurrido en un incumplimiento contractual o infringido obligaciones legales. Agrega que si bien existen diferencias entre las infraestructuras, hay aspectos que podrían uniformizarse coadyuvando a que la fiscalización a cargo del OSITRAN se lleve a cabo de manera más eficiente, con predictibilidad para ambas partes, y por tanto con mayor seguridad sobre su correcta aplicación. Señala, además, que la confusión que existe entre penalidades y sanciones abona a que el objetivo de desincentivar el incumplimiento de obligaciones no se alcance. Así, en el caso de las penalidades estas deben estar vinculadas a incumplimientos contractuales, su monto debe ser determinado anticipadamente y tener relación con el daño generado por el incumplimiento contractual y finalmente, cualquier discrepancia sobre su aplicación se deberá resolver según lo previsto en el contrato. Las multas, por otra parte, se deben cuantificar en función de los costos y beneficios obtenidos por el incumplimiento y las controversias derivadas de su aplicación se resuelven en instancia administrativa por la entidad y posteriormente en proceso contencioso administrativo en el Poder Judicial. Sin embargo, vemos que algunos contratos no diferencian entre penalidades y sanciones y aún peor, que el Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN recoge como infracciones muchas de las conductas que los contratos prevén pasibles de ser penalizadas. Esta situación determina que los Concesionarios puedan discutir, muchas veces con éxito, la aplicación de una penalidad.
Especialista 10	Señala que, a partir de la emisión del nuevo RIIS, en donde las multas se calculan a partir de la cuantificación del beneficio ilícito y del daño generado, sí hay un poco

	<p>más de incentivos para cumplir con las obligaciones contenidas en el contrato de concesión y la normativa. Sin embargo, en algunas obligaciones puede que no se están generando incentivos adecuados, en la medida que les corresponde la aplicación de una multa tope preestablecida (cuadro 9 del RIIS) en lugar de aplicar un tope en función a un porcentaje de los ingresos.</p> <p>En cuanto a las penalidades, creo que la mayoría de las penalidades establecidas en los contratos de concesión no desincentivan. Ello se debe, probablemente, porque no han sido calculadas en función de un beneficio ilícito o a un cálculo del resarcimiento al Estado. No se tiene información de cómo han sido calculadas.</p>
Especialista 11	<p>Señala que lo que podría desincentivar a los concesionarios no es precisamente el régimen de sanciones o las penalidades establecidas en los contratos, dado que los tipos sancionables y penalizables aluden en la mayoría de los casos al incumplimiento de obligaciones cuyo correcto cumplimiento resulta esperable y razonable dada la naturaleza contractual y los compromisos contraídos en torno al desarrollo y objetivos a alcanzar a través de dichos contratos. Agrega que el problema podría radicar en la correcta identificación de las conductas sancionables y la correcta aplicación de las sanciones/penalidades, lo que dependerá en buena cuenta del expertise y conocimiento técnico - legal de los profesionales encargados de la evaluación de los casos. En consecuencia, corresponderá ser lo más objetivo posible en la evaluación, caso por caso, de los acontecimientos que pudiesen acarrear la imposición de una sanción o aplicación de una penalidad, según sea el caso.</p>
Especialista 12	<p>Señala que, en un sentido práctico, el régimen de sanciones y penalidades puede disuadir el incumplimiento de obligaciones. Agrega que observa que existen aspectos que trastocan dicho carácter disuasivo como es el caso de la imposición de penalidades o sanciones luego de transcurrido varios años del incumplimiento, independientemente que nos encontremos dentro de los plazos legales para su imposición. Por ello, considera que, de manera análoga a como sucede con los procedimientos sometidos al análisis de calidad regulatoria, debiera revisarse periódicamente el impacto de las sanciones en el comportamiento de las entidades prestadoras, con la finalidad de asegurar su eficacia.</p>
Especialista 13	<p>Señala que no desincentiva, por cuanto el cumplimiento de obligaciones de las empresas concesionarias no está determinada por la multa posible.</p>
Especialista 14	<p>Señala que sí desincentiva, dado que ese es el objeto de los regímenes establecidos en los respectivos contratos de concesión. Sin embargo, en algunos casos se han observado la continuidad en los incumplimientos de obligaciones de los Concesionarios. En muchos casos, por ejemplo, en obligaciones de los concesionarios relacionados a actividades de mantenimiento y conservación de infraestructura, se aprecia que a pesar de que se han aplicado penalidades por incumplimiento de niveles de servicios, los concesionarios han continuado con los referidos incumplimientos.</p>
Especialista 15	<p>Señala que, de manera general, las sanciones y penalidades tienen como finalidad desincentivar los incumplimientos de las obligaciones de los concesionarios en el marco de un contrato de concesión, para lo cual es necesario que el monto conjunto de las penalidades y sanciones sea mayor que el beneficio ilícito esperado. Señala que, considerando que las sanciones impuestas pueden ser recurridas tanto en la vía administrativa como en la vía judicial, lo cual no solo dilata su pago, sino que puede disminuir el monto, genera que muchas veces lleva a que no se cumpla la finalidad de desincentivar el incumplimiento de las obligaciones de parte de los concesionarios.</p>

Respecto a esta pregunta, la mayoría de los especialistas coinciden que el régimen de sanciones y penalidades tiene como propósito desincentivar los incumplimientos de obligaciones por parte de las empresas concesionaria.

Como se advierte, los especialistas 1, 2, 3, 4, 5, 10, 12, 14, y 15 coinciden que el régimen de sanciones y penalidades tiene como propósito desincentivar los incumplimientos de obligaciones por parte de las empresas concesionaras. Agregan, dentro de este grupo, que la afectación del carácter reputacional de las empresas concesionarias que son sancionadas y/o penalizadas también influye en el carácter disuasivo que dicho régimen persigue y que para lograr el propósito disuasivo las sanciones pecuniarias deben superar el beneficio ilícito obtenido por la empresa concesionaria producto de sus incumplimientos contractuales, incluyendo en su cálculo también conceptos como el costo evitado, el daño causado y la probabilidad de detección.

Por otro lado, los especialistas 08 y 11 considera que el aspecto que desincentiva a los concesionarios no es precisamente el régimen de sanciones y/o penalidades establecidas en los contratos, por cuanto los tipos sancionables y/o penalizables en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público están referidos a obligaciones cuyo correcto cumplimiento resulta esperable y razonable dada la naturaleza contractual y los compromisos contraídos en dichos contratos.; mientras que el especialista 13 señala que el régimen de sanciones y penalidades no desincentiva el incumplimiento, por cuanto el cumplimiento de obligaciones de las empresas concesionarias no está determinada por la multa posible; sin embargo, no formula mayor sustento sobre su respuesta.

Sobre el particular, es importante señalar que, de acuerdo la doctrina revisada en el presente trabajo de investigación, la aplicación de un régimen de sanciones y penalidades, sin perjuicio de las particularidades que cada uno posee, sí tienen un componente disuasivo. Esta finalidad disuasiva, en el marco de un régimen sancionador, no solo se manifiesta desde la perspectiva de la prevención especial; es decir, que el propio administrado que ya fue sancionado no vuelva a cometer nuevamente una conducta infractora, debido a que ya fue castigado, sino también busca, a través de la prevención general, que el resto de administrados eviten en incurrir en infracciones, por cuanto ya han tomado conocimiento que la Administración está ejerciendo su potestad punitiva.

Por ello, independientemente de si los tipos infractores y penalizables se hayan estructurado respecto a obligaciones cuyo cumplimiento resulta esperable por parte del concesionario, tal como señala el especialista 11, consideramos que ello no afectaría el carácter disuasivo que persiguen el régimen de sanciones y penalidades.

Asimismo, coincidiendo con la posición de la mayoría de los especialistas, resulta relevante que la sanción que se imponga al concesionario infractor pueda extraer todo el beneficio ilícito obtenido por la conducta infractora.

Una sanción que no tenga ese correlato podría generar que sea más beneficioso para el administrado incumplir que someterse al cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

5.2. Los excesos del régimen de sanciones y penalidades

¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta.

Tabla 5.2

Resumen de respuestas a la pregunta N° 02 del cuestionario

Especialistas	Respuesta
Especialista 01	Señala que sí considera que las sanciones y penalidades resultan excesivas respecto a su cuantía. Agrega que no existe una coherencia entre la infracción y la cuantía impuesta. Además, señala que debe hacerse una revisión del régimen sancionador y la metodología de imposición de sanciones, entre otros,
Especialista 02	Señala que no considera excesivo. Agrega, además, que cada contrato de concesión tiene su propia complejidad y retos que muchas veces al momento de la formulación del contrato no lo consideraron; es por ello que en la etapa de la ejecución es donde se advierte que no todas las conductas que dilatan el cumplimiento de las obligaciones se encuentran establecidas en un cuadro de penalidad o se encuentran sancionados.
Especialista 03	Señala que no considera excesivo en cuanto a monto, toda vez que su determinación se encuentra graduada en base al tamaño del negocio. Agrega que le parece adecuado que las infracciones se tipifiquen por materias.
Especialista 04	Señala que sí considera excesivo. Agrega que, aun cuando el reglamento de infracciones ha tratado de establecer procedimientos para la determinación de los montos por sanciones, estas están sujetas a decisiones subjetivas de parte de los evaluadores y considerando que la imposición de sanciones tiene como principio desincentivar la reiteración en el incumplimiento, los montos pueden ser muy excesivos si los comparamos con la conducta o la falta a la obligación cometida por el concesionario
Especialista 05	Señala que no es excesiva, ya que a nivel teórico las sanciones y penalidades se determinan sobre la base de los beneficios ilícitamente obtenidos, el costo evitado,

	el daño causado y la probabilidad de detección, las cuales no deberían ser excesivas en su cuantía.
Especialista 06	Considera que sí es excesiva. Como justificación indica que en un caso particular que está conociendo en su calidad de asesor legal de una empresa concesionaria, el organismo regulador está pretendiendo imponerle sanciones y penalidades, por no contratar una póliza, sin embargo, considera que sería excesiva y especialmente en el caso de la penalidad porque la penalidad está pensada para otros supuestos.
Especialista 07	Señala que las penalidades contractuales resultan excesivas y por investigación propia ha identificado que no existe un criterio ni sustento técnico (valoración del daño perjuicio) para su cuantía, sino simplemente el aplicar el uso y costumbre en otros contratos de asociaciones público-privadas.
Especialista 08	Señala que no es excesiva, indicando que son razonables en tanto las imputaciones sean debidamente motivadas.
Especialista 09	Señala que sí es excesiva. Agrega que por lo menos en el caso de las penalidades, los contratos no tienen un tratamiento homogéneo ni evidencian criterios específicos para su determinación. Indica también que los contratos de concesión no tratan de manera uniforme las conductas que califican como incumplimientos graves y penalizan incumplimientos que son subsanables de la misma forma que se penalizan un incumplimiento grave. También señala que, a su criterio, el OSITRAN se ha excedido en sus funciones "convirtiendo" incumplimientos contractuales en infracciones administrativas, vulnerando el principio de legalidad, pues éste prevé como infracciones administrativas incumplimientos de obligaciones que únicamente tienen respaldo contractual más no legal. Así en el RIIS del OSITRAN se ha tipificado como infracciones supuestas de incumplimientos contractuales pese a que estos deben sancionarse de acuerdo con el mecanismo previsto en los respectivos contratos de concesión. En efecto, OSITRAN, actuando más allá del alcance de su función normativa e inobservando los principios de buena fe, legalidad, razonabilidad, tipicidad, y <i>non bis in idem</i> , ha recogido en el referido Reglamento y calificado como infracción administrativa a una serie de tipos infractores que ya se encuentran previstos en la gran mayoría de los Contratos de Concesión como conductas que dan lugar a la imposición de penalidades. Asimismo, ha establecido como infracciones otras conductas de carácter contractual que, por lo general, no son penalizadas en los Contratos de Concesión.
Especialista 10	Señala que no resultan excesivas, en la medida que ahora son calculadas en función del beneficio ilícito y/o el daño causado. Agrega que, respecto de las penalidades, tampoco considera que sean excesivas, dado que el incumplimiento reiterativo, en algunas obligaciones, es un indicador de que son bajas; más aún si no se conoce cómo fueron calculadas.
Especialista 11	Señala que resultaría apresurado brindar una respuesta unívoca en este punto, pues todo dependerá de los términos contractuales contemplados, así como de los alcances que una conducta infractora pudiese tener. Considera que la proporcionalidad entre la infracción cometida y la sanción a ser aplicada debería ser el derrotero a ser observado y cumplido, en cada caso.
Especialista 12	Señala que no son excesivas, en tanto se aplique estrictamente el principio de razonabilidad por parte de la autoridad administrativa. De otro lado, indica que, en lo concerniente a las penalidades, en la medida que hayan sido claramente establecidas en el contrato, en principio estas no podrían ser consideradas excesivas en virtud de su naturaleza resarcitoria. En todo caso, para evitar cuestionamientos, en el diseño de nuevos contratos debería recomendarse evitar el establecimiento de penalidades no tasadas.
Especialista 13	Señala que no son excesivas, pues considera que existe una escala razonable.
Especialista 14	Señala que no son excesivas. Por el contrario, indica que, en muchos casos, los contratos de concesión no contienen penalidades para ciertas obligaciones establecidas (problemas de diseño de los contratos), situación que puede jugar en contra del objetivo de desincentivo del cumplimiento de obligaciones de los Concesionarios.
Especialista 15	En tanto las conductas sujetas a sanciones y penalidades estén relacionadas con obligaciones claramente establecidas en el contrato de concesión, no tienen por qué

	ser excesivas, ni representar un problema para un concesionario diligente en el cumplimiento de sus obligaciones contractualmente establecidas.
--	---

En cuanto a esta pregunta, la opinión de los especialistas está dividida. En efecto, los profesionales 1, 4, 6, 7 y 9 señalan que son onerosas las sanciones y penalidades respecto a su cuantía. En este grupo se indica que la excesiva onerosidad se daría también por el hecho que un mismo incumplimiento puede generar sanción y penalidad a la vez. El especialista 11 indica que la pregunta amerita una respuesta compleja, pero que no cuentan con la información suficiente.

De otro lado, los especialistas 2, 3, 5, 8, 10, 12, 13, 14 y 15 consideran que las sanciones no son excesivas en la medida que ahora son calculadas en función del beneficio ilícito y/o el daño causado. En cuanto a las penalidades, los especialistas que señalan que no es excesiva fundamentan sus respuestas indicando, principalmente, que las penalidades están tasadas y que las empresas concesionarias conocen desde un inicio cuáles son las penalidades que se les aplicarán por incurrir en incumplimiento de sus obligaciones contractuales; es decir, el concesionario ha analizado su cuantía antes de firmar el contrato. Inclusive, el especialista 10 señala, respecto de las penalidades, que el incumplimiento reiterativo de algunas obligaciones es un indicador de que son bajas.

Sobre el particular, compartimos la opinión con el grupo de especialistas que indican que las penalidades y sanciones no son onerosas. En efecto, de la revisión de los expedientes sancionadores y de penalidades, se advierte que el organismo regulador, a partir del año 2018, viene calculando la cuantía de las multas sobre la base de criterios como el beneficio ilícito, los daños generados, entre otros aspectos de carácter técnico. Ello se debe a la entrada en vigencia del RIIS (12 de julio de 2018), el cual contiene la metodología para el cálculo de la multa, la misma que no se encontraba explicitada en los reglamentos de sanciones anteriores. Asimismo, en materia de penalidades, se advierte que la gran mayoría de las penalidades impuestas corresponden a penalidades tasadas, es decir, el monto ya está previsto en el contrato de concesión. La única excepción a las penalidades tasadas se encuentra en dos (2) contratos de infraestructura aeroportuaria, específicamente los contratos de concesión de Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú, que contienen penalidades no tasadas, donde respecto a al incumplimiento de un grupo de obligaciones el concesionario no conoce con

anticipación cuál es el monto que recibirá por concepto de penalidad, sino que este debe ser calculado por el OSITRAN sobre la base de algunos criterios establecidos en dicho documento, pudiendo oscilar desde una (1) UIT hasta cien (100) UIT.

5.3. Concentración de sanciones y penalidades por tipo de infraestructura

¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta.

Tabla 5.3

Resumen de respuestas a la pregunta N° 03 del cuestionario

Especialistas	Respuesta
Especialista 01	Manifiesta que no está concentrada las sanciones y penalidades en determinados tipos de infraestructura, por cuanto, según las estadísticas que brinda el regulador, las sanciones y penalidades está distribuida en todas las infraestructuras.
Especialista 02	Señala que respecto a las sanciones no; pero respecto a la penalidad, estas son por cada tipo de contrato, ya que cada uno tiene su propia complejidad
Especialista 03	Señala que no tiene información sobre ello, pero que, desde su punto de vista, la cantidad no depende de la infraestructura sino del perfil del administrado.
Especialista 04	Manifiesta que no puede responder a dicha pregunta, porque para ello tendría que tener información sobre las sanciones impuestas por el OSITRAN y no ha verificado si de pronto esta información está colgada en su página Web, la cual sería la única manera de saber a qué modalidad de transportes ha aplicado mayor número de sanciones
Especialista 05	Señala que sí está concentrada las sanciones y penalidades. Indica que, en el 2021, las sanciones y penalidades básicamente se han concentrado en sector ferroviario (8) y el sector aeroportuario (11) y en las Redes Viales que tiene una mayor cantidad de concesiones (16) en el sector transportes sólo se habría aplicado 4 penalidades (50% de todas las concesiones que supervisa OSITRAN).
Especialista 06	Manifiesta que no tiene información para responder la pregunta.
Especialista 07	Señala que desconoce la casuística en otro tipo de infraestructura pública, pero que si tiene conocimiento de la existencia de la aplicación irracional de penalidades contractuales como en el caso de haber ejecutado obras que constituyen modificaciones al expediente técnico aprobado sin que previamente estas hayan sido aceptadas por el Concedente, actividad que simplemente desconoce el proceso constructivo, la necesidad de adoptar decisiones inmediatas así como que el riesgo de diseño, construcción, operación y mantenimiento permanece en el Concesionario y por ende es quien debe asumir la idoneidad de las modificaciones, más aún cuando la naturaleza de las aprobaciones de los expedientes técnicos es meramente administrativa.
Especialista 08	Señala que desconoce.
Especialista 09	Presenta imágenes para responder la pregunta
Especialista 10	Señala que no considera que este concentrada. Además, indica que la cantidad de sanciones y penalidades varían en función a las características de cada tipo de infraestructura. Agrega que le parece que en el caso de los aeropuertos de provincia la cantidad de penalidades es reducida respecto de la cantidad de obligaciones contenidas en el contrato.
Especialista 11	Señala que, a partir de su experiencia personal, ha podido advertir que una importante cantidad de sanciones y penalidades han sido aplicadas en redes viales,

	siendo la infraestructura aeroportuaria la segunda en materia de sanciones y penalidades aplicadas.
Especialista 12	Manifiesta que habría una mayor concentración de cantidad de sanciones y penalidades aplicadas en un tipo de infraestructura en particular, la de puertos; sin embargo, si hablamos de montos, la concentración sería distinta.
Especialista 13	Manifiesta que no maneja las estadísticas totales, en todo caso es una cuestión objetiva que sale de la revisión de esas estadísticas.
Especialista 14	Señala que OSITRAN aplica sanciones y penalidades no solo en un tipo de infraestructura, sino en todos aquellos en donde se pueda observar incumplimientos por parte de los Concesionarios. No obstante, depende de cada contrato (en el caso de Penalidades) para que se pueda aplicar un determinado régimen. Para el caso de las sanciones, mucho dependerá de la identificación de incumplimientos que se encuentren debidamente establecidos en el respectivo Reglamento de Sanciones de la entidad reguladora.
Especialista 15	Manifiesta que no cuenta con información para responder la pregunta.

Respecto a esta pregunta, los especialistas 1, 2, 3, 6, 10 y 13 señalan que no consideran que la mayor cantidad de sanciones esté concentrada en un tipo de infraestructura, debido a que la cantidad de sanciones no depende del tipo de infraestructura, sino del perfil de cumplimiento de la empresa concesionaria; mientras que el especialista 5 señala que la mayor cantidad de sanciones y penalidades está concentrada en determinado tipo de infraestructura, específicamente en infraestructura ferroviaria y aeroportuaria. De otro lado, los especialistas 4, 7, 8 y 15 señalan que no cuentan con información disponible que le permita dar una respuesta sobre dicho extremo.

Al respecto, coincidimos con la posición del primer grupo de especialistas, en el sentido que la mayor cantidad de las sanciones y penalidades no debe estar en función al tipo de infraestructura, sino en atención al perfil de cumplimiento de las empresas concesionarias. Ello quiere decir que el criterio para determinar una mayor cantidad de sanciones y penalidades no puede ser el tipo de infraestructura, sino el estándar de cumplimiento de cada empresa concesionaria, sin perjuicio que puede resultar lógico que en aquellas infraestructuras donde haya un mayor número usuarios directos de la infraestructura concesionada pueda presentar un mayor número de quejas o denuncias que hagan que con más frecuencia se active el procedimiento de sanciones y penalidades.

De otro lado, resaltamos las respuestas de los especialistas 4, 7, 8 y 15, en el sentido que indican que no cuentan con información disponible que le permita dar una respuesta

sobre dicho extremo, por cuanto no existe reportes acumulados por parte del organismo regulador donde se detalle dicha información. Precisamente, el presente trabajo de investigación tiene como uno de sus objetivos procesar y sistematizar toda la información acumulada desde el año 2000 al 2022 en materia de sanciones y penalidades.

5.4. Eficiencia de la función fiscalizadora y sancionadora

¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta.

Tabla 5.4

Resumen de respuestas a la pregunta N° 04 del cuestionario

Especialistas	Respuesta
Especialista 01	Manifiesta que no, por cuanto considera que hay un problema de diseño que obedece, inexplicablemente, a un concepto errado que la función prioritaria del regulador es la sanción. Agrega que las conductas típicas se interpretan y extienden para poder tener un proceso sancionador. Por ello, indica que son aspectos que deben revisarse de manera integral, no sólo la sanción y la metodología, sino la coherencia lógica del proceso integral con un foco preventivo, soporte de monitoreo y supervisión, y un desenlace en el régimen sancionador.
Especialista 02	Manifiesta que sí. Sin embargo, también señala que considera que hay contratos de concesión que tienen bastantes demoras en la ejecución de proyectos, como la Línea 2 del Metro de Lima y los contratos viales, donde la función fiscalizadora no ayuda a poder mitigar dichas demoras.
Especialista 03	Señala que sí, dado que, en atención a la experiencia que ha tenido, el análisis del OSITRAN se ha dado de manera objetiva.
Especialista 04	Señala que no, por cuanto las opiniones que emiten sus profesionales dependen más de la opinión particular de cada funcionario que lo evalúa, que de una directriz alineada con las funciones propias del OSITRAN como organismo regulador. Para un mismo hecho o evento pueden tomar posiciones diametralmente diferentes. Se cuidan más de lo que les pueda observar la Contraloría que de lo que puedan decidir ante la emisión de una opinión. Agrega, además, que el reglamento de sanciones considera la posibilidad de exceptuar el inicio del procedimiento administrativo sancionador si como consecuencia de los resultados de las acciones de supervisión y fiscalización, y luego de iniciar el análisis costo-beneficio, se encuentra que no se ha generado un grave daño a los usuarios o no se ha producido una grave afectación al interés público involucrado. Ello permitirá que la administración no destine recursos económicos y humanos a la tramitación de procedimientos sancionadores que cumplan estrictamente tales condiciones.
Especialista 05	Señala que sí. Agrega que, sin perjuicio que con el transcurso del tiempo se pueden mejorar los mecanismos y metodologías para la aplicación de penalidades y sanciones; teniendo en consideración los años de experiencia que tiene el Organismo Regulador, su organización interna para la función sancionadora y las penalidades; metodología aprobada para el cálculo de las Multas, entre otros; sí se viene ejerciendo de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora. Menciona que uno de los ejemplos de mejora, es haber aprobado el 2018 el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del OSITRAN, en el cual

	establecen criterios predecibles para el cálculo de las multas por incumplimientos de las Entidades Prestadoras, logrando con ello que se reduzca el grado de discrecionalidad de los funcionarios públicos en el cálculo de las multas.
Especialista 06	Manifiesta que no, en atención a que el personal con el que cuenta el organismo no es el más capacitado, salvo honrosas excepciones. Menciona también del sistema perverso que hace que los funcionarios tengan temor a tomar decisiones por miedo a las sanciones que puede aplicarle la CGR, que incluso puede llegar a inhabilitación significativa o a consecuencias penales.
Especialista 07	Señala que no es eficiente. Indica que, respecto a las penalidades contractuales, pierden discrecionalidad para valorar el caso particular y simplemente su función se reduce a la aplicación de la penalidad.
Especialista 08	Manifiesta que no ejerce de manera eficiente, debido que, está enfocado en identificar la faltas para sancionar antes de poder implementar acciones preventivas y/o correctivas.
Especialista 09	Señala que no, por cuanto no es el objetivo de la actividad de fiscalización sancionar, por ello, la fiscalización no deja de ser eficiente si no detecta incumplimientos que sancionar. Agrega que, si bien se reconoce que el OSITRAN tiene una tarea compleja al tener que regular y fiscalizar actividades diversas vinculadas a infraestructuras con características muy distintas, el ejercicio de la función fiscalizadora y sancionadora está siendo mal enfocada, orientándose a la necesaria aplicación de sanciones y dejando de lado el carácter preventivo de la fiscalización. Manifiesta, además, que el OSITRAN viene ejerciendo su función de fiscalización entendiéndola como el paso previo que derivará en un procedimiento sancionador y en una sanción, cuando el objeto principal de dicha función es verificar el cumplimiento de las obligaciones normativas y/o contractuales por los administrados.
Especialista 10	Señala que sí, dado que en términos generales están aplicando sanciones en función al beneficio ilícito y el daño. Sin embargo, es importante la temporalidad de la aplicación de la sanción. Agrega que ha observado que las sanciones se vienen aplicando con varios años después de ocurrido el incumplimiento, mermando el esquema de incentivos de las sanciones, pues los concesionarios no han recibido la señal de un inadecuado comportamiento de manera oportuna, lo que en algunos casos ha generado que se continúen con algunos incumplimientos.
Especialista 11	Indica que si hay una labor eficiente, por cuanto los profesionales que integran el equipo del organismo regulador tienen una excelente formación profesional y de especialización en materia de Asociaciones Público – Privadas, así como una importante experiencia en dicha materia y que cuentan con todos los elementos/criterios de carácter técnico, de ingeniería, económico y jurídicos que sustentan de manera más que importante su actuación en materia fiscalizadora y sancionadora, lo que redundan en una eficiente función en la materia.
Especialista 12	Manifiesta que sí, por cuanto concluyen sus procedimientos sancionadores dentro del plazo. Sin embargo, señala que dicha labor es difícil de desligar de los resultados de la función supervisora, la cual para ser eficiente, debiera considerar la oportunidad del hallazgo. En ese sentido, una supervisión deficiente, definitivamente perjudica la función sancionadora.
Especialista 13	Señala que no, por cuanto la evaluación del cumplimiento de obligaciones requiere de, por un lado, una comprensión adecuada del contrato de concesión, además de un dominio de la parte técnica en evaluación, y ambos son aspectos que el personal de OSITRAN muestra deficiencias en su formación. Agrega que a lo anterior hay que sumarle la variable política que influye en las decisiones del regulador, llámese temor a Contraloría y/o asociación con el Concedente.
Especialista 14	Manifiesta que no, por cuanto, en algunos casos, existen demoras en la aplicación de sanciones y penalidades a las entidades concesionarias. Es decir, no se realiza de manera expeditiva de tal manera que se cumpla con el objetivo de desincentivar de manera oportuna, aquellos incumplimientos de los Concesionarios.
Especialista 15	Señala que no, pues para ello es necesario que no solo la acción fiscalizadora sea realizada de manera oportuna sino también la función sancionadora, pues un retraso en la imposición de una sanción y en hacer efectivo el cumplimiento de la medida o sanción impuesta, impide que cumpla su finalidad.

Respecto a esta interrogante, los especialistas 2, 3, 5, 7, 10, 11 y 12 señalan que el OSITRAN sí ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora. Un grupo de ellos indican que se debe al personal capacitado con el que cuenta y al hecho que la gran mayoría de casos se confirman en segunda instancia.

De otro lado, los especialistas 1, 4, 6, 8, 9, 13, 14 y 15 señalan que el OSITRAN no ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora, argumentando que ello se debe a que muchas de las decisiones que toman los funcionarios en materia sancionadora están influenciadas por el temor a los órganos de control. Además, indican que las sanciones se vienen aplicando varios años después de ocurrido el incumplimiento, circunstancia que merma el esquema de incentivos de las sanciones, por cuanto las empresas concesionarias no han recibido la señal de un inadecuado comportamiento de manera oportuna, lo que en algunos casos ha generado que se continúen con los incumplimientos.

Como se aprecia, esta constituye una de las preguntas donde las posiciones de los especialistas están más divididas. En cuanto a los especialistas que señalan que el OSITRAN no ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora, la mayoría de ellos desarrollan sus actividades en el sector privado; mientras que la mayoría de las especialistas que desarrollan sus actividades en el sector público consideran que sí hay una actuación eficiente del organismo regulador.

De otro lado, no podemos dejar de comentar lo señalado por algunos especialistas respecto a que muchas de las decisiones que toman los funcionarios en materia sancionadora y aplicación de penalidades están influenciadas por el temor a los órganos de control. Si bien dicha verificación del referido condicionamiento no es materia del presente trabajo de investigación, corresponde señalar que dicha percepción no es exclusiva sobre el organismo regulador, sino sobre el conjunto de entidades estatales que están sometidos a la supervisión de la Contraloría General de la República, la cual muchas veces, a través de sus auditorías, determina responsabilidades de los funcionarios públicos, sobre la base de apreciaciones sobredimensionadas y el desconocimiento de las materias supervisadas, en especial en sectores de alta complejidad como son los contratos de concesión de infraestructura.

5.5. Subsanación voluntaria y su incidencia para desincentivar incumplimientos

¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta.

Tabla 5.5

Resumen de respuestas a la pregunta N° 05 del cuestionario

Especialistas	Respuesta
Especialista 01	Manifiesta que sí, indicando que la discusión es el diseño del organismo regulador sobre su actividad. Es decir, su objetivo no puede ser sancionador, sino priorizar la actividad preventiva, mediante la supervisión de los contratos, de este modo, el acompañamiento garantiza la finalidad del contrato y el servicio público.
Especialista 02	Señala que no, por cuanto considera que es un mecanismo para revertir el incumplimiento, sin embargo, no cree que sea suficiente para desincentivar el incumplimiento del contrato de concesión, para ello se requiere que el concesionario pueda cambiar su forma de pensar y tener voluntad de cumplir todas sus obligaciones, incluso aquellas que no se encuentren tipificadas o incluido en la tabla de penalidades.
Especialista 03	Señala que sí, porque el solo hecho de acogerse a la subsanación voluntaria demuestra un cambio en la conducta.
Especialista 04	Señala que sí, por cuanto obliga a los concesionarios a corregir de mutuo propio la falta cometida y por lo general la corrección conlleva a un costo adicional en el que el concesionario tiene que incurrir a fin de cumplir con sus obligaciones contractuales, ese mayor costo siempre desincentivará a los incumplimientos. Además, ese costo es directamente proporcional a la falta cometida y el concesionario evitará la aplicación de una sanción por parte del OSITRAN que seguro incluirá la subjetividad del funcionario que la determine.
Especialista 05	Manifiesta que no, debido a que los agentes económicos actúan en base a incentivos. En ese sentido, si el agente sabe que el incumplimiento puede ser subsanado posteriormente probablemente incumpla inicialmente. Por ello, se debe establecer mecanismos adicionales que disuadan la conducta infractora.
Especialista 06	Indica que no, porque la subsanación se da cuando ya incumpliste. Si la pregunta es en el sentido que sirve para que salga de la situación de incumplimiento, puede ser, pero sí se aplica con lógica. Normalmente el criterio del regulador es muy obtuso y prácticamente considera que no hay posibilidad de subsanar, son limitados los supuestos en que lo permite porque no les gusta la figura.
Especialista 07	Señala que sí, sin embargo, también considero que puede ser mejorado mediante alertas tempranas por parte de los supervisores in situ y su gerencia, actividad que solo redundaría en beneficios para los usuarios que es quien todos los involucrados debemos finalmente proteger.
Especialista 08	Manifiesta que no, por cuanto debería ser un mecanismo que funcione como acción preventiva y correctiva, no obstante, no es aplicado por el Regulador.
Especialista 09	Manifiesta que sí, por cuanto la subsanación voluntaria busca promover el autocontrol por parte de los administrados que han incurrido en una infracción de modo que estos, voluntariamente, y sin necesidad de que el Estado lo exija (con los costos que ello implica) modifique y corrijan su conducta. La regulación de la subsanación voluntaria privilegia la prevención vs la represión, evidenciando que, bajo determinadas circunstancias, es interés del Estado priorizar el restablecimiento de la legalidad antes que imponer una sanción. Agrega que, en la práctica, es percibido como generador de un incentivo perverso en aquellos casos en los puede resultar más beneficioso para el concesionario cometer

	la infracción con cargo a subsanarla posteriormente y así evitar la imposición de una sanción. Esta percepción la consideramos válida, sin embargo, a nuestro entender constituye un riesgo admisible pues finalmente, la subsanación determina que el daño producido es resarcible sin que haya sido necesario que el Estado se movilice a través de un procedimiento sancionador destinado a imponer una sanción con los costos que dicha actuación implica.
Especialista 10	Manifiesta que no, por cuanto debe ser visto más como un instrumento que ha servido para reducir los costos regulatorios (tanto para el Concesionario como para el Regulador) de los procedimientos sancionadores. La aplicación de este eximente reduce considerablemente la carga procesal al interno de la institución. No obstante, puede haber tenido un incentivo perverso para aquellas infracciones que tienen la naturaleza de ser subsanables, pues el Concesionario ya tiene internalizado que por ese tipo de incumplimientos no será sancionado. Creo que debería aplicar una especie de reincidencia para que deje de aplicar el eximente de responsabilidad; por ejemplo, si es la tercera vez que incumples la misma obligación en un año, entonces ya no aplica el eximente.
Especialista 11	Manifiesta que sí, por cuanto en materia sancionadora existe la figura del Compromiso de Cese, lo que resulta siendo una herramienta que promueve de alguna forma la autocomposición en materia sancionatoria (lo que no se aplica en materia de penalidades contractuales). Sin embargo, esta figura no resulta siendo aplicable en todos los casos, dependiendo de la gravedad de la infracción y/o de la irreparabilidad del daño causado como consecuencia de la infracción cometida.
Especialista 12	Manifiesta que sí, sin embargo, señala que si entendemos por disuasión evitar el incumplimiento, entonces considera que un régimen de subsanación voluntaria no debería contemplar bajo ningún supuesto la inclusión de las medidas correctivas (a pesar de no violentar ello la LPAG) pues le resta en disuasión.
Especialista 13	Manifiesta que sí, por cuanto de todas maneras siempre es posible que por omisión se incurra en un incumplimiento contractual y la posibilidad de subsanación voluntaria es un premio al reconocimiento y subsanación por parte del concesionario.
Especialista 14	Señala que sí, por cuanto resulta un buen mecanismo para desincentivar incumplimientos de obligaciones de los Concesionarios. Sin embargo, debe ser necesario definir claramente, el alcance de este mecanismo, señalando expresamente que incumplimientos podrían calzar en el referido mecanismo.
Especialista 15	Manifiesta que no, por cuanto la subsanación voluntaria no es un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión de parte de los concesionarios de manera directa, por el contrario, es una alternativa que tiene para exonerarse de una sanción una vez que ha sido detectado un incumplimiento, por lo que no debería aplicarse en caso de reincidencia o reiterancia de parte de una empresa concesionaria para evitar un comportamiento oportunista, en el sentido que adopte como estrategia cumplir con una obligación solo en aquellos casos sea detectado el incumplimiento por parte de la autoridad para eximirse de la responsabilidad administrativa.

Sobre esta pregunta, no existe consenso de los especialistas respecto a si la aplicación de la subsanación resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos de las empresas concesionarias. En efecto, los especialistas 2, 5, 6, 8, 10 y 15 señalan que no desincentiva. Como argumento para sustentar su posición señalan que es percibido como generador de un incentivo perverso en aquellos casos en los que puede resultar más beneficioso para el concesionario cometer la infracción con cargo a subsanarla posteriormente y así evitar la imposición de una sanción. Agregan,

que este incentivo perverso genera que las empresas concesionarias internalicen que determinados tipos de incumplimientos subsanables no serán sancionados.

Por otro lado, los especialistas 1, 3, 4, 7, 9, 11, 12, 13, y 14 sí consideran a la subsanación voluntaria como un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos contractuales. Señalan que ello obliga a los concesionarios a corregir de mutuo propio la falta cometida y que por lo general la corrección conlleva a un costo adicional que el concesionario tiene que asumir a fin de cumplir con sus obligaciones contractuales, generando que ese mayor costo siempre desincentivará a los incumplimientos. Agregan que la subsanación busca promover el autocontrol por parte de los administrados que han incurrido en una infracción y privilegia la prevención versus la represión, evidenciando que, bajo determinadas circunstancias, es interés del Estado priorizar el restablecimiento de la legalidad antes que imponer una sanción.

Sobre el particular, de la revisión de los expedientes sancionadores, se advierte que en la mayoría de los casos donde se aplicó la subsanación voluntaria, la empresa concesionaria ha vuelto cometer la misma infracción. Es decir, como señalan los especialistas que postulan que no es un mecanismo de desincentivo de conductas infractoras, las empresas concesionarias estarían internalizando que determinados tipos de incumplimientos subsanables no serán sancionados, afectando con ello el carácter disuasivo que persigue el régimen sancionador y de aplicación de penalidades. Esta posición es compartida por el grupo.

5.6. Excesivo plazo para la aplicación de sanciones y penalidades

¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta.

Tabla 5.6

Resumen de respuestas a la pregunta N° 06 del cuestionario

Especialistas	Respuesta
Especialista 01	Manifiesta que sí. Indica que es importante revisar el diseño del macroproceso del organismo regulador, y en caso la etapa preventiva no funciona, por desidia de la

	<p>empresa concesionaria, corresponde la activación del régimen sancionador, el mismo que debe afrontar su investigación de manera inmediata. Aquí, resulta relevante la actividad probatoria que realice el organismo regulador, y no circunscribirse a los documentos que presente la empresa Concesionario. Bajo ese escenario, debe existir una adecuada planeación temporal entre la ocurrencia del hecho y el inicio del procedimiento sancionador, considerando el tiempo que el regulador requiere para aportar medios de prueba propios, y no los escritos que presente el Concesionario.</p>
Especialista 02	<p>Señala que sí, toda vez que es importante que el Concesionario pueda sentir que el Estado salvaguarda el cumplimiento del contrato de concesión; además porque la corrección inmediata del incumplimiento del contrato de concesión ayuda a que el contrato pueda continuarse sin afectar los cronogramas.</p>
Especialista 03	<p>Manifiesta que sí y afectaría en caso haya un cambio de actores de dirección (p.e. gerente general)</p>
Especialista 04	<p>Manifiesta que sí, por cuanto el concesionario puede haber incumplido una obligación contractual por algún error originado de sus propios procedimientos, por ejemplo no dio respuesta a un requerimiento porque alguien no verificó fechas y en la oportunidad que se da cuenta de la falta la subsana, sin embargo luego de un o dos años un funcionario del OSITRAN envía un oficio dando cuenta de la falta.</p>
Especialista 05	<p>Señala que sí, por cuanto los agentes económicos a la larga internalizan la demora del Organismo Regulador en la aplicación de la sanción o las penalidades. Con ello le otorga incentivos para realizar una conducta infractora, más aún si en el extremo tienen conocimiento que sus infracciones pueden prescribir y por ende no se le podría aplicar las sanciones que correspondan. Por ello, la aplicación de las penalidades y sanciones deberían aplicarse en un plazo razonable.</p>
Especialista 06	<p>Manifiesta que no, por cuanto es una espada de Damocles que se puede usar de manera arbitraria. Por otro lado, sí genera problemas, especialmente en materia tributaria, porque si me fiscalizan para ponerme sanciones sobre periodos muy antiguos, me será muy difícil conseguir la información de los requerimientos, eso es absurdo e injusto.</p>
Especialista 07	<p>Señala que no, por cuanto todo concesionario al estar obligado a cumplir con las certificaciones ISO tiene implementadas políticas de mejora continua y, por tanto, mecanismos para implementar rápidamente acciones para que supuestos incumplimientos u otros supuestos no se repitan en el tiempo, lográndose en ese sentido el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades.</p>
Especialista 08	<p>Señala que sí, por cuanto no es razonable que habiendo transcurrido 02 años del supuesto incumplimiento intempestivamente se notifique el inicio de proceso sancionador.</p>
Especialista 09	<p>Señala que sí, por cuanto, de acuerdo con el principio de legalidad, una vez que se detecta la infracción se debe dar inicio al procedimiento sancionador para la aplicación de una sanción. En otras palabras, la Administración debe sancionar las conductas infractoras que lleguen a su conocimiento, sin posibilidad de reflexionar la conveniencia de esa persecución. Ello determina que, en principio, conocida la infracción el OSITRAN deberá iniciar el procedimiento respectivo para sancionar o penalizar. La sanción es un mecanismo que permite disuadir, desincentivar la comisión de infracciones o incumplimientos, motivando que los administrados cumplan con el Contrato o con el marco legal. Considerando ello, la postergación discrecional del inicio del procedimiento sancionador por parte de la Administración afecta claramente el carácter disuasivo de la sanción permitiendo que la conducta infractora y/o sus efectos, incluyendo los mayores beneficios que haberla incurrido podrían generar al administrado, permanezcan en el tiempo. En tal sentido, la postergación del inicio del procedimiento de aplicación de sanciones o penalidades puede ser un factor que más bien incentiva el incumplimiento, dado que en una balanza, la comisión de la actuación ilegal o contraria al contrato podría conllevar, debido a la referida postergación, mayores ventajas para el infractor.</p>
Especialista 10	<p>Manifiesta que sí, indicando que el sustento sobre dicho tema ya lo respondió en la pregunta 4.</p>
Especialista 11	<p>Señala que sí, por cuanto la oportunidad en materia sancionatoria resulta importante como elemento disuasivo, siendo además que la excesiva demora en su aplicación</p>

	puede generar que un hecho que podría resultar pasible de ser atenuado y/o solucionado respecto de sus consecuencias, pueda resultar deviniendo en irreparable, ello según sea la naturaleza del hecho dañoso o la gravedad del impacto que dicho incumplimiento pudiese acarrear y profundizar con el paso del tiempo.
Especialista 12	Manifiesta que sí, indicando que el sustento sobre dicho aspecto ya lo mencionó en la respuesta 1.
Especialista 13	Manifiesta que no, por cuanto el carácter disuasivo no tiene por qué verse afectado por el plazo, ya que un incumplimiento contractual difícilmente es algo buscado o intencional por parte del concesionario, más bien es usual que corresponda a una omisión, o una interpretación distinta entre el Concesionario y el Regulador.
Especialista 14	Señala que sí, por cuanto considera que un excesivo plazo transcurrido entre el incumplimiento y el inicio del procedimiento de sanción o penalidad afecta considerablemente el carácter disuasivo de estos mecanismos. En muchos casos, se puede observar incumplimientos repetitivos de obligaciones de los Concesionarios hasta que se inicie un determinado procedimiento, lo que refleja que no se cumpla con el objetivo disuasorio. Esto se puede ver, en algunos casos de incumplimientos en obligaciones referidas al periodo de operación de una infraestructura.
Especialista 15	Manifiesta que sí, por cuanto el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades. Pero no solo es relevante el inicio del procedimiento de aplicación de sanción, sino la fecha en que se hace efectiva la medida o el pago correspondiente, pues el costo del dinero en el tiempo hace que la sanción o penalidad impuesta sea menor que el beneficio ilícito obtenido.

Respecto a esta pregunta, doce (12) de los quince (15) especialistas respondieron que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanciones y/o penalidades sí afecta el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades. En efecto, los especialistas 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 14, y 15 manifestaron su posición en ese sentido. Como argumento de su opinión indican que la postergación del inicio del procedimiento de aplicación de sanciones o penalidades puede ser un factor que más bien incentiva el incumplimiento, por cuanto la comisión de la actuación ilegal o contraria al contrato podría conllevar, debido a la referida postergación, mayores ventajas para el infractor.

Adicionalmente, indican que los agentes económicos suelen internalizar la demora del organismo regulador en la aplicación de sanciones y/o penalidades, circunstancia que otorga incentivos para realizar una conducta infractora, más aún si tienen conocimiento que sus infracciones pueden prescribir y, por ende, no se le pueda aplicar las sanciones que correspondan. Por ello, dichos especialistas coinciden que las penalidades y sanciones deben ser aplicadas en un plazo razonable. Agregan, además, que la demora en la actuación del organismo regulador para sancionar y/o penalizar generaría un incentivo para que el concesionario no cumpla con sus obligaciones

contractuales oportunamente, a sabiendas que existe un plazo excesivamente largo para el inicio del procedimiento sancionador, permitiéndole, inclusive, que pueda subsanar voluntariamente durante dicho plazo y exigir que se le exima de responsabilidad administrativa.

Por otro lado, la posición minoritaria, conformada por los especialistas 6, 7 y 13 sostienen que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanciones y/o penalidades no afectaría el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades. Como sustento indican que el carácter disuasivo no tiene por qué verse afectado por el plazo, ya que un incumplimiento contractual difícilmente es algo buscado o intencional por parte del concesionario, más bien es usual que corresponda a una omisión o una interpretación distinta entre el concesionario y el regulador.

Sobre el particular, coincidimos con la posición mayoritaria, en el sentido que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanciones y/o penalidades sí incidiría en el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades, dado que los administrados podrían entender que existe un desinterés de la administración en perseguir las conductas infractoras, generándoles, además, la expectativa y/o posibilidad que pueda prescribir la facultad sancionadora del organismo regulador.

Asimismo, de la revisión de los expedientes sancionadores, se advierte, por ejemplo, que en el sector de infraestructura portuaria gran parte de los expedientes sancionadores se han iniciado al borde de los cuatro (4) años de cometida la infracción, es decir, al borde del plazo de prescripción. De igual manera, en materia de penalidades, hemos advertido que en el sector aeroportuario algunos expedientes de penalidades se han iniciado cerca de los diez (10) a doce (12) años posteriores a la fecha de la comisión de la infracción. Es importante mencionar que los contratos de concesión ni la normativa sectorial aplicable regulan plazos de prescripción y/o caducidad para el cobro de penalidades. No obstante ello, las empresas concesionarias vienen formulando cuestionamientos cuando se le pretende aplicar penalidades por hechos ocurridos con una antigüedad mayor de 10 años, invocando en esos casos que se le aplique el plazo

de caducidad del código civil. Como se aprecia dicha demora no solo podría estar afectando el carácter disuasivo del régimen de penalidades, sino también generando cuestionamientos sobre temas jurídicos de fondo, respecto a si existen plazos máximos para la imposición de penalidades en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público.

5.7. Razonabilidad de aplicar sanción y penalidad por un mismo incumplimiento

¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta.

Tabla 5.7

Resumen de respuestas a la pregunta N° 07 del cuestionario

Especialistas	Respuesta
Especialista 01	Señala que no, por cuanto si bien teóricamente uno puede aplicar una penalidad y una sanción, dado que podría argumentarse una diferente naturaleza, estos hechos evidencian un error en el diseño del régimen sancionador y penalidades. Bajo este escenario, debería procurarse preferir la penalidad contractual, objetiva y sin discusión, que iniciar un procedimiento administrativo sancionador, por el mismo hecho.
Especialista 02	Manifiesta que no, por cuanto considera que no puede juzgarse dos veces por la misma causa, ya que lo importante es que la penalidad aplicada o la sanción a imponerse sea lo suficiente para que el Concesionario prefiera cumplir sus obligaciones que no cumplirlas.
Especialista 03	Señala que sí, por cuanto resulta razonable que si el contrato de concesión suscrito prevé la aplicación de ambos en paralelo ello podría realizarse, cuidando siempre el ser objetivo.
Especialista 04	Manifiesta que no, por cuanto el monto por una penalidad se destina al concedente, mientras que el monto de una sanción se destina al OSITRAN. El monto de las sanciones del OSITRAN no es un ingreso anual, salvo que lo tenga como un incentivo perverso, que requiere recursos incrementando los procedimientos, para obtener mayores ingresos. Visto de esta manera, si el contrato especifica una penalidad por un incumplimiento, el OSITRAN debería eximirse de implementar el procedimiento administrativo sancionador.
Especialista 05	Manifiesta que no, por cuanto ya en términos estrictamente económicos no resulta razonable que por un mismo incumplimiento se pueda aplicar tanto sanción y penalidad a la empresa concesionaria. Es como si por un mismo daño exista doble resarcimiento. Si bien los montos de las sanciones y penalidades tienen distintos fines y usos, para el Concesionario si es un doble pago por una misma conducta infractora.
Especialista 06	Manifiesta que no, por cuanto es absolutamente irrazonable. Indica que ya lo fundamento en una respuesta anterior.
Especialista 07	Señala que no, puesto que conforme lo ha señalado previamente la penalidad no tiene en consideración el caso particular, sus atenuantes y mucho menos una correcta determinación de los daños y perjuicios generados por el incumplimiento, de ahí que consideramos más apropiado y razonable solo aplicar las sanciones administrativas.
Especialista 08	Manifiesta que no, por cuanto considera que no es razonable, debiendo ser una o la otra.

Especialista 09	Señala que no, por cuanto el OSITRAN, actuando más allá del alcance de su función normativa, ha recogido en su reglamento de sanciones como infracción administrativa a una serie de tipos infractores que ya se encuentran previstos en la gran mayoría de los Contratos de Concesión como conductas que dan lugar a la imposición de penalidades. En otras palabras, a través del RIIS, OSITRAN ha establecido como infracciones de carácter administrativo a incumplimientos de obligaciones de origen netamente contractual, pretendiendo darle de esta manera, un respaldo de legalidad y tipicidad que no tiene al no estar recogidas en norma sustantiva alguna. Así por ejemplo, vemos que infracciones contractuales tales como no contratar, entregar, restituir o renovar la Garantía de Fiel Cumplimiento y el incumplimiento de las normas medio ambientales, son incumplimientos e infracciones a la vez que son sancionadas con penalidades por el Contrato de Concesión y con multas por el RIIS. No resulta razonable ni justificado que a través del RIIS se equiparen incumplimientos contractuales e infracciones administrativas, no solo porque su tipificación responde a finalidades distintas sino también porque la "doble tipificación" puede derivar en consecuencias demasiosas gravosas para los Concesionarios pues, bajo ese criterio, una determinada conducta podría ser sancionada tanto con una penalidad contractual como con una sanción administrativa. Tomando en consideración lo indicado, tenemos que ante la imposición de una sanción y/o penalidad concreta, los concesionarios siempre podrán ejercer su derecho de contradicción y cuestionar la imposición de tales sanciones/penalidades. Como agravante de la situación, tenemos que, en la práctica, OSITRAN ha tenido y tiene una posición cambiante a lo largo de los años, generando gran incertidumbre entre los concesionarios.
Especialista 10	Señala que sí, por cuanto, en principio, el castigo por un incumplimiento (sanción y/o penalidad) debe ser de una magnitud tal que desincentive el incumplimiento por parte del Concesionario. Por lo tanto, en algunos casos donde se aplica el tope de la multa del Cuadro 9 del RIIS, podría ser conveniente aplicar también la penalidad. De manera similar, si la penalidad no es lo suficiente disuasiva (como ocurre en algunos casos, más aún cuando no se tiene información de cómo se calcularon), se debería aplicar también una sanción.
Especialista 11	Señala que no, por cuanto bajo el principio del Non bis in idem, ello no resultaría razonable.
Especialista 12	Manifiesta que sí, en la medida que responden a distinta naturaleza (sanción: preventiva y represora; penalidad: resarcitoria). En todo caso, para el diseño de nuevos contratos las penalidades debieran diferenciar el resarcimiento al Estado del resarcimiento a los usuarios, y en este último supuesto, establecer mecanismos para canalizar los recursos en beneficio directo de estos.
Especialista 13	Señala que no, que es totalmente incomprensible desde su punto de vista como Economista. Indica que no entiende por qué un solo hecho debiera tener dos castigos. En mi opinión debiera existir solamente las sanciones contenidas en el contrato de concesión.
Especialista 14	Señala que sí, dado que la sanción y la penalidad tienen diferentes orígenes de procedencia, si resulta factible la aplicación para un mismo incumplimiento contractual. No obstante, ya desde el diseño del Contrato de Concesión, las partes pueden definir la aplicación de un solo procedimiento para un mismo incumplimiento. Agrega que se debe evaluar en dicha etapa, la conveniencia en la aplicación de ambos procedimientos.
Especialista 15	Señala que sí, por cuanto la distinta naturaleza, desde una perspectiva legal que tienen la penalidad (resarcimiento a una de las partes de un contrato hacia la otra por el incumplimiento de una obligación contractual) y sanción (impuesta por una autoridad administrativa por el incumplimiento de una obligación), lo importante es que el monto total de la sanción y/o penalidad desincentive el incumplimiento de las obligaciones del contrato de concesión por parte del concesionario, por lo que tiene que ser mayor que el beneficio ilícito esperado.

Respecto a esta pregunta, mayoritariamente los especialistas encuestados señalan que no resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria. En efecto, los especialistas 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 11 y 13 manifiestan su posición en ese sentido. Como argumento de la posición mayoritaria se sostiene que en términos estrictamente económicos no resulta razonable que por un mismo incumplimiento se pueda aplicar tanto sanción y penalidad a la misma empresa concesionaria. Indican que es como si por un mismo daño exista doble resarcimiento. Agregan que si bien los montos de las sanciones y penalidades tienen distintos fines y usos, para el concesionario sí es un doble pago por una misma conducta infractora y que, desde una perspectiva de razonabilidad, congruencia y proporcionalidad, no debería aplicarse sanción y penalidad por un mismo hecho generador y/o incumplimiento contractual. La aplicación de sanción y penalidad a la misma vez es contraria a la buena fe contractual y podría considerarse un abuso de derecho.

Por otro lado, la posición minoritaria, representado por los especialistas 3, 10, 14 y 15 tienen una posición distinta. Como sustento de su posición indican que en atención a que las penalidades y sanciones tienen naturaleza distinta, se justifica que pueda sancionarse y penalizarse a una empresa concesionaria por un mismo incumplimiento contractual.

Sobre este último, si bien, desde el punto de vista jurídico, no existe limitación para que se pueda sancionar y penalizar a una empresa concesionaria por un mismo incumplimiento contractual, se puede apreciar que en el diseño los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público no en todos los casos se habilita dicha posibilidad. Por ejemplo, en veinte (20) de los treinta y dos (32) contratos de concesión vigentes se puede aplicar tanto sanción como penalidad por un mismo incumplimiento contractual; mientras que en los 12 restantes, si un incumplimiento está tipificado como conducta sancionable y también penalizable, únicamente se aplicará sanción. Cabe precisar que en estos contratos de concesiones con regulaciones distintas no se justifican las razones técnicas y jurídicas sobre por qué se opta por una opción u otra. Inclusive, en contratos de concesión que corresponden a un mismo tipo de infraestructura existe esta dualidad de criterios.

En ese sentido, consideramos necesario que, al momento del diseño del contrato de concesión, independientemente de la naturaleza que tengan la sanción y penalidad, debe justificarse técnica y jurídicamente las razones por las cuales un mismo incumplimiento pueda ser sujeta de sanción y penalidad.

CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES

Como resultado del trabajo de investigación, se ha llegado a las siguientes conclusiones:

1. El primer marco normativo en materia sancionadora aplicable a los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, vigente desde el año 1999 al 2003, establecía que las sanciones e infracciones eran de aplicación supletoria a las que hubiesen sido expresamente previstas en los contratos de concesión, evidenciándose una confusión conceptual sobre la naturaleza de las sanciones, pues consideraba que estas podían pactarse a través de contratos de concesión; es decir, por acuerdo de voluntades, cuando el régimen sancionador solo puede ser establecido por norma jurídica, dado que es ejercicio de potestad sancionadora del Estado.
2. Respecto al régimen sancionador, la normativa aplicable establece el plazo de prescripción de cuatro (4) años; mientras que respecto a las penalidades el contrato de concesión ni la normativa sectorial regulan plazos de prescripción y/o caducidad para la aplicación de penalidades. Esta particularidad ha generado que en algunos expedientes donde el organismo regulador se ha demorado más de diez (10) años para iniciar el procedimiento de aplicación de penalidades, las empresas concesionarias formulen cuestionamientos por dicha temporalidad, invocando que se le aplique el plazo de prescripción de 10 años establecido en numeral 1 del artículo 2001 del Código Civil. Es decir, dicha demora no solo podría estar afectando el carácter disuasivo del régimen de penalidades, sino también generando cuestionamientos sobre temas jurídicos de fondo, respecto a si existen plazos máximos para la imposición de penalidades en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público.
3. La mayor cantidad de sanciones administrativas y penalidades contractuales aplicadas se han generado por incumplimientos relacionados con la operación de la infraestructura concesionada y la prestación del servicio. En el caso de las penalidades, resaltan adicionalmente los incumplimientos originados por la no

ejecución de obras de la infraestructura concedida en la oportunidad y/o bajo las condiciones establecidas en el contrato de concesión. Las sanciones administrativas y penalidades contractuales aplicadas han recaído mayoritariamente en el sector portuario, a pesar de que dicho sector no es el que tenga la mayor cantidad de contratos de concesión vigentes. Asimismo, la mayoría de los tipos de incumplimiento observados son recurrentes en el tiempo, predominando la vinculada con los niveles de servicio y productividad de las empresas concesionarias.

4. En los contratos de concesión que resulta viable la aplicación de sanción administrativa y penalidad por un mismo incumplimiento contractual, ni los reglamentos de infracciones y sanciones anteriores y el vigente, así como tampoco la Directiva de aplicación de penalidades, contemplan un procedimiento específico para su trámite. Es decir, no desarrollan si estos procedimientos tienen que tramitarse de manera simultánea o paralela, advirtiéndose que en algunos casos primero se tramita la penalidad y luego el procedimiento sancionador. Además, se aprecia que son las mismas autoridades administrativas que participan tanto en el trámite de penalidad y sanción por el mismo incumplimiento, pudiéndose afectar las garantías e imparcialidad que exige la tramitación de procedimientos de aplicación de sanciones y penalidades.
5. La aplicación del criterio de análisis costo-beneficio y la figura jurídica de subsanación voluntaria han generado el archivamiento de una cantidad importante de expedientes de procedimientos sancionadores en los últimos cinco (5) años, conllevando a que las empresas infractoras no asuman su responsabilidad administrativa por el incumplimiento del contrato, pues quedan exentas de la aplicación de una sanción a pesar de que la infracción sí se ha cometido. Esta situación estaría perjudicando el carácter disuasivo que se busca generar con el régimen de sanciones y penalidades, dado que cada vez es mayor la cantidad de expedientes que se vienen archivando por la aplicación de ambos conceptos, costo-beneficio y subsanación voluntaria, en comparación con los procedimientos administrativos que sí concluyen con la aplicación de una sanción.

6. El extemporáneo ejercicio de la función supervisora por parte del ente regulador frente a los incumplimientos de las empresas concesionarias contraviene el carácter disuasivo que se busca con el régimen de sanciones y penalidades, pues está generando que las empresas continúen operando por largos períodos de tiempo sin cumplir adecuadamente con sus obligaciones contractuales.

CAPÍTULO VII. RECOMENDACIONES

En base al análisis realizado y las conclusiones expuestas, se formulan las siguientes recomendaciones:

1. En los nuevos contratos de concesión bajo la modalidad de APP, si bien las sanciones y penalidades tienen naturaleza jurídica distinta, debería evaluarse la conveniencia de aplicar sanciones y penalidades por un mismo incumplimiento contractual ante situaciones que pueden generar un impacto significativo en la operación de la infraestructura, ello considerando el carácter disuasivo que estas medidas buscan, con la finalidad de uniformizar la regulación dispersa sobre dicha materia.
2. Para los nuevos contratos de concesión, se debería evaluar la posibilidad de que las empresas concesionarias puedan impugnar ante una instancia alterna las penalidades impuestas por el organismo regulador, a fin de uniformizar la posibilidad de que pueda existir un órgano revisor de las decisiones de primera instancia.
3. El organismo regulador, respecto a los contratos de concesión vigentes y en los casos que corresponda, debería establecer procedimientos específicos para la aplicación de penalidades y sanciones por un mismo incumplimiento, diferenciando a los órganos que participan en ambos procedimientos, a efectos de no afectar las garantías e imparcialidad que requiere este tipo de actuaciones.
4. El organismo regulador debería implementar mecanismos internos que eviten que los plazos entre la comisión de las infracciones y el inicio de un procedimiento sancionador y/o de aplicación de penalidades no sean extensos, a fin de no afectar el carácter disuasivo que estas persiguen.
5. El organismo regulador debería evaluar la posibilidad de efectuar cambios en su marco normativo respecto a la aplicación del análisis costo-beneficio y subsanación voluntaria, estableciendo limitaciones en su aplicación cuando se

advierta incumplimientos reiterativos que tengan incidencia significativa en el cumplimiento de las obligaciones sustanciales de la empresa concesionaria, atendiendo a que ello estaría impactando el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades.

6. El organismo regulador debería implementar en su página web un registro centralizado con el detalle de todas las sanciones y penalidades aplicadas a las empresas concesionarias, clasificadas según su nivel de gravedad, al que cualquier interesado pueda acceder en forma libre, de tal manera que estos puedan tomar decisiones mejor informados sobre el perfil de cumplimiento de dichas empresas.

ANEXOS

ANEXO I

CANTIDAD DE SANCIONES DESDE EL AÑO 2000 HASTA EL 2022

PRESENTADOS: (A) POR SECTOR CONCESIONADO SEGÚN TIPO DE

INFRACCIÓN; (B) POR TIPO DE SANCIÓN SEGÚN EL SECTOR

CONCESIONADO; (C) POR EMPRESA CONCESIONARIA SEGÚN TIPO DE

INFRACCIÓN; (D) POR TIPO DE SANCIÓN SEGÚN EMPRESA

CONCESIONARIA

**I.A. CANTIDAD DE SANCIONES POR SECTOR CONCESIONADO SEGÚN
TIPO DE INFRACCIÓN (I)**

Sector	I 01	I 02	I 03	I 04	I 05	I 06	I 07	I 08	I 09	I 10	Total
Aeroportuario	6	1	3	4	3		1	1	2	5	26
Ferroviano y Metro de Lima	11	1	17		6	1	1			11	48
Portuario	9	4	61		2	1		3	1	4	85
Red Vial	9	6	18	1	8	7				22	71
Total	35	12	99	5	19	9	2	4	3	42	230

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

**I.B. CANTIDAD DE SANCIONES POR TIPO DE SANCIÓN SEGÚN EL
SECTOR CONCESIONADO**

Sector	Por cantidad de UIT	Por amonestación	Por % de ingresos	Total
Aeroportuario	18	5	3	26
Ferroviano y Metro de Lima	29	10	9	48
Portuario	83	1	1	85
Red Vial	67	4	0	71
Total	197	20	13	230

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

**I.C. CANTIDAD DE SANCIONES POR EMPRESA CONCESIONARIA
SEGÚN TIPO DE INFRACCIÓN (I)**

Empresa	I 01	I 02	I 03	I 04	I 05	I 06	I 07	I 08	I 09	I 10	Total
Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	2		1							2	5
Aeropuertos del Perú	2	1			1		1	1		1	7
APM Terminals Callao			35					2		1	38
Carretera Andina del Sur S.A.C. (SURVIAL)					1					1	2
Carretera Sierra Piura (antes C. Canchaque)			2								2
CONCAR S.A.				1						1	2
Concesionaria IIRSA Norte S.A.	1		2							1	4
Concesionaria Interoceánica Tramo 2	1				1	1				1	4
Concesionaria Interoceánica Tramo 3	1	1								1	3
Concesionaria Vial del Perú S.A.		2	7			1				1	11
Concesionaria Vial del Sol.						1				1	2
Concesionaria Vial del Sur S.A. – COVISUR	5	1	6		2					1	15
Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.										4	4
Consortio Concesión Chancay-Acos					1	1				1	3
Consortio Ferrocarril Trasandino S.A.	4		3							5	12
Consortio Nuevo Metro de Lima S.A.		1								2	3
Consortio Paracas S.A.	1		12							1	14
Desarrollo Vial de los Andes - DEVIANDES						2				1	3
DP World Callao SRL	4	2	6		1	1				1	15
Ferrovías Central Andina	2		1		2	1				3	9
Intersur Concesiones										1	1
Lima Airport Partners	2		2	4	2				2	1	13
OBRAINSA Concesión Valle del Zaña	1	1			2					2	6
Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)			1			1				2	4
Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi										1	1
Sociedad Concesionaria Autopista del Norte		1			1					3	5
Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR	1	2			1			1	1		6
Terminales Portuarios Euroandinos Paita	2									1	3
Transportadora Callao	1		8								9
Tren Urbano de Lima	5		13		4		1			1	24
Total	35	12	99	5	19	9	2	4	3	42	230

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

**I.D. CANTIDAD DE SANCIONES POR TIPO DE SANCIÓN SEGÚN
EMPRESA CONCESIONARIA**

Empresa	Por cantidad de UIT	Por amonestación	Por % de ingresos	Total
Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	5			5
Aeropuertos del Perú S.A.	6	1		7
APM Terminals Callao S.A.	38			38
Carretera Andina del Sur S.A.C. (antes SURVIAL)	2			2
Carretera Sierra Piura (antes Concesión Canchaque)	2			2
CONCAR S.A.	1	1		2
Concesionaria IIRSA Norte S.A.	4			4
Concesionaria Interoceánica Tramo 2	4			4
Concesionaria Interoceánica Tramo 3	3			3
Concesionaria Vial del Perú S.A.	11			11
Concesionaria Vial del Sol S.A.	2			2
Concesionaria Vial del Sur S.A.	15			15
Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	4			4
Consorcio Concesión Chancay-Acos	2	1		3
Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A.	2	3	7	12
Consorcio Nuevo Metro de Lima S.A.	3			3
Consorcio Paracas S.A.	14			14
Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. - DEVIANDES	3			3
DP World Callao S.R.L.	14	1		15
Ferrovías Central Andina S.A.		7	2	9
Intersur Concesiones S.A.	1			1
Lima Airport Partners S.R.L.	6	4	3	13
OBRAINSA Concesión Valle del Zaña	6			6
Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	2	2		4
Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi	1			1
Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.	5			5
Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR	5		1	6
Terminales Portuarios Euroandinos Paita	3			3
Transportadora Callao S.A.	9			9
Tren Urbano de Lima S.A.	24			24
Total	197	20	13	230

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

ANEXO II
IMPORTE DE SANCIONES DESDE EL AÑO 2000 HASTA EL 2022
PRESENTADOS: (A) POR SECTOR CONCESIONADO; (B) POR TIPO DE
INFRACCIÓN; (C) POR EMPRESA CONCESIONARIA

II.A. IMPORTE DE SANCIONES POR SECTOR CONCESIONADO

Sector	Total (S/)
Aeroportuario	1,755,984
Ferroviaria y Metro de Lima	8,868,221
Portuario	24,417,751
Red Vial	3,257,501
Total	38,299,456

Elaboración propia

Fuente: OSITRAN

II.B. IMPORTE DE SANCIONES POR TIPO DE INFRACCIÓN

Tipo de infracción (I)	Total (S/)
I 01. Infracciones de carácter general	2,381,731
I 02. Infracciones relacionadas con las inversiones	1,735,746
I 03. Infracciones relativas a la operación de la infraestructura y a la prestación del servicio	30,497,702
I 04. Infracciones relativas al acceso a la infraestructura	455,471
I 05. Infracciones relativas a la información, documentación y la contabilidad regulatoria	478,270
I 06. Infracciones relativas a tarifas, cargos de acceso y recargos	2,135,005
I 07. Infracciones relativas a las obligaciones de las entidades prestadoras frente a los usuarios	279,557
I 08. Infracciones relativas a las normas sobre reclamos de los usuarios y solución de controversias	120,400
I 09. Infracciones relativas al incumplimiento de las disposiciones o decisiones de OSITRAN o del concedente	-
I 10. Infracciones relativas a pago de retribución u otros	215,575
Total	38,299,456

Elaboración propia

Fuente: OSITRAN

II.C. IMPORTE DE SANCIONES POR EMPRESA CONCESIONARIA

Empresa	Total (S/)
Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	761,416
Aeropuertos del Perú S.A.	399,237
APM Terminals Callao S.A.	20,607,901
Carretera Andina del Sur S.A.C. (antes SURVIAL S.A.)	13,175
Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.C.)	78,100
CONCAR S.A.	9,600
Concesionaria IIRSA Norte S.A.	84,575
Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	39,975
Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	150,850
Concesionaria Vial del Perú S.A.	1,258,378
Concesionaria Vial del Sol S.A.	199,425
Concesionaria Vial del Sur S.A. – COVISUR	1,022,056
Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	90,350
Consortio Concesión Chancay-Acos S.A.	24,775
Consortio Ferrocarril Trasandino S.A.	98,219
Consortio Nuevo Metro de Lima S.A.	61,470
Consortio Paracas S.A.	448,495
Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. - DEVIANDES	41,805
DP World Callao S.R.L.	2,449,600
Intersur Concesiones S.A.	8,085
Lima Airport Partners S.R.L.	593,406
OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	144,425
Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	24,130
Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.	1,925
Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.	67,798
Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR	812,700
Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	56,980
Transportadora Callao S.A.	42,075
Tren Urbano de Lima S.A.	8,708,532
Total	38,299,456

Elaboración propia

Fuente: OSITRAN

ANEXO III

**CANTIDAD DE PENALIDADES DESDE EL AÑO 2000 HASTA EL 2022
PRESENTADOS: (A) POR SECTOR CONCESIONADO SEGÚN TIPO DE
PENALIDAD; (B) POR MODALIDAD DE PENALIZACIÓN SEGÚN EL
SECTOR CONCESIONADO; (C) POR EMPRESA CONCESIONARIA SEGÚN
TIPO DE PENALIDAD; (D) POR MODALIDAD DE PENALIZACIÓN SEGÚN
EMPRESA CONCESIONARIA**

**III.A. CANTIDAD DE PENALIDADES POR SECTOR CONCESIONADO
SEGÚN TIPO DE PENALIDAD (P)**

Sector	P 01	P 02	P 03	P 04	P 05	P 06	P 07	P 08	P 09	P 10	Total
Aeroportuaria			1	10	30		2	9		1	53
Ferrovías y Metro de Lima		2	1		36		1	3		1	44
Portuaria				52	24	2		3			81
Red Vial			1	1	3		1	24		4	34
Total	-	2	3	63	93	2	4	39	-	6	212

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

**III.B. CANTIDAD DE PENALIDADES POR MODALIDAD DE
PENALIZACIÓN SEGÚN EL SECTOR CONCESIONADO**

Sector	Por cantidad UIT	Por % de ingresos
Aeroportuario	53	
Ferroviana y Metro de Lima	43	1
Portuario	81	
Red Vial	34	
Total	211	1

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

**III.C. CANTIDAD DE PENALIDADES POR EMPRESA CONCESIONARIA
SEGÚN TIPO DE PENALIDAD**

Empresa	P 01	P 02	P 03	P 04	P 05	P 06	P 07	P 08	P 09	P 10	Total
Aeropuertos Andinos del Perú S.A.				5	12		1	8			26
Aeropuertos del Perú			1	5	18		1	1		1	27
APM Terminals Callao				19	11			1			31
Autopista del Norte										1	1
Carretera Sierra Piura (antes C. Canchaque)										1	1
Concesionaria IIRSA Norte S.A.								2			2
Concesionaria Interoceánica Tramo 3								1			1
Concesionaria Puerto Amazonas S.A.					2						2
Concesionaria Vial del Perú S.A.			1								1
Concesionaria Vial del Sol								6			6
Concesionaria Vial del Sur S.A. – COVISUR								1			1
Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.					3		1	12			16
Consortio Concesión Chancay-Acos S.A.										1	1
Consortio Ferrocarril Trasandino S.A.			1								1
Consortio Nuevo Metro de Lima S.A.		1			28		1	3			33
Desarrollo Vial de los Andes - DEVIANDES				1							1
DP World Callao S.R.L				23	2	1					26
Intersur Concesiones								1			1
OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.								1		1	2
Sociedad Concesionaria Hidrovía Amazónica								1			1
Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.				10	2	1					13
Transportadora Callao					7			1			8
Tren Urbano de Lima		1			8					1	10
Total		2	3	63	93	2	4	39		6	212

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

**III.D. CANTIDAD DE PENALIDADES POR MODALIDAD DE
PENALIZACIÓN SEGÚN EMPRESA CONCESIONARIA**

Empresa	Por cantidad de UIT	Por % de ingresos
Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	26	
Aeropuertos del Perú S.A.	27	
APM Terminals Callao S.A.	31	
Autopista del Norte S.A.C.	1	
Carretera Sierra Piura (antes Concesión Canchaque)	1	
Concesionaria IIRSA Norte S.A.	2	
Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	1	
Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	2	
Concesionaria Vial del Perú S.A.	1	
Concesionaria Vial del Sol S.A.	6	
Concesionaria Vial del Sur S.A. – COVISUR	1	
Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	16	
Consorcio Concesión Chancay-Acos S.A.	1	
Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A.		1
Consorcio Nuevo Metro de Lima S.A.	33	
Desarrollo Vial de los Andes – DEVIANDES	1	
DP World Callao S.R.L.	26	
Intersur Concesiones S.A.	1	
OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	2	
Sociedad Concesionaria Hidrovía Amazónica	1	
Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	13	
Transportadora Callao S.A.	8	
Tren Urbano de Lima S.A.	10	
Total	211	1

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

ANEXO IV
IMPORTE DE PENALIDADES DESDE EL AÑO 2000 HASTA EL 2022
PRESENTADOS: (A) POR SECTOR CONCESIONADO; (B) POR TIPO DE
PENALIDAD; (C) POR EMPRESA CONCESIONARIA

IV.A. IMPORTE DE PENALIDADES POR SECTOR CONCESIONADO

Sector	Total (S/)
Aeroportuaria	45,263,798
Ferrovías y Metro de Lima	6,769,350
Portuaria	17,089,529
Red Vial	6,131,724
Total	75,254,401

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

IV.B. IMPORTE DE PENALIDADES POR TIPO DE PENALIDAD

Tipo de incumplimiento	Total (S/)
P 01. Penalidades referidas a eventos a la fecha de suscripción del contrato	-
P 02. Penalidades referidas al régimen de bienes	28,850
P 03. Penalidades referidas al mantenimiento de los bienes de concesión	110,839
P 04. Penalidades referidas a la explotación de la concesión, calidad y niveles de servicios	15,220,450
P 05. Penalidades referidas a la ejecución de las obras y reglamento de contratación	41,144,867
P 06. Penalidades referidas al régimen económico financiero y tarifas	71,350
P 07. Penalidades referidas al régimen de garantías y seguros	359,621
P 08. Penalidades referidas a consideraciones socio ambientales	14,130,586
P 09. Penalidades referidas a la relación con socios terceros y personal	-
P 10. Penalidades referidas a competencias administrativas y presentación de información	187,837
Total	75,254,401

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

IV.C. IMPORTE DE PENALIDADES POR EMPRESA CONCESIONARIA

Empresa concesionaria	Total (S/)
Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	40,630,821
Aeropuertos del Perú S.A.	4,632,977
APM Terminals Callao S.A.	11,270,862
Autopista del Norte S.A.C.	764
Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque SAC)	1,599
Concesionaria IIRSA Norte S.A.	33,790
Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	23,912
Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	319,800
Concesionaria Vial del Perú S.A.	69,129
Concesionaria Vial del Sol S.A.	117,295
Concesionaria Vial del Sur S.A. – COVISUR	17,065
Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	5,844,562
Consorcio Concesión Chancay-Acos S.A.	3,820
Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A.	-
Consorcio Nuevo Metro de Lima S.A.	6,364,650
Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. – DEVIANDES	7,248
DP World Callao S.R.L.	3,979,798
Intersur Concesiones S.A.	1,910
OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	10,629
Sociedad Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A.	633,600
Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	310,110
Transportadora Callao S.A.	575,360
Tren Urbano de Lima S.A.	404,700
Total	75,254,401

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

ANEXO V

**EXPEDIENTES ARCHIVADOS POR CRITERIO DE COSTO-BENEFICIO Y
SUBSANACIÓN VOLUNTARIA DESDE EL AÑO 2000 HASTA EL AÑO 2022
PRESENTADOS: (A) POR SECTOR Y MOTIVO DE ARCHIVAMIENTO; (B)
POR SECTOR Y TIPO DE INFRACCIÓN; (C) POR MOTIVO DE ARCHIVO
Y TIPO DE INFRACCIÓN; (D) POR EMPRESA CONCESIONARIA; (E) POR
EMPRESA Y TIPO DE INFRACCIÓN**

V.A. CANTIDAD DE EXPEDIENTES ARCHIVADOS POR SECTOR Y MOTIVO DE ARCHIVAMIENTO

Sector	Costo - Beneficio	Subsanación voluntaria	Total
Aeroportuario	12	20	32
Ferroviaria y Metro de Lima	6	8	14
Portuario	22	16	38
Red Vial	40	48	88
Total	80	92	172

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

V.B. CANTIDAD DE EXPEDIENTES ARCHIVADOS POR SECTOR Y TIPO DE INFRACCIÓN (I)

Sector	I 01	I 02	I 03	I 04	I 05	I 06	I 07	I 08	I 09	I 10	Total
Aeroportuario	6		5	1	9	3	4	3		1	32
Ferroviaria y Metro de Lima	4				3		2	4		1	14
Portuario	6	1	10		8	1		5		7	38
Red Vial	8	1	20		22	2	12	10		13	88
Total	24	2	35	1	42	6	18	22	-	22	172

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

V.C. CANTIDAD DE EXPEDIENTES ARCHIVADOS POR MOTIVO DE ARCHIVO Y TIPO DE INFRACCIÓN

Motivo de archivo	I 01	I 02	I 03	I 04	I 05	I 06	I 07	I 08	I 09	I 10	Total
Costo-Beneficio	7		22	1	21	2	1	12		14	80
Subsanación voluntaria	17	2	13		21	4	17	10		8	92
Total	24	2	35	1	42	6	18	22	-	22	172

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

**V.D. CANTIDAD DE EXPEDIENTES ARCHIVADOS POR EMPRESA
CONCESIONARIA**

Empresa	Costo - Beneficio	Subsanación voluntaria	Total
Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	3	6	9
Aeropuertos del Perú S.A.	4	9	13
APM Terminals Callao S.A.	3	3	6
Carretera Andina del Sur S.A.C. (SURVIAL)	1	2	3
Carretera Sierra Piura S.A.C (C. Canchaque)	2	4	6
Concesionaria IIRSA Norte S.A.	1	1	2
Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	1	4	5
Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	2	3	5
Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	4	1	5
Concesionaria Salaverry Terminal Internac.	2		2
Concesionaria Vial del Perú S.A.	7	3	10
Concesionaria Vial del Sol S.A.		2	2
Concesionaria Vial del Sur S.A.	8	4	12
Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.		2	2
Consorcio Concesión Chancay Acos S.A.	2	3	5
Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A.	1	1	2
Consorcio Nuevo Metro de Lima S.A.		2	2
Consorcio Paracas S.A.	1		1
Desarrollo Vial de los Andes - DEVIANDES	2	1	3
DP World Callao S.R.L.	2		2
Ferrovías Central Andina S.A.	2		2
Intersur Concesiones S.A.		3	3
Lima Airport Partners S.R.L.	5	5	10
OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	3	3	6
Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	6	10	16
Sociedad Concesionaria Autopista del Norte	4	1	5
Sociedad Concesionaria Hidrovía Amazónica	2	1	3
Sociedad Concesionaria Peruana de Vías	1	2	3
Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR		3	3
Terminal Portuario Paracas S.A.	2	3	5
Terminales Portuarios Euroandinos Paita SA	2	3	5
Transportadora Callao S.A.	4	2	6
Tren Urbano de Lima S.A.	3	5	8
Total	80	92	172

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

**V.E. CANTIDAD DE EXPEDIENTES ARCHIVADOS POR EMPRESA Y
TIPO DE INFRACCIÓN (I)**

Empresa	I 01	I 02	I 03	I 04	I 05	I 06	I 07	I 08	I 09	I 10	Total
Aeropuertos Andinos del Perú					4	2	2			1	9
Aeropuertos del Perú SA	5		2		2	1	1	2			13
APM Terminals Callao			1		2			3			6
Carretera Andina del Sur					1		1	1			3
Carretera Sierra Piura (antes C. Canchaque)					4		2				6
Concesionaria IIRSA Norte	0						1	1			2
Concesionaria Interoceánica Tramo 2 SA	1				1		1			2	5
Concesionaria Interoceánica Tramo 3 SA	1				1	1	1	1			5
Concesionaria Puerto Amazonas	1		2		1					1	5
Concesionaria Salaverry Terminal Internacional										2	2
Conc. Vial del Perú	1	0			2		2	3		2	10
Conc. Vial del Sol			1					1			2
Conc. Vial del Sur	1		7		1	1	1	1			12
Concesionaria Vial Sierra Norte		1			1						2
Consorcio Concesión Chancay Acos	1				2			1		1	5
Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A.	1		0		0					1	2
Consorcio Nuevo Metro de Lima	1				1						2
Consorcio Paracas S.A.			1								1
Desarrollo Vial de los Andes – DEVIANDES	1				1					1	3
DP World Callao S.R.L.	1					1					2
Ferrovías Central Andina					1			1			2
Intersur Concesiones SA					2		1				3
Lima Airport Partners	1		3	1	3		1	1			10
OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	1		1		2					2	6
Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)			9		1		1			5	16
Sociedad Concesionaria Autopista del Norte			2		3						5
Sociedad Concesionaria Hidrovía Amazónica SA	1				2						3
Sociedad Concesionaria Peruana de Vías S.A	1						1	1			3
Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR		1			2						3
Terminal Portuario Paracas	1		2		1			1			5
Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	2							1		2	5
Transportadora Callao			4							2	6
Tren Urbano de Lima	2				1		2	3			8
Total	24	2	35	1	42	6	18	22	-	22	172

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

ANEXO VI
RESUMEN DE EXPEDIENTES DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO
SANCIONADOR (PAS) DESDE EL AÑO 2000 HASTA EL AÑO 2022 POR
EMPRESA CONCESIONARIA

Empresa: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Sector: Aeroportuario

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
45-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (julio 2012 y marzo 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 3,850
02-2016	Incumplir pago Aporte por Regulación de Nov-2015 dentro del plazo establecido	I 10	S/ 790
33-2016	No haber efectuado mantenimiento correctivo a los vehículos SEI	I 03	S/ 513,500
76-2021	Incumplimiento contractual de la empresa por no haber entregado – a la fecha - a favor del MTC el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del primer trimestre del 2020 menos el PAMO del primer trimestre del 2020 [50%*(PAMOt – IRt)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al primer trimestre del año 2020.	I 01	S/ 220,000
88-2021	Incumplimiento contractual de la empresa por no haber entregado – a la fecha - a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del cuarto trimestre del 2020 menos el PAMO del cuarto trimestre del 2020 [50%*(PAMOt – IRt)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al cuarto trimestre del año 2020.	I 01	S/ 23,276

Empresa: Aeropuertos del Perú S.A.

Sector: Aeroportuario

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
07-2010	Elevación de expediente de recurso de apelación de la Asociación Atenea fuera del plazo establecido en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias.	I 08	S/ 36,000
56-2015	Pago de aporte por regulación (enero 2012 y diciembre 2013)	I 10	Amonestación
26-2016	Retraso en la presentación del Reporte de Avance de Obras - RAO N° 32	I 05	S/ 8,098
48-2016	Haber contratado bajo una modalidad distinta a la prevista en el Contrato de Concesión	I 01	S/ 15,800
27-2018	Incumplimiento por prácticas dilatorias en el acceso a facilidad esencial de rampa en el Aeropuerto de Iquitos. Resultado de las diligencias practicadas con ocasión de la denuncia presentada por la empresa TRANSBER IQUITOS S.A.C.	I 02	S/ 67,728
24-2019	Incumplimiento referido a no brindar un servicio a los Usuarios, de acuerdo con las especificaciones de calidad y cobertura establecidas en los Contratos de Concesión. Informe de Hallazgo emitido como resultado de las diligencias practicadas con ocasión de la denuncia de oficio promovida por la Acción Preventiva realizada por la Segunda Fiscalía Provincial de Prevención del Delito de Loreto, llevada a cabo en las instalaciones del aeropuerto de Iquitos, el día 02 de febrero de 2019.	I 01	S/ 13,482
67-2020	Incumplimiento del Concesionario por no contar con módulos y/u oficinas de atención al Usuario, conforme a lo señalado en el artículo 14 del Reglamento de Usuarios de la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN.	I 07	S/ 258,129

Empresa: APM Terminals Callao S.A.

Sector: Portuario

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
14-2014	No elevar los expedientes de reclamo al Tribunal de Solución de Controversias, dentro del plazo.	I 08	S/ 15,200
01-2015	Elevar los expedientes al Tribunal de Solución de Controversias fuera del plazo establecido en la normativa aplicable.	I 08	S/ 61,600
22-2015	Restringir la atención de naves con Nitrato de Amonio a granel en las clasificaciones IMO 1 (explosivos) e IMO 5 (oxidantes), dentro de los antecedentes del hallazgo se observa la denuncia de dicha conducta del Concesionario, por parte de Juan Carlos León Siles, representante de ADEX y miembro del Consejo de Usuarios de Puertos.	I 03	S/ 34,612

32-2015	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel en general en el cuarto trimestre de explotación (abril - junio 2012)	I 03	S/ 64,488
47-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (febrero y mayo 2013), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 5,775
03-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga sólida a granel general (Séptimo Trimestre de Explotación)	I 03	S/ 1,777,500
04-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga sólida a granel general (Octavo Trimestre de Explotación)	I 03	S/ 1,777,500
07-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general (Noveno Trimestre de Explotación)	I 03	S/ 1,673,892
08-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general (Décimo Trimestre de Explotación)	I 03	S/ 1,543,068
10-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general 11T (Décimo Primer Trimestre de Explotación)	I 03	S/ 1,173,071
12-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general 12T (Décimo Trimestre de Explotación)	I 03	S/ 1,647,071
16-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general 13T (Décimo Tercer Trimestre de Explotación)	I 03	S/ 1,777,500
17-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general 14T (Décimo Cuarto Trimestre de Explotación)	I 03	S/ 1,777,500
18-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general 15T (Décimo Quinto Trimestre de Explotación)	I 03	S/ 1,220,985
23-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga sólida a granel general (Décimo Sexto Trimestre)	I 03	S/ 1,643,279
24-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga sólida a granel general (Décimo Séptimo Trimestre)	I 03	S/ 1,348,451
29-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general (Décimo Octavo Trimestre)	I 03	S/ 1,224,105
21-2018	Incumplimiento de obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y de Productividad para cualquier tipo de Nave, para cualquier tipo de carga y para carga sólida a granel fertilizantes correspondiente al décimo tercer trimestre de explotación (Julio - Setiembre 2014)	I 03	S/ 63,080
31-2018	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad de Carga Sólida a Granel Fertilizante en el décimo cuarto trimestre de explotación de la Concesión (octubre - Diciembre 2014)	I 03	S/ 89,018
08-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y de Productividad para carga sólida a granel de fertilizantes correspondientes al décimo quinto trimestre de Explotación (enero - marzo 2015) del Terminal Norte Multipropósito del Callao	I 03	S/ 36,414
18-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y de Productividad para carga sólida a granel de fertilizantes correspondiente al décimo sexto trimestre de Explotación (abril-junio 2015)	I 03	S/ 50,568
39-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad para carga sólida a granel de fertilizantes correspondientes al décimo séptimo trimestre de Explotación (julio - setiembre 2015)	I 03	S/ 21,042
51-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel en general por parte del Concesionario, correspondientes al décimo noveno trimestre de explotación (enero - marzo 2016)	I 03	S/ 69,762
55-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y de Productividad para carga sólida a granel fertilizantes correspondiente al décimo octavo trimestre de Explotación (octubre-diciembre 2015) del Terminal Norte Multipropósito del Callao.	I 03	S/ 134,526
02-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel en general por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Vigésimo trimestre de Explotación (abril - junio 2016).	I 03	S/ 80,152
04-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel fertilizantes correspondiente al décimo noveno trimestre de Explotación (enero- marzo 2016).	I 03	S/ 29,756
15-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas a nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel en general, correspondientes al Vigésimo primer trimestre de Explotación (julio-setiembre 2016).	I 03	S/ 108,317
18-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y de Productividad para carga sólida a granel fertilizantes correspondiente al vigésimo trimestre de Explotación (abril-junio 2016) del Terminal Norte Multipropósito del Callao.	I 03	S/ 41,710
24-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas al Nivel de Servicio y Productividad para carga sólida a granel en general por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Vigésimo Segundo trimestre de Explotación (octubre- diciembre 2016)	I 03	S/ 8,041

28-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel fertilizantes por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Vigésimo primer trimestre de Explotación (julio - setiembre 2016)	I 03	S/ 54,567
33-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel fertilizantes por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Vigésimo segundo trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2016).	I 03	S/ 48,590
24-2021	Informe de Hallazgo sobre presunto incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel fertilizantes por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Vigésimo tercer trimestre de Explotación (enero - marzo 2017).	I 03	S/ 28,644
50-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo quinto trimestre de Explotación (julio - septiembre 2017)	I 03	S/ 187,440
55-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo sexto trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2017)	I 03	S/ 169,136
67-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo séptimo trimestre de Explotación (enero - marzo 2018)	I 03	S/ 108,988
69-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo octavo trimestre de Explotación (abril - junio 2018)	I 03	S/ 147,092
90-2021	Hallazgo sobre presunto incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Trigésimo trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2018).	I 03	S/ 173,888
92-2021	Hallazgo sobre presunto incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo noveno trimestre de Explotación (julio - septiembre 2018).	I 03	S/ 191,576

Empresa: Carretera Andina del Sur S.A.C. (antes SURVIAL S.A.)

Sector:

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
06-2013	Incumplimiento de la Cláusula 12.4 del Contrato de Concesión y el artículo 13 del Reglamento General de Supervisión. Al haber presentado de forma extemporánea (17 días calendarios de retraso) la relación de pólizas de seguro a ser contratadas.	I 05	S/ 7,400
46-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (Octubre 2012 y Agosto 2014), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 5,775

Empresa: Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.C.)

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
15-2009	Incumplimiento de la concesionaria de lo establecido en la Cláusula 13.3, al haber utilizado la zona La Alberca que no estaba autorizada como Depósito de Material Excedente en el Estudio de Impacto Ambiental aprobado, incumpliendo de esta forma, una obligación de tutela en materia de protección del Medio Ambiente.	I 03	S/ 35,500
19-2009	Incumplimiento contractual de las Cláusulas 13.2, 13.3 y 13.12 del Contrato de Concesión referido a la construcción de un pozo de aguas servidas, sin la autorización correspondiente	I 03	S/ 42,600

Empresa: CONCAR S.A.

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
08-2003	Retraso de tres días en el pago de Aporte de Regulación, correspondiente al mes de febrero de 2003.	I 10	Amonestación
07-2004	Incumplimiento en la presentación del proyecto del Reglamento de Acceso con retraso de siete días hábiles a la fecha establecida.	I 04	S/ 9,600

Empresa: Concesionaria IIRSA Norte S.A.

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
01-2009	Incumplimiento de la Obligación establecida en el inciso d).1 de la Cláusula 8.24 del Contrato de Concesión al haber emitido información incompleta respecto de Informe de Recaudación de Peajes para el pago del PAMO.	I 01	S/ 10,650
12-2010	Incumplimiento de la Cláusula 11.22 y 11.23 del Contrato de Concesión, referido a la utilización de la Zona del Km 25+800, no autorizada como DME.	I 03	S/ 36,000
20-2010	Incumplimiento de la Cláusula 11.22 y 11.23 del Contrato de Concesión de las obras y el mantenimiento de los tramos viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte del "Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana - IIRSA"	I 03	S/ 36,000
53-2015	Haber realizado el pago de aporte por regulación (febrero 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 1,925

Empresa: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
10-2008	Presentación fuera de plazo del Inventario Anual de los Bienes de la Concesión.	I 05	S/ 7,000
20-2009	Incumplimiento referido a la no presentación de Informes mensuales de la Concesión establecido en el Art. 37° del Reglamento General de Supervisión correspondientes al mes de mayo de 2008 y sucesivos.	I 01	S/ 3,550
48-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (Agosto 2013, Enero, Octubre 2014 y Enero 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 7,700
47-2016	Efectuar cobro de tarifa durante periodo de 24 al 28 de setiembre de 2012, cuando aun no se ha dado inicio a la explotación	I 06	S/ 21,725

Empresa: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
08-2008	Incumplimiento de las obligaciones contractuales del Apéndice 3 Anexo I del Contrato de Concesión relacionado con la rugosidad y espesores de capa de pavimento del Tramo 3: Inanbari - Iñapari.	I 02	S/ 140,000
09-2008	Presentación fuera de plazo del Inventario Anual de los Bienes de la Concesión.	I 01	S/ 7,000
49-2015	Haber realizado el pago de aporte por regulación (enero 2014 y enero 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 3,850

Empresa: Concesionaria Vial del Perú S.A.

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
02-2006	Falta de seguridad durante la construcción - señalización - Cláusula 6.14	I 03	S/ 10,200
02-2007	Incumplimiento de la Concesionaria Vial del Perú S.A. COVIPERU incumplió lo establecido en las cláusulas 6.13° del Contrato de Concesión al constatar que con anterioridad a la ejecución de la Obra de Puesta a Punto del Sub-Tramo 6: Empalme San Andrés – Guadalupe, no presentó al Supervisor de Obras, con por lo menos treinta (30) días de anticipación al inicio de la Construcción, un plan de tránsito provisorio.	I 03	S/ 10,350
03-2007	Incumplimiento de la cláusula 6.13 del Contrato de Concesión, referido a no presentar un Plan de Tránsito Provisorio con por lo menos 30 días antes del inicio de construcción.	I 03	S/ 86,250
04-2007	La empresa concesionaria realizó un cumplimiento tardío o incumplió con retraso lo establecido en las cláusulas 6.11 y 6.14 del Contrato de Concesión, al constatar que el Sub-Tramo 4: Pampa Clarita – Chíncha Alta, no se encontraba con la señalización correspondiente, no acatando las observaciones del regulador en su debida oportunidad.	I 02	S/ 103,500
05-2007	Incumplimiento de la Clausula 8.19 del Contrato de Concesión. Atraso en las transferencias al Fideicomiso.	I 10	S/ 10,350
06-2008	Incumplimiento a las disposiciones contenidas en la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión, toda vez que COVIPERU no mantuvo un nivel de operatividad que permita un funcionamiento continuo y estable, garantizando la precisión de sus mediciones, mediante las calibraciones y certificaciones correspondientes; estación de pesaje de Ica.	I 03	S/ 105,000
07-2009	Incumplimiento de las obligaciones contempladas en las Cláusulas 7.2, 7.3 y 4.11 del Contrato de Concesión referido a realizar labores de Conservación y Mantenimiento de la infraestructura vial de la Concesión sin cumplir con las condiciones técnicas estipuladas en el Contrato de Concesión y en el Volumen de 1 del Manual de Conservación de Carretera de las AIPCR/PIARC, Edición 1994, conforme lo establece el Contrato de Concesión en los subtramos 2, 3 y 5 existentes.	I 03	S/ 35,500
26-2015	No haber utilizado un libro de obras legalizado para la ejecución de las Obras de la Segunda Etapa, durante el periodo del 19 de febrero al 07 de mayo de 2015	I 02	S/ 1,925
55-2015	Incumplir con ejecutar la obra de acuerdo al Estudio Definitivo de Ingeniería y con prestar el servicio de acuerdo a los estándares especificados en los Estudios Técnicos. Caso del Puente Topará Siniestrado.	I 03	S/ 539,000
25-2018	Incumplimiento de la obligación de disponer la señalización dispuesta mediante RD-3545 y aquella incluida en el Plan de Tránsito Provisorio; asimismo se verificó el incumplimiento referido a no tramitar los reclamos de fecha 16 de febrero y 28 de abril de 2017. Informe de Hallazgo remitido en atención al reclamo presentado por Percy Ramos Salazar.	I 03	S/ 246,303
70-2021	Incumplimiento referido al cobro de tarifa de vehículos con categoría M2 y peso mayor a 3.5 toneladas como vehículo pesado durante el periodo del 25 de agosto de 2008 al 13 de agosto de 2018	I 06	S/ 110,000

Empresa: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
52-2015	Haber realizado el pago de aporte por regulación (julio 2013), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 1,925
27-2016	Implementación del reajuste tarifario en las unidades de peaje.	I 06	S/ 197,500

Empresa: Concesionaria Vial del Sur S.A. – COVISUR

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
02-2008	Incumplimiento de la Cláusula 13.6 del Contrato de Concesión: Presentación del Estudio de Impacto Ambiental.	I 05	S/ 10,500

04-2009	Incumplimiento de la Cláusula 1.4 del Anexo IX del Contrato de Concesión, al haber presentado los Reportes de Avance de Obras fuera del plazo previsto para los períodos correspondientes a los meses de diciembre de 2008, enero y febrero de 2009.	I 01	S/ 7,100
09-2009	Incumplimiento del Concesionario por no cumplir con presentar el Inventario Anual correspondiente al cierre del 2008, en el plazo establecido en la cláusula 1.6° del Contrato de Concesión, es decir antes del 30 de enero del presente año, así como no cumplió con presentar el mencionado inventario, conforme a las condiciones y contenido mínimo descrito en la cláusula 5.11° del Contrato de Concesión.	I 01	S/ 14,200
16-2009	Incumplimiento de la Cláusula 6.22 del Contrato de Concesión, al haber presentado fuera del plazo previsto en dicha cláusula y con tardanza significativa los Planes de Tránsito Provisorios de los diferentes sectores que dieran inicio a su construcción el 27 de noviembre de 2008.	I 01	S/ 177,500
17-2009	Incumplimiento de las Cláusulas 6.22 y 6.23 del Contrato de Concesión al no cumplir con la aplicación del Plan de Tránsito Provisorio en los sectores 12, 14 y Vía de Evitamiento de Azángaro	I 03	S/ 35,500
21-2009	Incumplimiento referido a las Cláusulas 13.3, 13.5, 13.10 y 13.13 por no observar lo previsto en los Planes de Manejo Ambiental para campamentos, canteras, DME, plantas de asfalto y disposición final de residuos sólidos en el sector 15 (Juliaca - Calapuja), Planta de Asfalto de Calapuja.	I 03	S/ 53,250
26-2009	Incumplimiento de la obligación de depósito de recaudación de peajes en Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración por la empresa COVISUR, conforme lo estipulado en el literal a) del Apéndice 4 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.	I 10	S/ 17,750
09-2010	Incumplimiento del plazo de ejecución de la Vía de Evitamiento de Azángaro.	I 02	S/ 252,000
41-2014	Demora en el suministro de Información (i) Presentación del Plan Anual de Inversiones 2014 y; (ii) Presentación de Informes Mensuales de Ejecución del Plan Anual de Inversiones de los meses de diciembre 2013, enero y febrero 2014)	I 05	S/ 26,600
42-2014	No levantar las observaciones sobre Parámetros de Condición Insuficiente dentro del plazo estipulado en el Contrato de Concesión	I 01	S/ 228,000
43-2014	Funcionamiento del Sistema de Comunicación de emergencia en tiempo real	I 01	S/ 15,200
02-2015	No levantar las observaciones sobre Parámetros de Condición Insuficiente (PCI) dentro del plazo estipulado en el Contrato de Concesión	I 03	S/ 96,173
03-2015	Haber superado el TEC (Tiempo de Espera en Cola)	I 03	S/ 3,850
06-2016	Inadecuada ejecución de obras correspondientes al Informe Técnico de Mantenimiento (ITM) del Sector 13	I 03	S/ 80,383
04-2017	Incumplimiento de la medición de la congestión aislada de un TEC superior a 5 minutos	I 03	S/ 4,050

Empresa: Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
16-2015	Haber realizado el pago del Aporte por Regulación (setiembre 2014 a abril 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 46,200
29-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación (Julio 2015), fuera del plazo establecido en la normativa aplicable.	I 10	S/ 1,925
54-2015	Haber realizado el pago de aporte por regulación (mayo 2015 y junio 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 5,775
07-2017	Efectuar pago por concepto de supervisión de Obras, con retraso.	I 10	S/ 36,450

Empresa: Consorcio Concesión Chancay-Acos S.A.

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
25-2014	Demora en el suministro de Información (No presentar los Estados Financieros Auditados 2012)	I 05	S/ 19,000
42-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (Noviembre 2011, Octubre 2012 y Diciembre 2014), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 5,775

58-2021	Incumplimiento de la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión y del numeral 2 del artículo 48 y 49 del Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, aprobado con Resolución N° 0003-2021-CD-OSITRAN	I 06	Amonestación
---------	---	------	--------------

Empresa: Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A.
Sector: Ferroviaria y Metro de Lima

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
03-2000	Incumplimiento de la cláusula 6.7 del Contrato de Concesión, al haber contratado directa e indirectamente a 53 trabajadores operarios que no eran trabajadores operarios de la planilla de Enafer al 31 de diciembre de 1998.	I 01	Amonestación
04-2000	Incumplimiento de la cláusula 5.2. del Contrato de Concesión al haber efectuado una deducción indebida y prohibida por el propio Contrato de Concesión para determinar el monto a pagar por concepto de la Retribución Especial.	I 10	1% Ingresos brutos del mes anterior
01-2001	Incumplimiento del Concesionario de la Cláusula 5.1 del Contrato de Concesión referido al pago de al Retribución Principal al Concedente, por incumplir el deber de declarar correctamente y determinar la retribución principal de forma adecuada, así como el de presentar la documentación necesaria.	I 10	Amonestación
02-2001	Incumplimiento del Concesionario referido a no haber pagado la tasa de regulación conforme lo dispuesto por el literal a) del artículo 14° de la Ley N° 26917, y sus normas reglamentarias.	I 10	1% Ingresos brutos del mes anterior
05-2002	Incumplimiento de la empresa Ferrocarril Trasandino S.A. del numeral 11.1 del Contrato de Concesión, al haber otorgado sus ingresos en garantía sin contar con la autorización del Concedente y la opinión favorable de OSITRAN.	I 01	1% Ingresos brutos del mes anterior
07-2002	Incumplimiento de cláusulas 5.1, 5.2 y 7.1 del Contrato de Concesión y literal a) del artículo 14 de la Ley 26917. Referidas a la obligación del Concesionario al pago de la Retribución Principal y Especial. Caso en el cual se verificó la existencia de tráfico ferroviario que no fue considerado para efectuar las declaraciones a OSITRAN para siete meses auditados, con lo cual la declaración de ingresos del Concesionario se vio disminuida.	I 10	2% Ingresos brutos del mes anterior
08-2002	Incumplimiento numeral 21.3 del Contrato de Concesión referida a no haber renovado de forma oportuna las pólizas de seguro.	I 01	0.5 % Ingresos brutos del mes anterior
10-2003	Incumplimiento referido a no contratar y mantener vigentes los seguros que corresponden conforme lo previsto en la cláusula 20 del Contrato de Concesión.	I 01	1% Ingresos brutos del mes anterior
21-2003	Incumplimiento del Concesionario referido a haber puesto en operación coches correspondientes al servicio Hiram Bingham sin el permiso correspondiente del MTC.	I 03	1% Ingresos brutos del mes anterior
02-2005	Incumplimiento de la concesionaria Ferrocarril Trasandino S.A. no cumplió adecuadamente con las obligaciones de custodia y preservación de los bienes de la concesión establecida en las cláusulas 3.8°, 3.11°, 14.1° y 16.2° del Contrato de Concesión.	I 03	Amonestación
44-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (Noviembre 2012, Abril 2013 y Junio 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 5,775
21-2021	Incumplimiento referido al evento ocurrido el 19 de octubre de 2019, fecha en la cual los trenes N° 62 y N° 21 circularon en el tramo Chillca – Piscacucho en diferente sentido por la vía principal, siendo esta una vía única; de tal forma que, ambos trenes se “encontraron” y se detuvieron 115 metros antes de que se produzca una colisión. El presunto incumplimiento sería el ingreso de información errada al Track Warrant System.	I 03	S/ 92,444

Empresa: Consorcio Nuevo Metro de Lima S.A.
Sector: Ferroviaria y Metro de Lima

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
14-2015	Haber realizado el pago Aporte por Regulación al Estado (diciembre 2014), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 1,925
15-2015	Haber realizado el pago del aporte por Regulación al Estado (febrero 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 3,850

56-2016	Incumplimiento referido a no ejecutar el cerco perimétrico de la Estación Hermilio Valdizán de acuerdo a lo establecido en el EDI.	I 02	S/ 55,695
---------	--	------	-----------

Empresa: Consorcio Paracas S.A.

Sector: Portuario

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
10-2015	Incumplir el pago y acreditación de Retribución al Estado (agosto y setiembre de 2014), dentro del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 1,925
10-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad correspondientes al mes de agosto de 2015.	I 03	S/ 45,276
28-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad correspondiente al Quinto Trimestre de Explotación (setiembre - noviembre 2015)	I 03	S/ 100,926
30-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín - Pisco - correspondiente al Sexto Trimestre de Explotación (diciembre 2015 a febrero 2016)	I 03	S/ 15,876
36-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín - Pisco - correspondiente al séptimo Trimestre de Explotación (marzo 2016 a mayo 2016)	I 03	S/ 31,710
42-2019	Incumplimiento de Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín - Pisco - por parte del Concesionario correspondiente a l Octavo Trimestre de explotación (junio - agosto de 2016)	I 03	S/ 21,042
46-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal General San Martín - Pisco correspondientes al Noveno Trimestre (setiembre de 2016 a noviembre de 2016)	I 03	S/ 37,926
13-2021	Hallazgo sobre presuntos incumplimientos de rendimientos promedios trimestrales vinculadas a los indicadores “Embarque y Descarga de Carga Fraccionada – Fertilizantes” y “Embarque y Descarga de Carga Fraccionada– Palanquilla” sujetos a Niveles de Servicio y Productividad, de evaluación promedio trimestral por parte del concesionario Terminal Portuario Paracas S.A., correspondientes al Décimo Trimestre de Explotación (mes de diciembre 2016 a febrero de 2017)	I 03	S/ 2,772
14-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondientes al décimo primer trimestre de Explotación (marzo a mayo 2017).	I 03	S/ 31,856
39-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondientes al décimo segundo trimestre de Explotación (junio a agosto 2017)	I 03	S/ 23,364
47-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondientes al décimo tercer trimestre de Explotación (setiembre a noviembre 2017).	I 03	S/ 95,832
51-2021	Incumplimiento en el décimo cuarto trimestre de Explotación (diciembre 2017 a febrero 2018) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondiente a Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel vinculadas a operaciones individuales y promedio trimestral.	I 03	S/ 16,852
05-2022	Incumplimientos en el décimo quinto trimestre de Explotación (marzo a mayo 2018) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondiente a Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel vinculadas a operaciones individuales	I 01	S/ 7,406
37-2022	Incumplimiento de obligaciones en el décimo sexto trimestre de Explotación (junio a agosto 2018) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A.	I 03	S/ 15,732

Empresa: Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. - DEVIANDES

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
08-2014	Cobro de tarifas mayores a las verificadas por el Regulador, al realizar el cobro de tarifas mayores a vehículos de ocho (8) ejes a más, situación que se produjo de abril de 2012 a mayo de 2013.	I 06	S/ 380
35-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación (Enero, Febrero, Marzo y Setiembre 2011), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 1,925
43-2016	Implementación del reajuste tarifario en las unidades de peaje	I 06	S/ 39,500

Empresa: DP World Callao S.R.L.

Sector: Portuario

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
01-2010	Incumplimiento contractual de las Cláusulas 7.8, 14.2 y 14.9 del Contrato de Concesión al no haber entregado de forma oportuna los Informes de Avance de Obra.	I 05	S/ 10,800
02-2010	Incumplimiento del literal b) de la Cláusula 11.6° del Contrato de Concesión, referido a no haber efectuado la contratación de la cobertura de responsabilidad civil patronal, de seguro de responsabilidad civil general, contractual y extracontractual.	I 01	S/ 180,000
03-2010	Incumplimiento contractual a las obligaciones establecidas en las cláusulas 6.6, 6.18 y 14.1 del Contrato de Concesión por ejecutar obras sin contar con la aprobación correspondiente.	I 02	S/ 180,000
11-2010	Incumplimiento de la Cláusula 6.30, primer párrafo del Contrato de Concesión, referida a la entrega de Informe Mensual de Avance de Obras.	I 01	S/ 7,200
13-2010	Incumplimiento de la Cláusula 6.6 y 6.8 del Contrato de Concesión, referido a la construcción de obra nueva sin contar con Expedientes Técnicos aprobados Zona 1-B	I 02	S/ 180,000
16-2010	Incumplimiento de la Cláusula 6.30, primer párrafo del Contrato de Concesión, referida a la entrega de Informe Mensual de Avance de Obras	I 01	S/ 7,200
23-2015	Haber realizado el pago del Aporte por Regulación (diciembre 2012), fuera del plazo establecido en la normativa aplicable.	I 10	Amonestación
14-2018	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad correspondiente al Primer Trimestre de explotación (junio-agosto 2015)	I 03	S/ 5,354
26-2018	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur parte del Concesionario DP World Callao S.R.L. correspondiente al vigésimo segundo trimestre de Explotación (setiembre - noviembre de 2015)	I 03	S/ 4,482
47-2019	Incumplimiento de las disposiciones establecidas por OSITRAN mediante los oficios N° 104-16-GRE-OSITRAN y 11-16-GRE-OSITRAN. Cobro indebido de tarifas.	I 06	S/ 1,764,000
12-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur correspondiente al trigésimo trimestre de Explotación (setiembre de 2017 - noviembre de 2017).	I 03	S/ 8,514
82-2021	Presunto incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad vinculado al indicador para el tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía por parte de DP World Callao, correspondientes al Trigésimo Primer trimestre de Explotación (diciembre 2017 - febrero 2018)	I 03	S/ 15,708
15-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad vinculada al indicador para el tiempo de atención al usuario para el retiro de de su mercancía por parte de DPW correspondiente al trigésimo segundo trimestre de explotación (marzo a mayo 2018)	I 01	S/ 5,290
42-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad vinculada al indicador para el tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía por parte de DP World Callao S.R.L., correspondiente al trigésimo tercer trimestre de Explotación (junio a agosto 2018)	I 03	S/ 40,526
56-2022	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 trigésimo cuarto trimestre de Explotación (septiembre a noviembre 2018)	I 03	S/ 40,526

Empresa: Ferrovías Central Andina S.A.
Sector: Ferroviaria y Metro de Lima

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
02-2000	Incumplimiento de la cláusula 6.7 del Contrato de Concesión, al haber contratado directa e indirectamente a 20 trabajadores operarios que no eran trabajadores operarios de la planilla de Enafer al 31 de diciembre de 1998.	I 01	Amonestación
01-2002	Incumplimiento de cláusula 13.1 del Contrato de Concesión, en lo que respecta al plazo otorgado para presentar la renovación de las cartas fianza correspondientes.	I 05	Amonestación
03-2003	Incumplimiento de la Concesionaria de la obligación contenida en el numeral 7.1 del Contrato de concesión, en lo que respecta a la aplicación oportuna del mecanismo de ajuste de la tarifa de acceso a la vía férrea.	I 06	Amonestación
11-2003	Incumplimiento de la cláusula 12.3 del Contrato de Concesión referido a la demora en la entrega de información que confirme que el Concesionario habría logrado alcanzar los requisitos y estándares de la United States Railroad Administration (FRA) Class II.	I 05	1% de los ingresos brutos del mes anterior
18-2003	Incumplimiento del Concesionario al haber efectuado con retraso el pago del Aporte por Regulación correspondiente al mes de setiembre de 2003.	I 10	Amonestación
06-2004	Incumplimiento reincidente de la obligación contenida en el numeral 5.17 del Contrato de Concesión referido a pagar de forma extemporánea la tasa por regulación.	I 10	2 % de los ingresos brutos del mes anterior
08-2004	Incumplimiento de Ferrovías Central Andina S.A., no cumplió oportunamente con el Numeral 10.1 del Contrato de Concesión, al haber comunicado con cuatro (04) días de retraso el mecanismo de liberación de pago de la Retribución Principal.	I 10	Amonestación
01-2006	Incumplimiento de las obligaciones establecidas en la cláusula 16.2, que son complementadas con la responsabilidad sobre los bienes de la concesión contenida en la cláusula 3.8, respecto a la defensa de la concesión y/o de los Bienes de la Concesión, incluyéndose pero no limitándose a comunicar por escrito al Concedente, en el mismo plazo, condiciones y efectos previstos en el numeral 18.3 del Contrato de Concesión, de la existencia de cualquier situación que pudiera repercutir negativamente sobre la concesión. En este caso, de la construcción de un muro que ponía en riesgo, tanto al movimiento de trenes, a las personas y a los vehículos de la carretera del sector.	I 03	Amonestación
26-2021	Incumplimiento del Concesionario Ferrovías Central Andina S.A al haber incorporado a Unión Andina de Cementos S.A.A, como Accionista Estratégico de la Concesión sin contar con la autorización escrita del Concedente, previa opinión favorable de este Regulador.	I 01	Amonestación

Empresa: Intersur Concesiones S.A.
Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
36-2015	Haber realizado el pago del Aporte por Regulación (Setiembre 2011, Setiembre 2012, Octubre 2012, Febrero 2013 y Diciembre 2014), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 8,085

Empresa: Lima Airport Partners S.R.L.
Sector: Aeroportuario

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
05-2001	Incumplimiento del Concesionario por la demora en el suministro de información del acta correspondiente al procedimiento por invitación directa para la contratación del servicio de Taxi Remisse Ejecutivo.	I 05	S/ 93,000
04-2003	Incumplimiento del Concesionario al no haber cumplido con el requerimiento efectuado mediante Oficio N°179-03-GS-A1-OSITRAN para la subsanación del incumplimiento de la obligación contenida en el numeral 2.1. del Anexo N°5 del Contrato de Concesión, referido a no haber efectuado una subasta al mejor postor, con el fin de asignar los locales para las líneas aéreas.	I 09	0.02% Ingresos brutos del año anterior
05-2003	Incumplimiento de lo dispuesto en el Numeral 2.1.1 del Anexo N° 3 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez,	I 03	0.01% Ingresos

	relacionado con la no prestación del servicio de transporte de equipajes a través de la disposición de coches portaequipajes conforme las condiciones contractuales establecidas.		brutos del año anterior
09-2003	Incumplimiento del Concesionario al no presentar el 28 de marzo de 2003 las Bases requeridas por el Consejo Directivo de OSITRAN, mediante Oficio N° 091-03-GG OSITRAN de fecha 07 de marzo de 2003; tomando en cuenta las observaciones aprobadas por el Consejo Directivo de OSITRAN, relativo a una obligación accesoria a la de realizar la subasta al mejor postor.	I 09	0.05% Ingresos brutos del año anterior
13-2003	Incumplimiento de su obligación contenida en el numeral 1.2, sección a) del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCH al no efectuar el procedimiento de subasta al mejor postor para la prestación del servicio de rampa, conforme lo dispone el referido Contrato.	I 04	S/ 403,000
15-2003	Incumplimiento de los artículos 5 y 7 del Reglamento de Aporte por Regulación de OSITRAN por el retraso de un día en el pago mensual del aporte por regulación, correspondiente al mes de julio de 2003.	I 10	Amonestación
01-2008	Incumplimiento del Artículo 7° del Reglamento de Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión. Atraso en la presentación de inventario de bienes	I 05	Amonestación
25-2015	No Publicar en la página web el registro de reclamos de usuarios actualizados a la fecha.	I 01	S/ 22,330
34-2015	No entregar las actas de entrega y recepción de los bienes de la concesión dentro del plazo establecido	I 01	S/ 22,330
25-2016	No cumplir Requisitos Técnicos Mínimos (RTM), referidos a: (A) Tiempo promedio de chequeo doméstico, (B) Tiempo promedio de chequeo internacional, (C) Tiempo máximo de espera doméstico, (D) Tiempo máximo de espera doméstico, (E) Capacidad por punto de inspección para el chequeo de seguridad, (F) Tiempo de proceso por pasajeros para el control de pasajeros llegados, (I) Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo (para B747, B767 y aeronaves más pequeñas).	I 03	S/ 9,875
27-2020	Incumplimiento de LAP referido a haber incumplido con publicar el extracto de la Solicitud de Acceso de la empresa AVIO S.A. conforme lo establecido en los citados artículos.	I 04	S/ 42,871
64-2020	Incumplimiento referido al procedimiento de acceso por negociación directa con el usuario Intermedio AVIANCA (antes TRANS AMERICAN AIR LINE S.A.); dado que la modificación o renovación del Contrato de Acceso N° 40000216 (proyecto de Adenda) debió seguir con los mismos procedimientos establecidos para su suscripción; es decir, presentar a OSITRAN el proyecto de adenda para su revisión y publicar en su página web el proyecto de adenda, a fin de que los usuarios puedan presentar sus observaciones o comentarios en un plazo determinado.	I 04	Amonestación
06-2022	Resultado de las diligencias preliminares practicadas con ocasión al presunto incumplimiento de Lima Airport Partners S.R.L por haber incumplido con el procedimiento de acceso a la infraestructura de un usuario intermedio.	I 04	Amonestación

Empresa: OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
08-2010	No presentar el Expediente Técnico de Obras dentro de los plazos establecidos en el segundo párrafo de la Cláusula 6.5 del Contrato de Concesión e incumplir con entregar la documentación en los plazos y condiciones del Contrato de Concesión.	I 02	S/ 1,800
15-2014	Incumplimiento de la Concesionaria de la cláusula 1.11 del Contrato de Concesión, por entregar al Regulador los Inventarios anuales correspondientes a los años 2010, 2011 y 2012, fuera del plazo estipulado en el contrato de concesión, aspecto que ha afectado la supervisión del Regulador.	I 01	S/ 57,000
16-2014	Demora en el suministro de Información (Relación de Pólizas 2011, 2012,2013)	I 05	S/ 57,000
24-2014	Demora en el suministro de Información (No presentar los Estados Financieros Auditados 2012)	I 05	S/ 19,000
43-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (Octubre 2011, Diciembre 2012, Enero 2013, Setiembre 2014) fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 7,700
50-2015	Haber realizado el pago de aporte por regulación (setiembre 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 1,925

Empresa: Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
07-2003	La entidad prestadora NORVIAL S.A. ha incumplido con la obligación contenida en el Numeral 8.19 del Contrato de Concesión del Tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la Carretera Panamericana Norte al haber efectuado el pago del fondo Vial con un día de atraso.	I 10	Amonestación
16-2003	Incumplimiento de NORVIAL S.A. al haber efectuado con retraso el pago del Aporte por Regulación correspondiente al mes de agosto de 2003.	I 10	Amonestación
09-2014	No publicar el reajuste tarifario con 10 días de anticipación y en las condiciones del RETA	I 06	S/ 1,900
44-2014	Incumplimiento de parámetros de condición y serviciabilidad 0% obstáculo de los rubros y berma y 100% permita libre de escurrimiento de agua.	I 03	S/ 22,230

Empresa: Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.

Sector: Aeroportuaria

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
09-2015	Incumplir el pago de Aporte por Regulación al Estado Noviembre 2014, dentro del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 1,925

Empresa: Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.

Sector: Red Vial

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
23-2009	Incumplimiento referido al pago de Aporte por Regulación de los meses de marzo, abril, mayo, junio, julio, agosto y setiembre de 2009.	I 10	S/ 3,550
03-2013	Incumplimiento de la Cláusula 12.4 del Contrato de Concesión y el artículo 13 del Reglamento General de Supervisión. Al haber presentado de forma extemporánea la relación de pólizas de seguro a ser contratadas.	I 05	S/ 7,400
19-2015	Haber realizado el pago del Aporte por Regulación (Julio 2011), fuera del plazo establecido en la normativa aplicable.	I 10	S/ 3,850
30-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación (Enero 2011, Febrero 2012, Agosto y Octubre 2013, Marzo y Agosto 2014), fuera del plazo establecido en la normativa aplicable.	I 10	S/ 11,550
87-2021	Sustentar el incumplimiento de la Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C., por no haber ejecutado la Obra "Reposición del Puente Huambacho", de acuerdo con las condiciones establecidas en el "Acta de Acuerdo para la Ejecución de Obra Adicional en la Calzada Actual"	I 02	S/ 41,448

Empresa: Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR

Sector: Portuario

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
05-2000	Incumplimiento de la cláusula 5.9 y Anexo 5.5 relacionado a la presentación de Planes de Diseño y de Trabajo y la presentación de informes que describan las operaciones realizadas para la realización de la Mejora Eventual constituida por la cobertura total de la faja de transporte de minerales.	I 05	S/ 89,900
03-2004	Incumplimiento del artículo 3 de la Resolución de Consejo Directivo N°004-2002-CD-OSITRAN, referido a no informar políticas comerciales operativas.	I 09	0.1% Ingresos brutos del año anterior
03-2009	Incumplimiento de la Cláusula 20.7 del Contrato de Concesión por haber presentado el Informe de Cobertura de los años 2008 y 2009 fuera del plazo previsto en la cláusula citada.	I 01	S/ 3,550
17-2014	Remitir de manera incompleta 4 expedientes administrativos de los reclamos presentados por Neptunia S.A.	I 08	S/ 7,600
39-2014	Ejecutar las obras sin contar con Expediente Técnico	I 02	S/ 684,000
58-2016	Iniciar la ejecución de la obra sin expediente técnico	I 02	S/ 27,650

Empresa: Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

Sector: Portuario

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
20-2015	Incumplir con presentar la documentación que acredita el pago de Retribución al Estado (Enero a Diciembre 2011) en el plazo establecido en la normativa aplicable.	I 01	S/ 22,330
21-2015	Incumplir presentación de documentación acredita pago de Retribución al Estado (De Enero a Diciembre 2012, Enero a Diciembre 2013 y Enero a Agosto 2014) en el plazo establecido en la normativa aplicable.	I 01	S/ 30,800
39-2015	Incumplir el pago del Retribución al Estado de Marzo 2011, Diciembre 2012, Abril 2015, dentro del plazo establecido	I 10	S/ 3,850

Empresa: Transportadora Callao S.A.

Sector: Portuaria

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
01-2016	Incumplir con acreditar pago de Retribución al Estado (Junio 2014 a Abril 2015)	I 01	S/ 22,910
22-2019	Incumplimiento referido a Niveles de Servicios y Productividad para el indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" correspondiente al quinto trimestre de Explotación de la Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao	I 03	S/ 3,780
40-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad para el indicador de "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" correspondiente al Sexto Trimestre de Explotación de la Concesión	I 03	S/ 462
48-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad para el indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" correspondiente al séptimo trimestre de explotación (Diciembre 2016 - febrero 2017)	I 03	S/ 2,394
05-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas para el indicador Tiempo de Inicio de Embarque de Mercancía correspondiente al noveno trimestre de explotación de la Concesión (junio - agosto 2016).	I 03	S/ 8,514
06-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas para el indicador Tiempo de Inicio de Embarque de Mercancía correspondiente al octavo trimestre de explotación de la Concesión (marzo - mayo de 2016).	I 03	S/ 1.161
10-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad para el indicador tiempo de inicio de embarque de mercancía correspondiente al Décimo trimestre de explotación (setiembre a noviembre de 2016).	I 03	S/ 1,419
11-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad para el indicador tiempo de inicio de embarque de mercancía correspondiente al Décimo Primer trimestre de explotación. (diciembre de 2016 a febrero de 2017).	I 03	S/ 731
91-2021	Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" sujeto a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao por parte de Transportadora Callao S.A., correspondientes al décimo sexto trimestre de Explotación (marzo a mayo 2018)	I 03	S/ 704

Empresa: Tren Urbano de Lima S.A.

Sector: Ferroviaria y Metro de Lima

N° PAS	Incumplimiento	Tipo de Infracción	Sanción
01-2012	Incumplimiento de las Cláusulas 8, 9.8, 10.17, 4 - Competencias administrativas - Facultades del regulador y disposiciones comunes de la sección XVII; los numerales 1.4.4, 1. 4.10, 1.2.10 y 2.10 del Anexo 7 del Contrato de Concesión; y, el artículo 13, inciso b) del Reglamento General de Supervisión, por haber obstaculizado el ejercicio de la labor de supervisión y verificación de cumplimiento de las obligaciones del Concesionario, al haber impedido el ingreso del personal de OSITRAN a las cabinas de los	I 01	S/ 109,500

	trenes y la estación Angamos de la infraestructura del Metro de Lima, Línea 1.		
04-2013	Incumplimiento en la presentación de Estados Financieros del cuarto trimestre del 2011 en el plazo estipulado en la Cláusula 9.4 del Contrato de Concesión	I 05	S/ 18,500
05-2013	Incumplimiento de la Cláusula 12.6 del Contrato de Concesión y el artículo 13 del Reglamento General de Supervisión, por haberse retrasado, en el período 2013, seis (6) días calendario en la presentación de la relación de pólizas de seguros a ser tomadas y/o mantenidas por la empresa concesionaria.	I 05	S/ 7,400
09-2013	Incumplimiento de la Cláusula 8.11 del Contrato de Concesión y el Artículo 13 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN, referido a la presentación extemporánea del informe con el levantamiento de observaciones del Informe Trimestral de explotación correspondiente al segundo trimestre.	I 05	S/ 24,346
23-2014	No haber brindado la información y publicidad acerca de las nuevas condiciones para acceder al servicio de transporte de la Línea 1 del Metro de Lima, lo cual afecta la atención adecuada a los usuarios el acceso a la infraestructura. Se tuvo como antecedente la denuncia administrativa presentada por el Instituto del Derecho Ordenador del Mercado - IDOM y 67 personas naturales, todas las cuales integrarían el Consejo Nacional de Asociaciones de Consumidores - CONACUP.	I 03	S/ 190,000
27-2014	Incumplimiento de la obligación establecida en el literal c) del Artículo 13 del Reglamento General de Supervisión, referido a la no entrega de la información requerida por el Regulador mediante Oficio N°5637-2013-GSF-OSITRAN, remisión de reportes de garantía correspondientes a los meses de agosto, setiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2013, emitidos por la firma ALSTOM.	I 01	S/ 57,000
40-2014	Incumplimiento de las Cláusulas 5.31, 8.1 y los numerales 2.1.1, 2.2.3 y 2.2.4 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, referido al no mantenimiento de los Coches 133, 134, 135 y 136 del Tren N°14 - ALSTOM, que presentaba defectos de desprendimiento de material y decoloraciones en los patines de rodadura de algunos coches, que superan los límites permisibles del fabricante.	I 03	S/ 320,226
37-2015	Haber realizado el pago del Aporte por Regulación (Junio 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	I 10	S/ 1,925
22-2016	Incumplimiento referido a la no producción diaria de un reporte (malla horaria), donde se registra el movimiento de los trenes por estación en tiempo real y kilómetros recorridos, el cual debió estar automatizado vía software al puesto central de operaciones (PCO).	I 01	S/ 1,027,593
30-2018	Incumplimiento referido a realizar el mantenimiento de los bienes de la concesión sin cumplir con las condiciones técnicas estipuladas y por no realizar las mediciones y llevar los registros de control de calidad (historial de mantenimiento). Informe de Hallazgo emitido como consecuencia de la caída de la línea de contacto en el lado impar del Tramo de Atocongo - Villa María (evento del 18 de abril de 2018), lo cual generó de forma parcial y temporal la suspensión del servicio de transporte de pasajeros en las estaciones Cabitos y Villa el Salvador.	I 03	S/ 1,331,694
14-2020	Incumplimiento por obstaculizar las actividades del supervisor de OSITRAN y del Consorcio de Conservación L1, en el incidente del 24 de abril de 2019.	I 01	S/ 49,278
54-2020	Incumplimiento de las obligaciones contenidas en la norma A.130 requisitos de seguridad del Reglamento Nacional de Edificaciones, normas NFPA 72, NFPA 20 y NFPA 25; referido a la Inoperatividad del Sistema de Protección Contra Incendios en la Estación Ayacucho.	I 03	S/ 307,235
79-2020	Incumplimiento del Concesionario al haberse negado a presentar al Regulador, la información solicitada por este, referida a: Instrucciones Generales de Operación, Disposiciones e Instrucciones particulares de operación, Normas específicas emitidas por el área de Operaciones. Procedimientos u órdenes de servicio.	I 05	S/ 72,326
83-2020	Incumplimiento referido a haber inobservado lo previsto en el Reglamento Operativo Interno (ROI) conforme lo previsto en el Contrato de Concesión y el Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de pasajeros en vías férreas que forman parte del Sistema Ferroviario Nacional con cual incurrió en una infracción relativa a incumplimiento de obligaciones en materia de seguridad exigida en el Contrato de Concesión.	I 03	S/ 44,634
06-2021	Incumplimiento de disposiciones relativos a seguridad y atención adecuada a usuarios como consecuencia de la caída del Sr. Víctor Kamiyama en la vía férrea de la infraestructura, ello debido a que no fue asistido por el personal del Concesionario de la Línea 1, en su descenso del Tren N°09 en la Estación La cultura.	I 01	S/ 14,256
08-2021	Incumplimiento del numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario GYM FERROVIAS S.A en el evento de Talonamiento de la aguja AG13 – Patio de Maniobras de Bayóvar.	I 03	S/ 32,076

11-2021	Incumplimiento del numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario GYM FERROVÍAS S.A en el evento de Talonamiento de la aguja AG8 - Villa El Salvador.	I 03	S/ 32,076
12-2021	Incumplimiento del numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario GYM FERROVÍAS S.A en el evento de: Talonamiento de la aguja AG1 en cola de vía del Patio Taller Villa El Salvador	I 03	S/ 75,152
15-2021	Incumplimiento de las obligaciones contractuales detalladas en la cláusula 5.31 y numerales 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, así como, estaría incurriendo en el Artículo 72 del Reglamento General de OSITRAN; referente al estado de conservación de las pasarelas peatonales y vehiculares de la Línea 1 del Metro de Lima.	I 03	S/ 4,529,140
27-2021	Incumplimiento de lo establecido en el literal a) del artículo 11 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN, referido a que el Concesionario no habría brindado ayuda a la Sra. Prado con artículos/equipos necesarios (escalera y tabla rígida) para descender del coche del tren a la vía férrea de manera adecuada y segura; incumpliendo parte del procedimiento señalado en los numerales 6.6.2. y 6.6.2.1 del Plan de Contingencias Operativo.	I 07	S/ 21,428
59-2021	Hallazgo sobre el presunto incumplimiento del numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario	I 03	S/ 116,556
61-2021	Presunto incumplimiento del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario TREN URBANO DE LIMA S.A en el evento de Talonamiento de Aguja AG6 ocurrido el 09 de febrero de 2021 en Patio de Maniobras Bayóvar	I 03	S/ 42,372
03-2022	Incumplimiento de la cláusula 8.6 del Contrato de Concesión, al no haber cumplido con las disposiciones establecidas por el Concedente mediante Oficio N° 3126-2020-MTC/19, así como del el Anexo VII "Protocolo Sanitario Sectorial para la prevención del COVID19, para metros y ferrocarriles.	I 03	S/ 250,286
07-2022	Incumplimiento de Tren Urbano de Lima S.A. a razón de la caída de pasajero PMR (invidente) señor Rafael Guido Rivera Gómez desde el andén hasta la vía férrea ocurrido el día 09.06.21 en la estación Villa El Salvador.	I 03	S/ 33,534

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

ANEXO VII
RESUMEN DE EXPEDIENTES DE PENALIDADES A EMPRESAS
CONCESIONARIAS (PEC) DESDE EL AÑO 2000 HASTA EL AÑO 2022 POR
EMPRESA CONCESIONARIA

Empresa: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Sector: Aeroportuario

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
S/N	Presentar la garantía de fiel Cumplimiento de Construcción de las Obras Obligatorias con 41 días de retraso. Cláusula 10.2.3 del Contrato de Concesión	P 07	S/ 76,530
S/N	No efectuar las labores de mantenimiento rutinario de la infraestructura aeroportuaria que sean necesarias para mantener los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión (marzo 2013).	P 04	S/ 13,980
S/N	No efectuar las labores de mantenimiento rutinario de la infraestructura aeroportuaria que sean necesarias para mantener los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión (julio 2013).	P 04	S/ 13,980
S/N	Presentación de los Planes Maestro de Desarrollo de los aeropuertos de Puerto Maldonado y Juliaca hasta el vencimiento del mes 18 de la Concesión.	P 05	S/ 29,890
24-2015	Ejecutar Obra Nueva sin contar con Expediente Técnico Aprobado	P 05	S/ 19,250
26-2015 (A)	Ejecutar la Obra Nueva "Mejoramiento del Servicio de Embarque y Desembarque del Aeropuerto Internacional Rodríguez Ballón – Arequipa" sin contar con Expediente Técnico Aprobado – Aeropuerto de Arequipa	P 05	S/ 19,250
14-2016 (A)	incumplir el Contrato de Concesión y las especificaciones técnicas establecidos en el EDI aprobado de la Obra Obligatoria "Rehabilitación de los Pavimentos del Aeropuerto de Ayacucho" , ocasionando que, dos años después de ejecutada la obra, presente deterioro prematuro del pavimento.	P 05	S/ 381,847
21-2016	Incumplir con las normas ambientales, en este caso el Reglamento de la Ley de Residuos Sólidos. Aeropuerto de Pisco.	P 08	S/ 4,200,000
38-2017	Incumplimiento de los niveles de Calidad contenidos en el Sistema de Seguimiento y Mejoramiento de la Calidad.	P 04	S/ 941,050
03-2019	Incumplimiento del Concesionario referido a los alcances establecidos en el Estudio Definitivo de Ingeniería durante la ejecución de la Obra Obligatoria "Rehabilitación de Pavimentos" del Aeropuerto de Arequipa	P 05	S/ 413,910
04-2019	Incumplimiento del Concesionario referido a los alcances establecidos en el Estudio Definitivo de Ingeniería durante la ejecución de la Obra Obligatoria "Rehabilitación de Pavimentos" del Aeropuerto de Tacna	P 05	S/ 407,694
05-2019	Incumplimiento por parte de del Concesionario al no haber presentado los Estudios Definitivos de Ingeniería de las Obras de Rehabilitación de pavimentos de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho y Tacna	P 05	S/ 133,211
07-2019	Incumplimiento respecto los atrasos en el inicio y término de la ejecución de las obras "Construcción de pórtico de ingreso y caseta de peaje" de los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.	P 05	S/ 6,269,130
17-2019	Incumplimiento del Concesionario AAP, respecto a los requisitos técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el numeral 1.4 del Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, referido a los Niveles de Servicio de IATA	P 04	S/ 172,200
21-2019	Incumplimiento referido al mantenimiento periódico de la infraestructura aeroportuaria - Aeropuerto de Tacna.	P 04	S/ 16,585
24-2019	Incumplimiento de no haber efectuado monitoreos ambientales trimestrales durante la ejecución de las Obras Obligatorias del Aeropuerto de Arequipa, de acuerdo a lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA)	P 08	S/ 829,250
26-2019	Incumplimiento respecto los atrasos en el inicio y término de la ejecución de las obras de remodelación de las playas de estacionamiento, mejoramiento de las vías de acceso y tratamiento paisajístico de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.	P 05	S/ 13,052,395
35-2019	Incumplimiento referido a no haber presentado Monitoreos Ambientales Trimestrales durante la ejecución de las obras obligatorias del Aeropuerto de Tacna	P 08	S/ 829,250
04-2020 (A)	Incumplimiento de no haber efectuado monitoreos ambientales trimestrales durante la ejecución de las obras obligatorias del Aeropuerto de Juliaca de acuerdo a lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA)	P 08	S/ 906,000
05-2020 (A)	Incumplimiento de la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú referido a haber iniciado la Obra "Rehabilitación de pavimentos" del Aeropuerto de Arequipa con 120 días de retraso.	P 05	S/ 2,174,400
06-2020 (A)	Incumplimiento de la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú referido a haber iniciado la Obra "Rehabilitación de pavimentos" del Aeropuerto de Ayacucho con 167 días de retraso.	P 05	S/ 3,026,040
07-2020 (A)	Incumplimiento de la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú referido a haber iniciado la Obra "Rehabilitación de pavimentos" del Aeropuerto de Tacna con 64 días de retraso.	P 05	S/ 1,159,680
28-2020 (A)	Incumplimiento por parte del Concesionario Aeropuertos Andinos del Perú S.A. al no haber efectuado monitoreos ambientales trimestrales durante la	P 08	S/ 906,000

	ejecución de las Obras Obligatorias del Aeropuerto de Ayacucho, de acuerdo a lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA)		
29-2020 (A)	Incumplimiento por parte del Concesionario Aeropuertos Andinos del Perú S.A. al no haber efectuado monitoreos ambientales trimestrales durante la ejecución de las Obras Obligatorias del Aeropuerto de Puerto Maldonado, de acuerdo a lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA)	P 08	S/ 906,000
40-2020 (A)	Incumplimientos por parte del Concesionario Aeropuertos Andinos del Perú, al no haber presentado las Declaraciones de Impacto Ambiental de acuerdo con lo establecido en el numeral 12.1.3.1 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia	P 08	S/ 3,533,400
13-2021 (A)	Presuntos incumplimientos por parte del Concesionario Aeropuertos Andinos del Perú, al no haber solicitado a la DGASA la debida certificación Ambiental de la obra nueva "Mejoramiento del servicio de embarque y desembarque del aeropuerto de Arequipa" de acuerdo con lo establecido en el numeral 12.1.1.6 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia	P 08	S/ 199,900

Empresa: Aeropuertos del Perú S.A.

Sector: Aeroportuario

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	P 05	S/ 36,000
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	P 05	S/ 54,000
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	P 05	S/ 360,000
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	P 05	S/ 54,000
S/N	Plazo de Presentación de Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire (cláusula 8.5 del Contrato de Concesión)	P 05	S/ 36,500
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	P 05	S/ 45,600
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	P 05	S/ 38,000
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	P 05	S/ 45,600
18-2016 (A)	Incumplimiento del Anexo 27 - Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras. Aeropuerto de Pisco.	P 05	S/ 49,375
15-2017	Incumplimiento referido a Requisitos Técnicos Mínimos en los Aeropuertos de Piura, Tarapoto y Tumbes.	P 04	S/ 350,460
08-2018 (A)	Implementar la Obra "Mejoramiento del Sistema de Seguridad - Vía Perimetral del Aeropuerto de Iquitos" fuera del plazo establecido.	P 05	S/ 1,730,000
14-2018	Incumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión, referido a las Mediciones de Niveles de Servicio en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia (Cajamarca, Chiclayo, Piura, Tarapoto, Trujillo y Talara)	P 04	S/ 689,316
16-2018	Incumplimiento por parte del Concesionario en la presentación de Actualización de los Programas de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire de los aeropuertos de Piura y Chiclayo.	P 05	S/ 27,431
22-2018 (A)	Incumplimiento respecto a la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras respecto a la modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco	P 07	S/ 26,691
24-2018 (A)	Incumplimiento en la ejecución de las obras de los Programas de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire de los Aeropuertos de Iquitos y Pisco, pertenecientes al Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	P 05	S/ 513,000
02-2019	Incumplimiento de las cláusulas 12.5.1, 12.6.1 y 12.6.4 del Contrato de Concesión por parte de la empresa Aeropuertos del Perú al no haber cumplido con los procedimientos establecidos en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) durante el proceso constructivo de la Obra "Mejoramiento del proceso de Embarque y Desembarque en el Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Talara"	P 08	S/ 51,875
23-2019	Incumplimiento referido a no haber cumplido con las normas legales referidas a realizar el control de calidad de agua para consumo humano en el Aeropuerto de Chachapoyas, así como adoptar medidas de prevención de riesgos y daños a la salud de las personas. Fiscalización a consecuencia de la denuncia de Helbert Santos.	P 04	S/ 41,500
11-2020 (A)	Incumplimiento, por parte del Concesionario por no seguir los procedimientos establecidos en los literales A.4 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.	P 04	S/ 72,369
16-2020 (A)	Incumplimiento del Concesionario por no seguir los procedimientos establecidos en los literales A.4, E y H.2 del Anexo 27 – "Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías" del referido contrato en la adquisición e implementación del Equipamiento Necesario N° 12	P 05	S/ 83,033

17-2020 (A)	Incumplimiento del Concesionario, por no seguir los procedimientos establecidos en el Anexo 27 del referido contrato en los procesos de selección de Adjudicación Directa de las inversiones contempladas en los Intangibles N°06, N°07, N°11, N°12, N°17 N°20 y N°21 realizados por el Concesionario entre los años 2010 y 2012	P 05	S/ 10,750
20-2020 (A)	Incumplimiento por parte del Concesionario a la cláusula 8.4.7 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, por no seguir los procedimientos establecidos en los literales A.4, E y H.2 del Anexo 27 – “Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías” del referido contrato en la adquisición e implementación del Equipamiento Necesario N° 14.	P 05	S/ 26,875
21-2020 (A)	Presunto incumplimiento de las obligaciones contenidas en los numerales 6.1 y 6.2 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, respecto al mantenimiento de los Bienes de la Concesión de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 en el segundo, tercer y cuarto trimestre del año 2014.	P 03	S/ 41,710
38-2020 (A)	Incumplimiento referido a que, del 31 de octubre del año 2014 al 24 de julio del año 2016, el Concesionario no aseguró la presencia de un médico en el aeropuerto de Trujillo.	P 04	S/ 56,459
43-2020 (A)	Presunto incumplimiento por parte del Concesionario Aeropuertos del Perú, respecto a lo establecido en el Anexo 27 – “Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías”, por utilizar material de una cantera sin contar con las autorizaciones y aprobaciones correspondientes.	P 05	S/ 10,277
04-2021 (A)	Informe de Hallazgo sobre el presunto incumplimiento relativo a la presentación extemporánea de las facturas correspondientes a las cuotas del CRPAO del Proyecto Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco.	P 10	S/ 171,914
16-2021 (A)	Informe de hallazgo de presunto incumplimiento por parte del Concesionario Aeropuertos del Perú – AdP, al no haber cumplido con lo establecido en el numeral 8.8.3, Anexo 8 el Anexo 27 de Contrato de Concesión – Grado de compactación TWY Delta	P 05	S/ 4,400
04-2022 (A)	Informe de hallazgo de presunto incumplimiento por parte del Concesionario Aeropuertos del Perú – AdP, en relación con el proceso de Contratación de la obra “Pintura General del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Piura” Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.	P 05	S/ 5,842

Empresa: APM Terminals Callao S.A.

Sector: Portuario

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
S/N (A)	Atraso de pago de contribución al Estado	P 04	S/ 34,189
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Tercer Trimestre de Explotación	P 04	S/ 438
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Cuarto Trimestre de Explotación	P 04	S/ 3,887
S/N	Atraso (01 días) en la presentación del Informe Mensual de Avance de Obra N° 01	P 05	S/ 2,920
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Quinto Trimestre de Explotación	P 04	S/ 3,468
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Sexto Trimestre de Explotación	P 04	S/ 1,212,530
S/N	Incumplimiento por no entregar a la APN en los plazos fijados, los informes ambientales de noviembre y diciembre del 2012	P 08	S/ 38,480
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Séptimo Trimestre de Explotación	P 04	S/ 1,299,430
S/N	Incumplimiento del contrato de concesión al haber ejecutado obras no aprobadas en el Expediente Técnico	P 05	S/ 304,000
S/N	Incumplimiento al ET por rechazo de equipos RTG (06)	P 05	S/ 152,000
S/N	Incumplimiento al ET por ejecución de canaleta de concreto armado en nuevo trazo	P 05	S/ 304,000
S/N	Incumplimiento al ET por ejecución de obras en edificio Amenidades	P 05	S/ 308,000
S/N	Incumplimiento al ET por ejecución de obras de pavimentación no aprobadas en área respaldo muelle 5	P 05	S/ 308,000
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Décimo Primer Trimestre de Explotación	P 04	S/ 1,711,275

S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Décimo Trimestre de Explotación	P 04	S/ 1,463,493
S/N	Incumplimiento del contrato de concesión al haber ejecutado obras no aprobadas en el Expediente Técnico (Hincado de Pilotes)	P 05	S/ 304,000
S/N	Modificación del Expediente Técnico sin aprobación	P 05	S/ 152,000
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Octavo Trimestre de Explotación	P 04	S/ 1,430,555
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Noveno Trimestre de Explotación	P 04	S/ 1,542,233
04-2016	Incumplimiento de Plazo total para la ejecución de obras iniciales por razones imputables al Concesionario	P 05	S/ 37,920
12-2017	Realizar obras no previstas en el Expediente Técnico	P 05	S/ 324,000
36-2017	Ejecución de uniones losa - pilotes (capiteles) en trabajos de construcción en los muelles 5 y 11 con un diseño diferente al aprobado en el Expediente Técnico, sin contar con la aprobación previa de la APN.	P 05	S/ 324,000
10-2022 (A)	Informe sobre presunto incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al Décimo Quinto Trimestre de Explotación (enero - marzo 2015)	P 04	S/ 1,502
11-2022 (A)	Informe sobre presunto incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al Décimo Sexto Trimestre de Explotación (abril - junio 2015).	P 04	S/ 1,251
12-2022 (A)	Informe sobre presunto incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al décimo séptimo trimestre de Explotación (julio - septiembre 2015)	P 04	S/ 1,405
17-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al décimo octavo trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2015)	P 04	S/ 1,521
18-2022	Incumplimiento de la empresa concesionaria APM Terminals Callao S.A. de la presentación de información para la medición de los Niveles de Servicio y Productividad correspondiente al décimo octavo trimestre de explotación, dentro del plazo establecido.	P 04	S/ 59
20-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al décimo noveno trimestre de Explotación (enero - marzo 2016).	P 04	S/ 1,501
22-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondiente al vigésimo trimestre de Explotación (abril - junio 2016)	P 04	S/ 1,225
23-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al vigésimo primer trimestre de explotación (julio - septiembre 2016)	P 04	S/ 948
25-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al vigésimo segundo trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2016).	P 04	S/ 632

Empresa: Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.C.)
Sector: Red Vial

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
01-2021 (A)	Incumplimiento de la empresa Concesión Canchaque S.A.C. referido a haber presentado el informe mensual de conservación y explotación del mes de noviembre 2020 fuera del plazo dispuesto en el Oficio N° 1129-10-GS-OSITRAN.	P 10	S/ 1,599

Empresa: Concesionaria IIRSA Norte S.A.

Sector: Red Vial

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
26-2018 (A)	Utilizar zonas sin contar con la autorización correspondiente como Depósito de Material Excedente.(25+800 LD)	P 08	S/ 16,895
27-2018 (A)	Utilizar zonas sin contar con la autorización correspondiente como Depósito de Material Excedente. (269-300 LD)	P 08	S/ 16,895

Empresa: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Sector: Red Vial

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
S/N	Retraso en la entrega de informe ambiental	P 08	23,912

Empresa: Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Sector: Portuario

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
05-2018 (A)	Incumplimiento de la obligación referida a culminar la ejecución de la Fase 1 de las Obras Mínimas dentro del plazo máximo.	P 05	S/ 15,800
33-2019	Incumplimiento contractual al haberse ejecutado obras no aprobadas en el expediente técnico del Proyecto "Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma Fase I" durante los meses de agosto y noviembre de 2014 y de agosto de 2015 a enero de 2016.	P 05	S/ 304,000

Empresa: Concesionaria Vial del Perú S.A.

Sector: Red Vial

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
12-2021 (A)	Presunto incumplimiento de la empresa concesionaria COVIPERUS.A., a lo establecido en el numeral 4.4 de la Adenda N° 7 y numeral 5.1 del Acta de Acuerdo, al no haber concluido con las labores de mantenimiento del subtramo 5 dentro de los plazos establecidos	P 03	S/ 69,129

Empresa: Concesionaria Vial del Sol S.A.

Sector: Red Vial

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
S/N	Incumplimiento de los procedimientos y acciones contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente y la Normatividad Ambiental vigente.	P 08	S/ 17,065
11-2015	Incumplimiento respecto al uso de área como cantera y planta chancado	P 08	S/ 17,065
12-2015	Incumplimiento respecto al uso de área como cantera sin autorización ambiental	P 08	S/ 17,065
15-2015	Incumplimiento respecto al uso de área no aprobada como depósito de material excedente	P 08	S/ 17,065
22-2017 (A)	Uso de áreas auxiliares, sin contar con la autorización ambiental por parte de la autoridad competente	P 08	S/ 32,450
31-2019	Incumplimiento referido al uso de un área como Depósito de Material Excedente (DME) sin contar con la autorización ambiental por parte de la Autoridad Ambiental Competente del sector transportes.	P 08	S/ 16,585

Empresa: Concesionaria Vial del Sur S.A. – COVISUR

Sector: Red Vial

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
05-2015	Incumplimiento de los procedimientos y acciones contenidas en el Plan de Manejo Detallado	P 08	S/ 17,065

Empresa: Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.

Sector: Red Vial

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
S/N	Incumplimiento de los procedimientos y acciones contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente y la Normatividad Ambiental vigente.	P 08	S/ 15,200
S/N	Incumplimiento de los procedimientos y acciones contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente y la Normatividad Ambiental vigente.	P 08	S/ 15,400
S/N	Incumplimiento de los procedimientos y acciones contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente y la Normatividad Ambiental vigente.	P 08	S/ 15,400
17-2016 (A)	Haber depositado material excedente en un DME no autorizado	P 08	S/ 31,600
19-2016	Incumplir con entregar el informe socio ambiental - 1 día de retraso	P 08	S/ 1,580
09-2017 (A)	Incumplimiento en la prestación del Informe Socio Ambiental	P 08	S/ 12,960
10-2017 (A)	Incumplimiento en la entrega del informe socio ambiental de agosto 2016, correspondiente a la rehabilitación y mejoramiento	P 08	S/ 3,240
11-2017 (A)	Incumplimiento en la entrega del informe socio ambiental de setiembre, octubre y noviembre 2016, correspondiente a las Actividades de Mantenimiento Periódico Inicial	P 08	S/ 24,300
20-2017	Atraso en la presentación de la Garantía de Fiel Cumplimiento para el inicio del MPI	P 07	S/ 145,800
23-2017 (A)	No haber dado acceso libre al personal del Consorcio Supervisor Sierra 2 a las áreas de trabajo para realizar su labor	P 05	S/ 8,100
24-2017 (A)	Uso de áreas auxiliares, sin contar con la autorización ambiental por parte de la autoridad competente	P 08	S/ 81,000
39-2017 (A)	No haber presentado dentro del plazo los Expedientes Técnicos de Mantenimiento Periódico Inicial	P 05	S/ 517,902
21-2018 (A)	Incumplimiento de obligaciones ambientales referidas al uso de áreas auxiliares (Depósitos de Material Excedente - DME), sin contar con la respectiva autorización	P 08	S/ 66,400
22-2019	Incumplimiento referido al atraso de cuatro (4) días, en la entrega del informe ambiental correspondiente a la etapa de Rehabilitación y Mejoramiento del período mayo 2019.	P 08	S/ 6,720
41-2020 (A)	Incumplimiento por la remisión extemporánea al Regulador, el informe ambiental correspondiente a la etapa de Rehabilitación y Mejoramiento período julio 2020.	P 08	S/ 1,760
06-2021 (A)	Presunto incumplimiento de la empresa Concesionaria por no levantar las observaciones formuladas a su Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico Inicial, dentro del plazo establecido en el Contrato de Concesión ; así como, atender los documentos de la referencia a) y d), mediante los cuales la Jefatura de Fiscalización efectuó observaciones al informe de la referencia f).	P 05	S/ 4,897,200

Empresa: Consorcio Concesión Chancay-Acos S.A.

Sector: Red Vial

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
05-2015	Incumplimiento por parte de la empresa Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. por haber presentado el informe mensual de explotación del mes de febrero del 2021 fuera del plazo dispuesto en el Oficio N° 2778- 2018-GSF-OSITRAN.	P 10	S/ 3,820

Empresa: Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A.
Sector: Ferroviaria y Metro de Lima

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
02-2021	Incumplimiento del Concesionario Ferrocarril Trasandino S.A. referido a la custodia y preservación de los Bienes de la Concesión y de responder por los daños y perjuicios.	P 03	1% Ingresos brutos mes anterior

Empresa: Consorcio Nuevo Metro de Lima S.A.
Sector: Ferroviaria y Metro de Lima

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
S/N	Retraso de 2 días en levantar observaciones del plan de EDIs	P 05	S/ 7,600
08-2015	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión	P 08	S/ 161,700
17-2015	Incumplimiento del Plan de Manejo Socio Ambiental Semi Detallado	P 08	S/ 3,850
16-2015	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión	P 08	S/ 446,600
17-2015	Incumplimiento en la subsanación de observaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería dentro del plazo máximo establecidos en el Contrato de Concesión // Pozo de Ventilación PV 20 (EDI PV20)	P 05	S/ 42,350
18-2015	Incumplimiento en la subsanación de observaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería dentro del plazo máximo establecidos en el Contrato de Concesión // Pozo de Ventilación PV 22 (EDI PV22)	P 05	S/ 42,350
19-2015	Incumplimiento en la subsanación de observaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería dentro del plazo máximo establecidos en el Contrato de Concesión // Pozo de Ventilación PV 21 (EDI PV21)	P 05	S/ 46,200
20-2015	Incumplimiento en la subsanación de observaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería dentro del plazo máximo establecidos en el Contrato de Concesión // Pozo de Ventilación PV 23 (EDI PV23)	P 05	S/ 84,700
23-2015	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión	P 05	S/ 238,700
25-2015	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión	P 05	S/ 231,000
27-2015 (A)	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión	P 05	S/ 231,000
01-2016	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión	P 05	S/ 205,400
02-2016 (A)	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en la zona de PV23 del 27 dic2015 al 29feb2016	P 05	S/ 513,500
03-2016	Incumplimiento de la subsanación de observaciones del EDI - PV 24	P 05	S/ 59,250
06-2016	Incumplimiento de la subsanación de observaciones del EDI - PV 19Bis Etapa 1B	P 05	S/ 59,250
07-2016 (A)	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión del 01 al 31 marzo 2016	P 05	S/ 513,500
09-2016	Incumplimiento en la entrega de los Estudios de Riesgos	P 07	S/ 110,600
11-2016	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en la zona de PV23 del 01 al 30 abr 2016	P 05	S/ 237,000
12-2016	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión del 01 al 31 de mayo 2016	P 05	S/ 244,900
16-2016	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en la zona de PV23 del 01 al 21 junio 2016	P 05	S/ 165,900
20-2016 (A)	Incumplir con la subsanación de observaciones al EDI 1A-17 Patio Taller Santa Anita Superestructura de Vía	P 05	S/ 146,150
13-2017	Incumplimiento en la subsanación del EDI- 1A 14 (Equipamiento Electromecánico)	P 05	S/ 198,450
16-2017	Incumplimiento en la subsanación del EDI 1 A-23 (proyecto de instalaciones ferroviarias sistema de tracción eléctrica catenaria) de la Etapa 1ª	P 05	S/ 182,250
17-2017	Incumplimiento en la subsanación del EDI-1A 21 (Proyecto de Instalaciones Ferroviarias)	P 05	S/ 587,250
18-2017	Incumplimiento en la subsanación del EDI-1A 22 (Proyecto de Instalaciones Ferroviarias- Sistema de Alimentación y Tracción Eléctrica)	P 05	S/ 238,950
21-2017	Incumplimiento en la subsanación del EDI- E24- Mercado Santa Anita - Etapa 1ª	P 05	S/ 352,350
25-2017 (A)	Incumplimiento en la subsanación del EDI-1A-29- Proyecto de instalaciones ferroviarias -instalaciones especiales-equipamiento Patio taller Santa Anita	P 05	S/ 267,300

09-2018 (A)	Incumplimiento en la subsanación de observaciones del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) del Material Rodante	P 05	S/ 58,100
10-2018 (A)	Incumplimiento en la subsanación de observaciones del Estudio Definitivo de Ingeniería 1A-25 "Proyecto de instalaciones Ferroviarias- Sistema de Señalización y Sistema de Supervisión (Mando y Control Centralizado)"	P 05	S/ 170,150
11-2018	Incumplimiento en la subsanación de observaciones del Estudio Definitivo de Ingeniería 1A-28 "Proyecto de Instalaciones Ferroviarias - Sistema de Control de Pasajeros", correspondiente a la Etapa 1ª	P 05	S/ 211,650
12-2018	Incumplimiento de lo establecido en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión. Haber subsanado las observaciones comunicadas por el Concedente al EDI 1A-05 "Pozos PV20, PV21, PV22 y PV23-Proyecto de Arquitectura y Equipamiento Electromecánico", ochenta y nueve (89) días después del plazo máximo otorgado en la mencionada cláusula	P 05	S/ 369,350
13-2018	Incumplimiento en la subsanación de observaciones del Estudio Definitivo de Ingeniería 1A-24: "Proyecto de Instalaciones Ferroviarias - Sistema de Automatización Integral - Scada", correspondiente a la Etapa 1ª	P 05	S/ 190,900
35-2020 (A)	Incumplimiento del Concesionario Metro de Lima Línea 2 S.A. al haber presentado el Inventario Inicial de la Acta de Entrega Parcial del Área de la Concesión del Pozo de Ventilación PV18, fuera del plazo dispuesto en el literal a) de la cláusula 5.20 del Contrato de Concesión.	P 02	S/ 15,050

Empresa: Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. - DEVIANDES

Sector: Red Vial

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
10-2020 (A)	Incumplimiento de la Entidad Prestadora Desarrollo Vial de los Andes S.A.C., referido a la Notificación de la Resolución del PCI N°06-2019 y la no corrección de los defectos no admitidos señalados en dicho documento, dentro de los plazos establecidos.	P 04	S/ 7,248

Empresa: DP World Callao S.R.L.

Sector: Portuario

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
S/N	Incumplimiento de la publicación del Reglamento de tarifas	P 06	S/ 25,200
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (tercer trimestre de operación)	P 04	S/ 339,264
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (cuarto trimestre de operación)	P 04	S/ 312,156
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (quinto trimestre de operación)	P 04	S/ 181,818
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (sexto trimestre de operación)	P 04	S/ 37,026
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (séptimo trimestre de operación)	P 04	S/ 214,328
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (octavo trimestre de operación)	P 04	S/ 665,614
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (noveno trimestre de operación)	P 04	S/ 672,805
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (décimo trimestre de operación)	P 04	S/ 476,672
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (onceavo trimestre de operación)	P 04	S/ 344,230
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (doceavo trimestre de operación)	P 04	S/ 212,732
01-2015 (A)	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (décimo octavo trimestre de operación)	P 04	S/ 61,292
04-2015	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (décimo noveno trimestre de operación)	P 04	S/ 63,949
10-2015	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (Vigésimo trimestre de operación)	P 04	S/ 46,008
27-2017	Atraso en la entrega de Informe Mensual de la Inversión adicional denominada: "Obras Civiles Terrestres del Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur"	P 05	S/ 3,245

02-2018 (A)	Incumplimiento en la entrega de Informe Mensual del mes de abril de la inversión adicional "Obras Civiles terrestres del Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur"	P 05	S/ 23,653
01-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al primer trimestre de Explotación (junio-agosto 2015)	P 04	S/ 154
08-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur por parte del Concesionario DP World Callao - correspondiente al vigésimo tercer trimestre de Explotación (de diciembre de 2015 a febrero de 2016)	P 04	S/ 29,408
11-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo noveno trimestre de explotación de la Concesión (junio - agosto 2017)	P 04	S/ 92,421
12-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo cuarto trimestre de explotación de la Concesión (marzo - mayo 2016)	P 04	S/ 16,037
13-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo quinto trimestre de explotación de la Concesión (junio - agosto 2016)	P 04	S/ 15,958
14-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo sexto trimestre de explotación de la Concesión (setiembre - noviembre 2016)	P 04	S/ 23,996
15-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo octavo trimestre de explotación de la Concesión (marzo - mayo 2017)	P 04	S/ 52,508
16-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo séptimo trimestre de explotación de la Concesión (diciembre 2016 - febrero 2017)	P 04	S/ 69,087
28-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo segundo trimestre de explotación de la Concesión (setiembre - noviembre 2015)	P 04	S/ 77
08-2020 (A)	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur por parte del Concesionario DP World Callao - correspondiente al trigésimo trimestre de Explotación (de setiembre 2017 a noviembre 2017)	P 04	S/ 162

Empresa: Intersur Concesiones S.A.

Sector: Red Vial

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
02-2022 (A)	Incumplimiento referido a la entrega extemporánea del Informe trimestral de Medio Ambiente, Seguridad Industrial y Salud Ocupacional. Solución del sector crítico comprendido entre el km 231+700 al km 232+800-Túnel Ollachea (km 231+660 al km 232+800) correspondiente al trimestre abril-mayo-junio 2021.	P 08	S/ 1,910

Empresa: OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.

Sector: Red Vial

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
S/N	Atraso en la entrega de Informes Ambientales	P 08	S/ 2,989
19-2022	Incumplimiento referido al atraso en la presentación del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial y atraso en subsanar observaciones del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial (ITCVI) formulados por el Concedente.	P 10	S/ 7,640

Empresa: Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.

Sector: Red Vial

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
26-2022	Incumplimiento, por parte de la Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C., al haber presentado el Informe de la Medición del Tiempo de Espera en Cola (TEC), fuera del plazo establecido.	P 10	S/ 764

Empresa: Sociedad Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A.

Sector: Portuario

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
15-2021 (A)	Incumplimiento del Concesionario referido a no haber presentado dentro del plazo establecido el Informe Final del Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a la autoridad ambiental competente (SENACE) para su aprobación; toda vez que debiendo presentarlo el 22 de diciembre de 2018, este fue presentado el 04 de abril de 2019, incurriendo en un atraso de setenta y dos (72) días hábiles.	P 08	S/ 633,600

Empresa: Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

Sector: Portuario

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
S/N	Atraso en publicación de tarifas	P 06	S/ 46,150
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (primer trimestre de explotación)	P 04	S/ 9,781
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (segundo trimestre de explotación)	P 04	S/ 13,175
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (tercer trimestre de explotación)	P 04	S/ 12,299
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (cuarto trimestre de explotación)	P 04	S/ 18,457
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (quinto trimestre de explotación)	P 04	S/ 25,224
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (sexto trimestre de explotación)	P 04	S/ 15,063
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (séptimo trimestre de explotación)	P 04	S/ 24,580
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (octavo trimestre de explotación)	P 04	S/ 26,447
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (noveno trimestre de explotación)	P 04	S/ 28,930
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (décimo trimestre de explotación)	P 04	S/ 32,106
S/N	Incumplimiento referido a la presentación de informes mensuales de avance de obra	P 05	S/ 5,978
03-2017	Culminar la ejecución de las obras correspondientes a la Etapa 2-Remoción y extracción de la embarcación pesquera Cráter.	P 05	S/ 51,920

Empresa: Transportadora Callao S.A.

Sector: Portuario

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
S/N	No abrir el Libro de Obras a partir del inicio de la Construcción	P 05	S/ 2,920
S/N	Atraso en las subsanaciones de observaciones en el Expediente Técnico, (27 días)	P 05	S/ 78,840
S/N	Modificaciones del diseño conceptual del Expediente Técnico, sin seguir el procedimiento establecido en el contrato.	P 05	S/ 146,000
S/N	Ejecución de Obras no aprobadas en el Expediente Técnico	P 05	S/ 296,000

S/N	Incumplimiento del C.C. por presentación del informe mensual de avance de obras	P 05	S/ 2,960
S/N	Ampliación del plazo total para la ejecución de Obras por razones imputables al Concesionario	P 05	S/ 12,160
S/N	Segunda (por 45 días) ampliación del plazo total para la ejecución de Obras por razones imputables al Concesionario	P 05	S/ 24,320
S/N	Atraso en la entrega de los Informes Ambientales durante la explotación a la APN.	P 08	S/ 12,160

Empresa: Tren Urbano de Lima S.A.

Sector: Ferroviaria y Metro de Lima

N° PEC	Incumplimiento	Tipo de Penalidad	Penalidad
29-2017	Atraso de la subsanación de observaciones del EDI de la Obra 1ª: "Remodelación de la estación La Cultura".	P 05	S/ 60,750
30-2017	Atraso de la subsanación de observaciones del EDI de la Obra 1ª: "Remodelación de la estación Gamarra".	P 05	S/ 60,750
31-2017	Atraso de la subsanación de observaciones del EDI de la Obra 1ª: "Remodelación de la estación Bayóvar".	P 05	S/ 52,650
32-2017	Atraso de la subsanación de observaciones del EDI de la Obra 4: "Ampliación de vías de estacionamiento del Patio de Maniobras de Bayóvar".	P 05	S/ 52,650
33-2017	Atraso de la subsanación de observaciones del EDI de la Obra 5: "Nuevos enlaces (cambiavías) en vía principal".	P 05	S/ 56,700
34-2017	Atraso de la subsanación de observaciones del EDI de la Obra 2: "Mejoras en el Sistema Eléctrico".	P 05	S/ 60,750
35-2017	Atraso de la subsanación de observaciones del EDI: "Material Rodante Complementario".	P 05	S/ 32,400
37-2017	Atraso de la subsanación de observaciones del EDI de la Obra 1B: "Remodelación de la Estación Villa El Salvador".	P 05	S/ 12,150
27-2019	Incumplimiento del numeral 1.2.7 del Anexo 7 del Contrato de Concesión vinculado al atraso en el envío de los Reportes Diarios de Operación correspondientes a los días 15 y 16 de marzo de 2019	P 10	S/ 2,100
14-2022	Incumplimiento por no haber ejercido la defensa posesoria de área de la concesión; en específico, respecto de la invasión producida en el área en la cual goza del derecho de vía de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, al lado norte de la estación Presbítero Maestro.	P 02	S/ 13,800

Nota (A): Este expediente no fue proporcionado por el OSITRAN. El análisis de estos casos fue realizado en base a la información consignada en los reportes proporcionados por el OSITRAN que contienen el resumen de todos los expedientes.

Elaboración propia

Fuente: OSITRAN

ANEXO VIII
**RESUMEN DE EXPEDIENTES ARCHIVADOS POR CRITERIO DE COSTO-
BENEFICIO DESDE EL AÑO 2000 HASTA EL AÑO 2022 POR TIPO DE
INFRACCIÓN**

Tipo infractorio 01: Infracciones de carácter general

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
07-2008	DP World Callao S.R.L.	Presentación extemporánea del Informe de Cobertura
25-2009	Lima Airport Partners S.R.L.	Incumplimiento referido a la presentación de Informes mensuales de la Concesión
22-2014	Tren Urbano de Lima S.A.	No entregar información (Comunicación de Devolución de Bienes Opcionales)
38-2016	Aeropuertos del Perú S.A.	No haber publicado en la página web el registro de reclamos en línea consolidado y actualizado.
55-2016	Aeropuertos del Perú S.A.	No haber remitido a OSITRAN las evaluaciones funcionales y estructurales correspondientes a los años 2008, 2009, 2010, 2011 y 2012, al término de su elaboración
15-2017	Aeropuertos del Perú S.A.	Presentación extemporánea de la Declaración Jurada de la Retribución al Estado III Trimestre-2016 y del Reporte del Registro de Ventas Electrónico del III Trimestre -2016
26-2017	Aeropuertos del Perú S.A.	Presentación extemporánea de la Declaración Jurada de la Retribución al Estado III Trimestre-2015 y del Reporte del Registro de Ventas Electrónico del III Trimestre -2015

Tipo infractorio 02: Infracciones relacionadas con las inversiones

Nota: No se generaron expedientes por este tipo de infracciones

Tipo infractorio 03: Infracciones relativas a la operación de la infraestructura y a la prestación del servicio

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
13-2018	Lima Airport Partners S.R.L.	Incumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimo - Capacidad por punto de inspección - Tránsito en el año 2015
45-2019	Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad para el rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcasas y chatas de carga general correspondiente al sexto trimestre de explotación (15 de marzo al 14 de junio 2018)
04-2021	Consorcio Paracas S.A.	Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador "Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel" sujeto a Niveles de Servicio y Productividad, por parte del concesionario Terminal Portuario Paracas. (Febrero de 2017).
05-2021	Consorcio Paracas S.A.	Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador "Tiempo de Recepción de Contenedores" sujeto a Niveles de Servicio y Productividad, por parte del concesionario Terminal Portuario Paracas. (diciembre 2016 a febrero de 2017)
18-2021	APM Terminals Callao S.A.	Incumplimiento de la obligación referida al nivel de servicio y productividad para el "Tiempo para el zarpe de la Nave" por parte de APM Terminals Callao S.A. durante las operaciones de zarpe realizadas en la fecha 17 de marzo de 2017.
40-2021	Transportadora Callao S.A.	Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" sujeto a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao por parte de Transportadora Callao S.A., correspondientes al décimo tercer trimestre de Explotación (junio a agosto 2017)
49-2021	Consorcio Paracas S.A.	Incumplimiento en el décimo cuarto trimestre de Explotación (diciembre 2017 a febrero 2018) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondientes a Tiempo de Entrega del Contenedor promedio trimestral; Embarque y Descarga de Carga Fraccionada - Fertilizante promedio trimestral, Tiempo para el desatraque de la Nave para operaciones individuales y Tiempo de Recepción de Contenedores para operaciones individuales.
65-2021	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Incumplimiento por no haber dispuesto de los trabajos para elevar nuevamente la calidad de la vía a los niveles de servicio exigidos, según los plazos especificados en el Apéndice 3 del Anexo I del mismo contrato de la referencia en el PCI N° 17-2021-T5
66-2021	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Incumplimiento por no haber dispuesto de los trabajos para elevar nuevamente la calidad de la vía a los niveles de servicio exigidos, según los plazos especificados en el Apéndice 3 del Anexo I del mismo contrato de la referencia en el PCI N° 18-2021-T5

71-2021	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Incumplimiento de la entidad prestadora NORVIAL S.A., referidas a los Parámetros de Condición y Estándares de Servicio del PCI N° 16-2020 al PCI N° 37-2020.
72-2021	Transportadora Callao S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" sujeto a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao por parte de Transportadora Callao S.A., correspondientes al décimo quinto trimestre de Explotación (diciembre 2017 febrero 2018)
86-2021	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento de parte de Concesionaria Vial del Sur S.A. de la obligación contenida referido al sistema de comunicación de emergencias en tiempo real
94-2021	Transportadora Callao S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" sujeto a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao por parte de Transportadora Callao S.A., correspondientes al décimo séptimo trimestre de Explotación (junio a agosto 2018)
01-2022	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.	Hallazgo sobre Incumplimiento de parte de Autopista del Norte S.A.C., de su obligación establecida en los numerales 2.2, 2.6 y 5.5 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, en el marco de la evaluación efectuada conforme a los numerales 4.13 a 4.19 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, referido a los Niveles de Servicio Globales exigidos por el Contrato de Concesión
04-2022	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento de parte de la entidad prestadora COVISUR S.A., del numeral 4.8 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, referido a que no dispuso de los trabajos para elevar nuevamente la calidad de la vía a los niveles de servicio exigidos, según los plazos especificados en el Apéndice 3 del Anexo I del mismo contrato de la referencia en el PCI N° 73-2021-T5.
09-2022	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento de parte de Concesionaria Vial del Sur S.A. de la obligación contenida en el literal b) de la Cláusula 8.12 y los numerales 7.18, 7.21 del Anexo I del Contrato de Concesión, respecto al plazo de activación del servicio y plazo de atención del servicio de auxilio mecánico y servicio de grúa en el accidente N° 272- 2021.
11-2022	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Hallazgo sobre el Incumplimiento de la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión de la Red Vial N° 05 - Tramo: Ancón- Huacho- Pativilca, respecto al Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares
23-2022	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento de parte de la entidad prestadora COVISUR S.A., del numeral 4.8 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, referido a que no dispuso de los trabajos para elevar nuevamente la calidad de la vía a los niveles de servicio exigidos, según los plazos especificados en el Apéndice 3 del Anexo I del mismo contrato de la referencia en el PCI N° 06-2022-T5.
38-2022	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.	AUNOR - Hallazgo sobre presunto incumplimiento de parte de Autopista del Norte S.A.C., de su obligación establecida en los numerales 2.2, 2.6 y 5.5 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, en el marco de la evaluación efectuada conforme a los numerales 4.13 a 4.19 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, referido a los Niveles de Servicio Globales exigidos por el Contrato de Concesión
41-2022	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Hallazgo sobre presunto incumplimiento de parte de la entidad prestadora RED VIAL 5 (Antes NORVIAL S.A.), de las cláusulas 7.1, 7.2, 7.3, 7.6 y Anexos I y II del Contrato de Concesión, referidas al incumplimiento de Parámetros de Condición y Estándares de Servicio del PCI N° 01-2021 al PCI N° 09-2021
59-2022	Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	Hallazgo sobre presuntos incumplimientos en el octavo trimestre de Explotación (15 de septiembre al 14 de diciembre 2018) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicios y Productividad del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma)
68-2022	Transportadora Callao S.A.	Hallazgo sobre presuntos incumplimientos en las operaciones individuales vinculadas al indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" sujeto a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao por parte de Transportadora Callao S.A., correspondientes al décimo noveno trimestre de Explotación (diciembre 2018 a febrero 2019).

Tipo infractorio 04: Infracciones relativas al acceso a la infraestructura

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
18-2022	Lima Airport Partners S.R.L.	Resultado de las diligencias preliminares practicadas con ocasión al Incumplimiento de Lima Airport Partners S.R.L de lo establecido en la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN que dictó Mandato de Acceso para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje en el AIJCH

Tipo infractorio 05: Infracciones relativas a la información, documentación y la contabilidad regulatoria

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
14-2009	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.	Incumplimiento de la obligación contenida en la Cláusula 8.5.1 del Contrato de Concesión
29-2014	Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.C.)	Demora en el suministro de Información (No presentar las estadísticas comerciales) 1 DIA DE RETRASO
30-2014	OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	Demora en el suministro de Información (No presentar La relación de Pólizas de Seguro) 1 DIA DE RETRASO
34-2014	Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. – DEVIANDES	Demora en el suministro de Información (Presentar Inventario Anual de Bienes 2012) 01 DIA DE RETRASO
36-2014	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Demora en el suministro de Información (No presentar la relación de Pólizas de Seguro 2013) 01 DIAS DE RETRASO
74-2021	Consorcio Concesión Chancay Acos S.A.	Incumplimiento referido a la presentación extemporánea de la relación de pólizas de seguro.
78-2021	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Incumplimiento de la empresa respecto a la presentación extemporánea del Informe de Cobertura correspondiente al periodo 2019-2020.
79-2021	Lima Airport Partners S.R.L.	Incumplimiento de Lima Airport Partners al no haber cumplido con presentar a OSITRAN, dentro del plazo establecido, copia del “Acta de Entrega de Baja Bienes por Devolución de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.
80-2021	Concesionaria Vial del Perú S.A.	Incumplimiento de la CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A., por haber presentado fuera del plazo el detalle de los descuentos realizados por las inversiones de la ejecución de la Tercera Etapa y su respectivo cálculo, correspondiente de Enero-2018 a Junio -2018
89-2021	Tren Urbano de Lima S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento de la Cláusula 8.11 del Contrato de Concesión y del literal c) del Artículo 13° del Reglamento General de Supervisión del OSITRAN por parte del Concesionario TREN URBANO DE LIMA S.A. por remitir información relacionada a la explotación fuera del plazo otorgado por el Regulador
93-2021	Concesionaria Vial del Perú S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento por parte de CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A., de la obligación establecida en el numeral III del Anexo X del Contrato de Concesión, correspondiente de Marzo-2020, Abril2020, Julio-2020 a Diciembre-2020 y Enero-2021 a Junio-2021
02-2022	OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	Incumplimiento de la empresa concesionaria respecto a la presentación de los planes de vencimiento de obligaciones e inversiones del año 2022, de conformidad con lo establecido en los literales a) y b) del artículo 24° del Reglamento General de Supervisión del OSITRAN y en el Plan Anual de Supervisión 2021.
10-2022	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.	Hallazgo sobre Incumplimiento de Autopista del Norte S.A.C. de su obligación establecida en la Cláusula 15.3 del Contrato de Concesión; el artículo 24 del Reglamento General de Supervisión; y lo establecido en el artículo 65° Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del OSITRAN, por no haber presentado el Plan Anual de Inversiones en el plazo establecido en el Plan Anual de Supervisión 2021
14-2022	APM Terminals Callao S.A.	Informe de hallazgo sobre Incumplimiento contractual de la empresa Concesionaria APM Terminals Callao S.A. vinculado al atraso en la presentación de la copia a OSITRAN del Informe de Gestión Socioambiental concerniente a la Inversión Complementaria “Mejora en la operatividad de silos existentes” del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao correspondiente al mes de Setiembre 2021, establecido en la Cláusula 12.16 del Contrato de Concesión.
19-2022	Sociedad Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A.	Hallazgo sobre el Incumplimiento de la empresa Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A. referente a la obligación de informar al OSITRAN sobre la renovación de su póliza CAR N° 3311-514187 conforme lo establecido en la Cláusula 12.4 del Contrato de Concesión
36-2022	Ferrovías Central Andina S.A.	Incumplimiento por parte de FERROVÍAS CENTRAL ANDINA S.A., por la presentación extemporánea del “Reporte de Registro de Ventas electrónico” del mes de julio de 2021 a OSITRAN.
43-2022	Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.C.)	Presunto incumplimiento por parte del Concesionario Carretera Sierra Piura S.A.C. respecto de lo establecido en el Numeral 3.1 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, en lo relativo a la presentación fuera del plazo establecido, del Plan Anual de Conservación 2022
47-2022	Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	Hallazgo sobre el presunto incumplimiento de la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. referida a la presentación oportuna de su Plan Anual de Vencimiento de Obligaciones del año 2019 conforme al plazo estipulado en el Plan Anual de Supervisión de OSITRAN del año 2018
53-2022	Sociedad Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A.	Hallazgo referido a la presentación con atraso de los Informes de Avance de Obras de la Instalación de las trece (13) Estaciones Linimétricas

60-2022	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia – Atraso en la Presentación de los Resultados de la Medición de Niveles de Servicio IATA correspondiente al Segundo Semestre del Año 2021.
83-2022	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Hallazgo de incumplimiento por parte de la Concesionaria Vial del Sur S.A., debido a que presentó el trámite de la solicitud de baja por reducción (reposición de un bien por otro y demolición) con posterioridad a la fecha real de retiro y demolición de los bienes en campo.

Tipo infractorio 06: Infracciones relativas a tarifas, cargos de acceso y recargos

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
31-2017	Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	Incumplimiento del artículo 29° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN respecto a la implementación del reajuste tarifario en las unidades de peaje. Cobro indebido de tarifas por 6 días calendarios,
40-2022	DP World Callao S.R.L.	Hallazgo sobre presuntos incumplimientos de la empresa DP World Callao S.R.L. por la inclusión en su Tarifario y Reglamento Tarifario y Política Comercial del denominado “Servicio Especial de Doble Transacción” y por el cobro por dicho concepto.

Tipo infractorio 07: Infracciones relativas a las obligaciones de las entidades prestadoras frente a los usuarios

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
34-2022	Tren Urbano de Lima S.A.	Línea 1 - Incumplimiento a la disposición establecida en el literal a) del artículo 7° del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público de OSITRAN. 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.

Tipo infractorio 08: Infracciones relativas a las normas sobre reclamos de los usuarios y solución de controversias

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
59-2015	Ferrovías Central Andina S.A.	No contar con link de acceso a la página web con información para efectuar un reclamo
25-2017	Concesionaria IIRSA Norte S.A.	Incumplimiento del artículo 28° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, al haber notificado, en siete (7) casos, las respuestas de los reclamos presentados por los usuarios, fuera del plazo establecido.
28-2017	Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	No consignar los recursos impugnatorios que proceden, el órgano a presentarse ni el plazo con que se cuenta en la respuesta dada ante un reclamo interpuesto.
02-2018	Concesionaria Vial del Perú S.A.	Incumplir con el plazo para la atención de los reclamos de los usuarios.
83-2021	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Hallazgo de Incumplimiento del artículo 14° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN por parte de la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A
95-2021	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías S.A. – COVINCA	Hallazgo por el Incumplimiento de COVINCA de no haber mantenido actualizado el Registro de Reclamos en su página web.
08-2022	Carretera Andina del Sur S.A.C. (antes SURVIAL S.A.)	Hallazgo de Incumplimiento del artículo 14° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN por parte de la empresa Concesionaria CARRETERA ANDINA DEL SUR S.A.C.
12-2022	Lima Airport Partners S.R.L.	Resultado de las diligencias preliminares practicadas con ocasión al Incumplimiento de Lima Airport Partners S.R.L. de lo ordenado por el Tribunal de Solución de Controversias mediante Resolución N° 02 del Expediente N° 18-2019-TSC-OSITRAN
13-2022	Concesionaria Vial del Perú S.A.	Hallazgo de presuntos incumplimientos de los artículos 14°, 17° y 41° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN y el artículo 48° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN por parte de la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A
22-2022	Consortio Concesión Chancay Acos S.A.	Incumplimiento en lo relativo a la presentación fuera del plazo establecido, de su proyecto de Reglamento de Atención de Reclamos.

28-2022	APM Terminals Callao S.A.	Incumplimiento de la empresa Concesionaria APMTC Terminals Callao S.A. por no haber incluido en la resolución en la que resuelven los reclamos de usuarios, la expresión de los recursos impugnatorios que proceden, el órgano ante el cual deben presentarse y el plazo para interponerlos.
29-2022	Concesionaria Vial del Perú S.A.	Hallazgo de Incumplimiento de los artículos 29°, 32° y 38° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN por parte de la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (reclamos inadmisibles 2021)

Tipo infractorio 09: Infracciones relativas al incumplimiento de las disposiciones o decisiones de OSITRAN o del concedente

Nota: No se generaron expedientes por este tipo de infracciones

Tipo infractorio 10: Infracciones relativas a pago de retribución u otros

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
09-2017	Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. – DEVIANDES	Haber incumplido con el aporte por Regulación del mes de enero 2017
10-2017	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	Pago extemporáneo del aporte por Regulación del mes de mayo 2016
11-2017	OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	Pago extemporáneo del aporte por Regulación del mes de febrero 2017
12-2017	Concesionaria Vial del Perú S.A.	Pago extemporáneo de la Retribución al Estado del mes de febrero del 2017
17-2017	Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	Pago extemporáneo de la Retribución al Estado del mes de febrero del 2017
23-2017	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Pago extemporáneo del aporte por Regulación del periodo Enero 2014
04-2018	Concesionaria Vial del Perú S.A.	Incumplir con el plazo para la atención de los reclamos de los usuarios.
24-2018	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento por parte de TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A., de la obligación establecida en la Cláusula 8.22 del Contrato de Concesión, correspondiente al período Julio-2021.
25-2022	Concesionaria Salaverry Terminal Internacional S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento por parte de SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A., de la obligación establecida en el artículo 11° del Reglamento de Retribución al Estado, correspondiente a Noviembre-2020.
26-2022	Concesionaria Salaverry Terminal Internacional S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento por parte de SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A., de la obligación establecida en los artículos 29° y 30° del Reglamento de Retribución al Estado, correspondiente al período 2019.
27-2022	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento por parte de TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A., de la obligación establecida en la Cláusula 8.22 del Contrato de Concesión, correspondiente al período Diciembre-2020.
32-2022	Consortio Ferrocarril Trasandino S.A.	Incumplimiento por parte de FERROCARRIL TRANSANDINO S.A., por pagar fuera del plazo establecido, la Retribución Especial al Estado del mes de Marzo – 2020.
33-2022	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Incumplimiento por parte de RED VIAL 5 S.A., por presentar fuera del plazo establecido la Declaración Jurada de Retribución al Estado del mes de Octubre - 2021, así como la documentación adicional por dicho concepto.
39-2022	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Hallazgo sobre presunto incumplimiento por parte de RED VIAL 5 S.A., por presentar fuera del plazo establecido los reportes del Registro de Ventas electrónico que deben ir adjuntos a la Declaración Jurada de Retribución al Estado de los meses de Diciembre-2021 y Enero 2022.

Elaboración propia

Fuente: OSITRAN

ANEXO IX
RESUMEN DE EXPEDIENTES ARCHIVADOS POR CRITERIO DE
SUBSANACIÓN VOLUNTARIA DESDE EL AÑO 2000 HASTA EL AÑO 2022
POR TIPO DE INFRACCIÓN

Tipo infractorio 01: Infracciones de carácter general

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
09-2018	Consortio Nuevo Metro de Lima S.A.	Presentar fuera del plazo la relación de pólizas de seguros a ser tomadas y/o mantenidas durante el año 2018
10-2018	Tren Urbano de Lima S.A.	Presentar fuera del plazo la relación de pólizas de seguros a ser tomadas y/o mantenidas durante el año 2018
18-2018	Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. – DEVIANDES	Incumplir con presentar los Estados Financieros auditados del 2017
20-2018	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	Incumplir con presentar el Informe de Cobertura del noveno año de la Concesión dentro del plazo correspondiente
04-2019	Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	Presentación de los Estados Financieros Auditados 2016 fuera del plazo establecido
05-2019	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	Presentación de los Estados Financieros Auditados 2016 fuera del plazo establecido
07-2019	Aeropuertos del Perú S.A.	Incumplimiento respecto la presentación del Informe de Cobertura correspondiente al año 2018.
16-2019	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	No presentar los reportes de contabilidad regulatoria de los ejercicios 2009-2010 y 2015 dentro del plazo
50-2019	OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	Incumplimiento de la cláusula 11.3 del Contrato de Concesión, por parte de la empresa OBRAINSA Concesión Valle del Zaña SA, respecto al periodo de vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión. Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del tramo vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún.
58-2019	Consortio Concesión Chancay Acos S.A.	Incumplimiento de la cláusula 11.3 del Contrato de Concesión, por parte de la empresa Consortio Concesión Chancay-Acos SA, respecto al monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.
37-2020	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías S.A. – COVINCA	Incumplimiento de la empresa Sociedad Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A., respecto a la presentación del Inventario Anual correspondiente al periodo 2019 de los Bienes de la Concesión.
74-2020	Concesionaria Vial del Perú S.A.	La empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. no cumplió con presentar el incremento de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, registrando un retraso de doscientos veintitrés (223) días calendario contado a partir del vencimiento de la fecha máxima establecida en el numeral 4.3 del anexo XI de la adenda N° 7 del Contrato de Concesión.
76-2020	Consortio Ferrocarril Trasandino S.A.	Incumplimiento correspondiente a la no presentación anual al Concedente (años 2015, 2016, 2017 y 2018), con copia al Regulador, de una auditoria de tráfico respecto de las bodegas incorporadas en la mencionada adenda.
80-2020	Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	Incumplimiento contractual de la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. referente a la entrega oportuna a OSITRAN de una copia de la póliza definitiva contratada correspondiente al Seguro de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas antes del inicio de la Explotación del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma
33-2021	Consortio Paracas S.A.	Incumplimiento de la empresa concesionaria Terminal Portuario Paracas S.A. respecto del plazo de presentación de la póliza de seguro de Todo Riesgo de Obras Terminadas de la Etapa 1 de las Obras del Terminal Portuario General San Martín y del análisis de riesgo para su emisión.
41-2021	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Incumplimiento del Artículo 28° del Reglamento Aplicable al Control de las Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión por parte de la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A.
31-2022	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Incumplimiento de la empresa Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A. referente a renovar su Garantía de Fiel Cumplimiento con una antelación no menor a treinta (30) días calendario a fecha de su vencimiento, para renovaciones anuales de la referida Garantía.

Tipo infractorio 02: Infracciones relacionadas con las inversiones

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
01-2020	Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR	Incumplimiento por parte de la empresa concesionaria TISUR S.A, por iniciar la ejecución de la Mejora Voluntaria “Ampliación del Centro de Bienestar de puerta 2 y 3” sin contar con la aprobación del expediente técnico.
42-2021	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	Incumplimiento de la obligación del Concesionario por no acatar observaciones formuladas por OSITRAN de manera tal que se afectó la ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial prevista en el Programa de Ejecución aprobado.

Tipo infractorio 03: Infracciones relativas a la operación de la infraestructura y a la prestación del servicio

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
14-2017	Aeropuertos del Perú S.A.	No prestar los servicios aeroportuarios con las especificaciones de calidad establecidas en el Contrato de Concesión. Aeropuerto de Talara.
29-2018	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Incumplimiento referido a la implementación del servicio obligatorio de sistema de comunicación de emergencia en tiempo real
39-2018	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Incumplimiento respecto a las labores y actividades de mantenimiento para recobrar los Niveles de Serviciabilidad establecidos en el Anexo II, estipuladas en la cláusula 7.3 y 7.4.
19-2019	Lima Airport Partners S.R.L.	Incumplimiento vinculado al resultado de las investigaciones preliminares realizadas respecto a la inoperatividad del sistema de información de equipaje (BIDS) del AIJCH
38-2019	OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	Incumplimiento de su obligación referida a no contar con el "Sistema de Comunicación de Emergencia en Tiempo Real"; de acuerdo con lo establecido en el literal c) de la cláusula 8.10, así como los numerales 3.3.2, 7.1.1 y 7.1.2 del Anexo III, Anexo Técnico del Contrato de Concesión.
49-2019	Lima Airport Partners S.R.L.	Incumplimiento de su obligación referida a no contar con el "Sistema de Comunicación de Emergencia en Tiempo Real"; de acuerdo con lo establecido en el literal c) de la cláusula 8.10, así como los numerales 3.3.2, 7.1.1 y 7.1.2 del Anexo III, Anexo Técnico del Contrato de Concesión.
29-2020	Aeropuertos del Perú S.A.	Incumplimiento del mantenimiento de los Bienes de la Concesión, en el primer y segundo trimestre del año 2016
36-2020	Concesionaria Vial del Sol S.A.	Incumplimiento de las obligaciones previstas en el numeral 4.8 del Anexo I del Contrato de Concesión por parte de la empresa Concesionaria Vial del Sol S.A., referida a la no subsanación de parámetro de condición insuficiente PCI N° 15-2019-COVISOL de vencimiento 14 días
58-2020	Concesionaria Vial del Sol S.A.	Hallazgo sobre Incumplimiento de parte de la entidad prestadora NORVIAL S.A., de las cláusulas 7.1, 7.2, 7.3, 7.6, y Anexos I y II del Contrato de Concesión, referidas al incumplimiento de Parámetros de Condición y Estándares de Servicio (PCI N° 04-2020).
35-2021	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Incumplimiento por parte de la empresa Concesionaria NORVIAL S.A., respecto la Deflexión Característica incluido en los Parámetros de Condición y Estándares de Servicio (sectores observados en la evaluación de deflectometría).
68-2021	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Incumplimiento de la entidad prestadora NORVIAL S.A., referidas al incumplimiento de Parámetros de Condición y Estándares de Servicio del PCI N° 01-2020 al PCI N° 15-2020 (sin considerar PCI N° 04-2020); así como el acápite c) del artículo 13 del Reglamento General de Supervisión del OSITRAN, en concordancia con lo establecido en las cláusulas 8.3, 13.2 y el literal g) de la cláusula 13.6, del mismo contrato, vinculados a la presentación de información
84-2021	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Hallazgo sobre Incumplimiento de parte de la entidad prestadora NORVIAL S.A., de las cláusulas 7.1, 7.2, 7.3 y Anexo II del Contrato de Concesión, referidas al mantenimiento de obras de arte (muros) del tramo Serpentin de Pasamayo
50-2022	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Hallazgo sobre presunto incumplimiento de parte de la entidad prestadora RED VIAL 5 (Antes NORVIAL S.A.), referidas al incumplimiento de Parámetros de Condición y Estándares de Servicio del PCI N° 10-2021 al PCI N° 18-2021.

Tipo infractorio 04: Infracciones relativas al acceso a la infraestructura.

Nota: No se generaron expedientes por este tipo de infracciones

Tipo infractorio 05: Infracciones relativas a la información, documentación y la contabilidad regulatoria

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
20-2019	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Incumplimiento del artículo 34 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN
33-2019	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	Incumplimiento del artículo 70 del Reglamento de Aporte por Regulación de OSITRAN por parte de la empresa Concesionaria respecto de la presentación de los Estados Financieros Auditados 2018.
59-2019	Lima Airport Partners S.R.L.	Atraso en la presentación de los Resultados de la Encuesta de Satisfacción de Pasajeros y Acompañantes de la Primera Medición del 2019 respecto al Plazo Establecido en el Plan Anual de Supervisión 2019
07-2020	Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	Incumplimiento en la presentación del Plan Anual de Inversiones 2020 en cumplimiento del Plan Anual de Supervisión 2019 por parte de la Concesionaria Vial del Sur S.A. del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil, Tramo 3.

08-2020	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	Incumplimiento en la presentación del Plan Anual de Inversiones 2020 en cumplimiento del Plan Anual de Supervisión 2019 por parte de la Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 2 S.A. del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil, Tramo 2: Urcos - Inambari.
09-2020	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.	Incumplimiento por haber presentado fuera del plazo el Programa de Ejecución de Obra Actualizado del proyecto "Puente Huambacho".
22-2020	Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.C.)	Incumplimiento por la presentación extemporánea de la relación de pólizas de seguro.
23-2020	Carretera Andina del Sur S.A.C. (antes SURVIAL S.A.)	Incumplimiento por la presentación extemporánea de la relación de pólizas de seguro.
25-2020	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Informe de hallazgo sobre el Incumplimiento del Artículo 23° del Reglamento Aplicable al Control de las Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión, por parte de la empresa AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.
42-2020	Intersur Concesiones S.A.	Incumplimiento del Artículo 28° del Reglamento General de Supervisión del OSITRAN por parte de la empresa Intersur Concesiones S.A., respecto a la entrega de información y/o documentación fuera de plazo, referido al levantamiento de observaciones del inventario anual 2019 de Bienes de la Concesión. Contrato de Concesión del Tramo Vial Inambari - Azángaro del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil
77-2020	Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.C.)	Hallazgo de Incumplimiento del artículo 28° del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN por parte de la empresa Concesión Canchaque S.A.C., respecto a la presentación fuera de plazo de la subsanación de observaciones del inventario anual de Bienes de la Concesión.
86-2020	Consortio Nuevo Metro de Lima S.A.	Informe de Hallazgo por el Incumplimiento de la Cláusula 12.6 del Contrato de Concesión por parte de la Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A., referido a la presentación extemporánea de la Relación de Pólizas a ser tomadas y/o mantenidas vigentes durante el año 2020.
32-2021	Consortio Paracas S.A.	Informe de Hallazgo por el Incumplimiento de la Cláusula 12.6 del Contrato de Concesión por parte de la Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A., referido a la presentación extemporánea de la Relación de Pólizas a ser tomadas y/o mantenidas vigentes durante el año 2020.
38-2021	Intersur Concesiones S.A.	Incumplimiento por parte de la empresa INTERSUR Concesiones S.A., respecto a la presentación, fuera de plazo, de la relación de las pólizas de seguro a ser tomadas y/o mantenidas por el Concesionario, así como los certificados emitidos por las aseguradoras.
46-2021	Intersur Concesiones S.A.	Incumplimiento de la empresa concesionaria por la presentación extemporánea de su Inventario Anual de Bienes de la Concesión al cierre del año 2019.
53-2021	Consortio Concesión Chancay Acos S.A.	Hallazgo de Incumplimiento del artículo 70 del Reglamento de Aporte por Regulación del OSITRAN
54-2021	Aeropuertos del Perú S.A.	Incumplimiento por la presentación extemporánea del Informe de Cobertura correspondiente al periodo 2019-2020
62-2021	Lima Airport Partners S.R.L.	Incumplimiento del Concesionario por haber incumplido con presentar los contratos de prestación de servicios suscritos entre LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. y las empresas SWISSPORT PERÚ S.A.C. y CLEAN SWEEP S.A.C., respectivamente; en el plazo establecido en el Contrato de Concesión.
63-2021	Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR	Incumplimiento referido a la presentación extemporánea de las Declaraciones Juradas de Retribución al Estado y Retribución Especial, así como el reporte del registro de ventas electrónico, correspondientes al mes de Diciembre de 2019.
64-2021	Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR	Incumplimiento referido a la presentación extemporánea del Informe de Auditores Externos sobre los pagos de Retribución al Estado y el Anexo III del período 2019.
69-2020	Aeropuertos del Perú S.A.	Presunto incumplimiento referido a la presentación fuera de plazo de los Estados Financieros Trimestrales correspondientes al periodo Enero – Marzo 2022

Tipo infractorio 06: Infracciones relativas a tarifas, cargos de acceso y recargos

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
18-2017	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Cobro indebido de tarifas reajustadas por el servicio de aterrizaje y despegue, estacionamiento, carga y tarifa fuera de hora, durante el periodo 01 al 13 de enero de 2017.
32-2018	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Presunto cobro indebido de tarifa en las unidades de peaje
17-2019	Aeropuertos del Perú S.A.	No cumplir con publicar oportunamente en un diario de amplia circulación, las tarifas y cargos de acceso modificadas a cobrarse a partir del 1 de enero de 2017 y 2018, respectivamente.

17-2021	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Incumplimiento del Concesionario Aeropuertos Andinos del Perú referido a no haber publicado oportunamente el reajuste de la tarifa por el servicio de embarque y desembarque mediante puentes de embarque en el Aeropuerto de Arequipa.
---------	-----------------------------------	---

Tipo infractorio 07: Infracciones relativas a las obligaciones de las entidades prestadoras frente a los usuarios

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
43-2020	Tren Urbano de Lima S.A.	Incumplimiento del Concesionario GYM Ferrovías S.A. referido a que el personal de la concesionaria no cumplió con ejecutar lo dispuesto en la R-CAT-034811-2019-SAC/RWEB-034822-2019-SAC”, en la oportunidad en que la usuaria Sherly Huayhua Letona se apersonó a la Oficina de Atención al Pasajero el 11 de julio de 2019, la devolución señalada en la referida Resolución se efectuó recién el 14 de agosto del presente, conforme lo informado por la Gerencia de Atención al Usuario en el Informe N° 163-2019-GAU-OSITRAN.
44-2020	Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.C.)	Incumplimiento del artículo 17° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN por parte de la empresa Concesión Canchaque S.A.C.
56-2020	Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.C.)	Hallazgo de Incumplimiento por parte de la entidad prestadora NORVIAL S.A., la cual no habría cumplido con publicar en su página web toda la información en materia de reclamos de acuerdo con lo establecido en los artículos 11° y 12° del Reglamento de Usuarios, así como del artículo 17° del Reglamento de Reclamos.
57-2020	Intersur Concesiones S.A.	Hallazgo de Incumplimiento de la empresa INTERSUR Concesiones S.A. referido a no haber publicado en su página web el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, de acuerdo con lo establecido en el literal e) del artículo 11° y artículo 15° del Reglamento de Usuarios.
59-2020	Carretera Andina del Sur S.A.C. (antes SURVIAL S.A.)	Hallazgo de Incumplimiento de la empresa SURVIAL S.A., referido a no haber publicado en su página web toda la información concerniente al procedimiento de reclamos de usuarios de acuerdo con lo establecido en el artículo 17° del Reglamento de Reclamos.
63-2020	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías S.A. – COVINCA	Hallazgo de Incumplimiento del Concesionario referido a no haber publicado en su página web toda la información exigida en las normativas pertinentes.
70-2020	Concesionaria Vial del Perú S.A.	Hallazgo de Incumplimiento del Concesionario referido a no haber publicado en su página web toda la información exigida en las normativas pertinentes.
01-2021	Lima Airport Partners S.R.L.	Incumplimiento de la empresa Lima Airport Partners S.R.L., referido a no mantener actualizada su página web con toda la información que le es exigible conforme la normativa aplicable.
02-2021	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Incumplimiento de la empresa Aeropuertos Andinos del Perú S.A., referido a no haber actualizado su página web con toda la información que le es exigible conforme la normativa aplicable.
03-2021	Aeropuertos del Perú S.A.	Incumplimiento de Aeropuertos del Perú S.A. referido a la información que debe ser puesta a disposición de los usuarios a través de su página web de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Reclamos y el Reglamento de Usuarios de OSITRAN.
09-2021	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Incumplimiento de la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. por no haber mantenido actualizada en su página web un registro consolidado de reclamos y controversias.
19-2021	Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.	Incumplimiento de la empresa Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A., referido a no haber actualizado su página web con toda la información que le es exigible conforme la normativa aplicable.
20-2021	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	Incumplimiento de la empresa Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 2 S.A., referido a no haber actualizado su página web con toda la información que le es exigible conforme la normativa aplicable.
22-2021	Concesionaria IIRSA Norte S.A.	Incumplimiento de la empresa concesionaria IIRSA Norte S.A., referido a no haber actualizado su página web con toda la información que le es exigible conforme la normativa aplicable.
34-2021	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Incumplimiento por parte de la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A., referido a no mantener actualizada su página web con toda la información que le es exigible conforme la normativa aplicable
36-2021	Concesionaria Vial del Perú S.A.	Hallazgo de Incumplimiento por parte de la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A., respecto al registro en línea de reclamos consolidado y actualizado.
52-2021	Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.C.)	Hallazgo de presunto incumplimiento del artículo 14° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN por parte de la empresa Concesionaria Carretera Sierra Piura S.A.C (antes Concesión Canchaque S.A.)

Tipo infractorio 08: Infracciones relativas a las normas sobre reclamos de los usuarios y solución de controversias

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
01-2018	APM Terminals Callao S.A.	No elevar veintitrés (23) expedientes de apelación dentro del plazo establecido.
37-2018	Aeropuertos del Perú S.A.	Incumplimiento respecto no consignar la expresión de los recursos impugnatorios que proceden, así como el órgano ante el cual deben presentarse y el plazo con el que contaba para interponerlos.
45-2020	Tren Urbano de Lima S.A.	Informe de Hallazgo por el Incumplimiento de la empresa concesionaria GYM Ferrovías S.A., referido a haber elevado el Expediente de Apelación N° 132-2018-TSC-OSITRAN, al Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN, fuera del plazo establecido en la normativa aplicable.
46-2020	Concesionaria Vial del Sol S.A.	Incumplimiento de los artículos 11° y 12° del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, así como el artículo 17° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN por parte de la empresa Concesionaria Vial del Sol S.A.
82-2020	Aeropuertos del Perú S.A.	Hallazgo sobre el Incumplimiento al no haber cumplido oportunamente con lo ordenado en la Resolución N° 1 de fecha 27 de diciembre de 2019, emitida por el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos, en el Expediente N° 069-2019-TSC-OSITRAN. El principal afectado es la Sra. Joissy Karelia Rodríguez Villacorta y su menor hijo, quienes durante el plazo de seis meses esperaron que AdP cumpla con lo ordenado en la Resolución N° 1 de fecha 27 de diciembre de 2019, emitida por el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos de OSITRAN, en el Expediente N° 069-2019 TSC-OSITRAN, y entregue el reloj perdido o en todo caso el resarcimiento correspondiente.
30-2021	APM Terminals Callao S.A.	Incumplimiento por parte de la empresa concesionaria APM Terminals Callao S.A., al no elevar veintidós (22) expedientes de apelación, en el plazo establecido por el artículo 59 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN.
37-2021	Consorcio Paracas S.A.	Incumplimiento de la empresa Concesionaria Terminal Portuario Paracas S.A., referido a haber elevado fuera del plazo establecido por el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, un expediente de reclamo apelado.
45-2021	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	Incumplimiento por parte de la empresa concesionaria Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. referido a haber elevado fuera del plazo establecido por el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, un expediente de reclamo apelado.
56-2021	Tren Urbano de Lima S.A.	Incumplimiento relativo a la elevación del expediente de apelación a OSITRAN, de forma extemporánea.
57-2021	Tren Urbano de Lima S.A.	Incumplimiento de la empresa concesionaria Tren Urbano de Lima S.A. referido a haber elevado fuera del plazo establecido por el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, un expediente de reclamo apelado.

Tipo infractorio 09: Infracciones relativas al incumplimiento de las disposiciones o decisiones de OSITRAN o del concedente.

Nota: No se generaron expedientes por este tipo de infracciones

Tipo infractorio 10: Infracciones relativas a pago de retribución u otros

N° PAS	Empresa	Incumplimiento
24-2017	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Pago extemporáneo del aporte por Regulación del periodo Mayo 2017
03-2018	OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	Realizar el pago de aporte por regulación del mes de diciembre - 2017 fuera del plazo.
05-2018	Transportadora Callao S.A.	Realizar el pago de aporte por regulación del mes de diciembre - 2017 fuera del plazo.
06-2018	Transportadora Callao S.A.	Realizar el pago de aporte de la Retribución al Estado del mes de diciembre - 2017 fuera del plazo.
08-2018	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	Realizar el pago de aporte por regulación del mes de enero -2018 fuera del plazo.

11-2018	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Pago extemporáneo de la Retribución al Estado de Febrero 2018
15-2018	Consortio Concesión Chancay Acos S.A.	Incumplir con el pago oportuno del Aporte por Regulación de Marzo 2018
35-2022	Red Vial N°5 (antes NORVIAL S.A.)	Hallazgo sobre presunto incumplimiento por parte de RED VIAL 5 S.A., de las obligaciones establecidas en los artículos 9° y 11° del Reglamento de Retribución al Estado, correspondiente al mes de Noviembre-2021

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

ANEXO X

**PLAZO DE DURACIÓN DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO
SANCIONADOR (PAS)**

N° PAS	Incumplimiento	Mes/año de infracción	Mes/año inicio de PAS	Mes/año término de PAS
02-2000	Incumplimiento de la cláusula 6.7 del Contrato de Concesión, al haber contratado directa e indirectamente a 20 trabajadores operarios que no eran trabajadores operarios de la planilla de Enafer al 31 de diciembre de 1998.	12/1998	06/2020	10/2000
03-2000	Incumplimiento de la cláusula 6.7 del Contrato de Concesión, al haber contratado directa e indirectamente a 53 trabajadores operarios que no eran trabajadores operarios de la planilla de Enafer al 31 de diciembre de 1998.	12/1998	06/2020	08/2000
01-2001	Incumplimiento del Concesionario de la Cláusula 5.1 del Contrato de Concesión referido al pago de al Retribución Principal al Concedente, por incumplir el deber de declarar correctamente y determinar la retribución principal de forma adecuada, así como el de presentar la documentación necesaria.	01/2020	12/2020	04/2001
01-2002	Incumplimiento de cláusula 13.1 del Contrato de Concesión, en lo que respecta al plazo otorgado para presentar la renovación de las cartas fianza correspondientes.	05/2002	07/2002	08/2002
05-2002	Incumplimiento de la empresa Ferrocarril Transandino S.A. del numeral 11.1 del Contrato de Concesión, al haber otorgado sus ingresos en garantía sin contar con la autorización del Concedente y la opinión favorable de OSITRAN.	02/2001	07/2002	10/2002
08-2002	Incumplimiento numeral 21.3 del Contrato de Concesión referida a no haber renovado de forma oportuna las pólizas de seguro.	07/2002	09/2002	10/2002
03-2003	Incumplimiento de la Concesionaria de la obligación contenida en el numeral 7.1 del Contrato de concesión, en lo que respecta a la aplicación oportuna del mecanismo de ajuste de la tarifa de acceso a la vía férrea.	09/2002	03/2003	04//2003
04-2003	Incumplimiento del Concesionario al no haber cumplido con el requerimiento efectuado mediante Oficio N°179-03-GS-A1-OSITRAN para la subsanación del incumplimiento de la obligación contenida en el numeral 2.1. del Anexo N°5 del Contrato de Concesión, referido a no haber efectuado una subasta al mejor postor, con el fin de asignar los locales para las líneas aéreas.	09/2002	02/2003	08/2003
05-2003	Incumplimiento de lo dispuesto en el Numeral 2.1.1 del Anexo N° 3 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, relacionado con la no prestación del servicio de transporte de equipajes a través de la disposición de coches portaequipajes conforme las condiciones contractuales establecidas.	02/2003	05/2003	10/2003
07-2003	La entidad prestadora Norvial S.A. ha incumplido con la obligación contenida en el Numeral 8.19 del Contrato de Concesión del Tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la Carretera Panamericana Norte al haber efectuado el pago del fondo Vial con un día de atraso.	03/2003	05/2003	07/2003
08-2003	Retraso de tres días en el pago de Aporte de Regulación, correspondiente al mes de febrero de 2003.	03/2003	07/2003	08/2003
09-2003	Incumplimiento del Concesionario al no presentar el 28 de marzo de 2003 las Bases requeridas por el Consejo Directivo de OSITRAN, mediante Oficio N° 091-03-GG OSITRAN de fecha 07 de marzo de 2003; tomando en cuenta las observaciones aprobadas por el Consejo Directivo de OSITRAN, relativo a una obligación accesoria a la de realizar la subasta al mejor postor.	03/2003	05/2003	11/2003
15-2003	Incumplimiento de los artículos 5 y 7 del Reglamento de Aporte por Regulación de OSITRAN por el retraso de un día en el pago mensual del aporte por regulación, correspondiente al mes de julio de 2003.	08/2003	01/2004	03/2004
16-2003	Incumplimiento de NORVIAL S.A. al haber efectuado con retraso el pago del Aporte por Regulación correspondiente al mes de agosto de 2003.	09/2002	01/2004	03/2004

18-2003	Incumplimiento del Concesionario al haber efectuado con retraso el pago del Aporte por Regulación correspondiente al mes de setiembre de 2003.	10/2003	01/2004	02/2004
21-2003	Incumplimiento del Concesionario referido a haber puesto en operación coches correspondientes al servicio Hiram Bingham sin el permiso correspondiente del MTC.	08/2003	01/2004	09/2004
03-2004	Incumplimiento del artículo 3 de la Resolución de Consejo Directivo N°004-2002-CD-OSITRAN, referido a no informar políticas comerciales operativas.	07/2003	01/2004	03/2004
06-2004	Incumplimiento reincidente de la obligación contenida en el numeral 5.17 del Contrato de Concesión referido a pagar de forma extemporánea la tasa por regulación.	01/2004	02/2004	03/2004
07-2004	Incumplimiento en la presentación del proyecto del Reglamento de Acceso con retraso de siete días hábiles a la fecha establecida.	02/2004	03/2004	04/2004
08-2004	Incumplimiento de Ferrovías Central Andina S.A., no cumplió oportunamente con el Numeral 10.1 del Contrato de Concesión, al haber comunicado con cuatro (04) días de retraso el mecanismo de liberación de pago de la Retribución Principal.	01/2004	07/2004	08/2004
02-2005	Incumplimiento de la concesionaria Ferrocarril Trasandino S.A. no cumplió adecuadamente con las obligaciones de custodia y preservación de los bienes de la concesión establecida en las cláusulas 3.8°, 3.11°, 14.1° y 16.2° del Contrato de Concesión.	02/2003	02/2005	04/2005
01-2006	Incumplimiento de las obligaciones establecidas en la cláusula 16.2, que son complementadas con la responsabilidad sobre los bienes de la concesión contenida en la cláusula 3.8, respecto a la defensa de la concesión y/o de los Bienes de la Concesión, incluyéndose pero no limitándose a comunicar por escrito al Concedente, en el mismo plazo, condiciones y efectos previstos en el numeral 18.3 del Contrato de Concesión, de la existencia de cualquier situación que pudiera repercutir negativamente sobre la concesión. En este caso, de la construcción de un muro que ponía en riesgo, tanto al movimiento de trenes, a las personas y a los vehículos de la carretera del sector.	02/2006	03/2006	06/2006
02-2006	Falta de seguridad durante la construcción - señalización - Cláusula 6.14	03/2006	04/2006	10/2006
02-2007	Incumplimiento de la Concesionaria Vial del Perú S.A. COVIPERU incumplió lo establecido en las cláusulas 6.13° del Contrato de Concesión al constatar que con anterioridad a la ejecución de la Obra de Puesta a Punto del Sub-Tramo 6: Empalme San Andrés – Guadalupe, no presentó al Supervisor de Obras, con por lo menos treinta (30) días de anticipación al inicio de la Construcción, un plan de tránsito provisorio.	07/2007	12/2007	05/2008
03-2007	Incumplimiento de la cláusula 6.13 del Contrato de Concesión, referido a no presentar un Plan de Tránsito Provisorio con por lo menos 30 días antes del inicio de construcción.	07/2007	05/2008	08/2008
04-2007	La empresa concesionaria realizó un cumplimiento tardío o incumplió con retraso lo establecido en las cláusulas 6.11 y 6.14 del Contrato de Concesión, al constatar que el Sub-Tramo 4: Pampa Clarita – Chíncha Alta, no se encontraba con la señalización correspondiente, no acatando las observaciones del regulador en su debida oportunidad.	09/2007	08/2008	09/2008
05-2007	Incumplimiento de la Clausula 8.19 del Contrato de Concesión. Atraso en las transferencias al Fideicomiso.	03/2006	01/2008	04/2008
01-2008	Incumplimiento del Artículo 7° del Reglamento de Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión. Atraso en la presentación de inventario de bienes	05/2008	08/2008	09/2008
02-2008	Incumplimiento de la Cláusula 13.6 del Contrato de Concesión: Presentación del Estudio de Impacto Ambiental.	05/2008	08/2008	12/2008
06-2008	Incumplimiento a las disposiciones contenidas en la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión, toda vez que COVIPERU no mantuvo un nivel de operatividad que permita un funcionamiento continuo y estable, garantizando la precisión de sus mediciones, mediante las calibraciones y certificaciones correspondientes; estación de pesaje de Ica.	05/2008	10/2008	12/2008

09-2008	Presentación fuera de plazo del Inventario Anual de los Bienes de la Concesión.	08/2008	01/2009	03/2009
10-2008	Presentación fuera de plazo del Inventario Anual de los Bienes de la Concesión.	08/2008	01/2009	03/2009
01-2009	Incumplimiento de la Obligación establecida en el inciso d).1 de la Cláusula 8.24 del Contrato de Concesión al haber emitido información incompleta respecto de Informe de Recaudación de Peajes para el pago del PAMO.	04/2008	02/2009	06/2009
03-2009	Incumplimiento de la Cláusula 20.7 del Contrato de Concesión por haber presentado el Informe de Cobertura de los años 2008 y 2009 fuera del plazo previsto en la cláusula citada.	02/2008	04/2009	09/2009
07-2009	Incumplimiento de las obligaciones contempladas en las Cláusulas 7.2, 7.3 y 4.11 del Contrato de Concesión referido a realizar labores de Conservación y Mantenimiento de la infraestructura vial de la Concesión sin cumplir con las condiciones técnicas estipuladas en el Contrato de Concesión y en el Volumen de 1 del Manual de Conservación de Carretera de las AIPCR/PIARC, Edición 1994, conforme lo establece el Contrato de Concesión en los subtramos 2, 3 y 5 existentes.	04/2009	07/2009	05/2010
09-2009	Incumplimiento del Concesionario por no cumplir con presentar el Inventario Anual correspondiente al cierre del 2008, en el plazo establecido en la cláusula 1.6° del Contrato de Concesión, es decir antes del 30 de enero del presente año, así como no cumplió con presentar el mencionado inventario, conforme a las condiciones y contenido mínimo descrito en la cláusula 5.11° del Contrato de Concesión.	02/2009	07/2009	10/2009
15-2009	Incumplimiento de la concesionaria de lo establecido en la Cláusula 13.3, al haber utilizado la zona La Alberca que no estaba autorizada como Depósito de Material Excedente en el Estudio de Impacto Ambiental aprobado, incumpliendo de esta forma, una obligación de tutela en materia de protección del Medio Ambiente.	11/2008	09/2009	01/2010
16-2009	Incumplimiento de la Cláusula 6.22 del Contrato de Concesión, al haber presentado fuera del plazo previsto en dicha cláusula y con tardanza significativa los Planes de Tránsito Provisorios de los diferentes sectores que dieran inicio a su construcción el 27 de noviembre de 2008.	11/2008	09/2009	03/2010
17-2009	Incumplimiento de las Cláusulas 6.22 y 6.23 del Contrato de Concesión al no cumplir con la aplicación del Plan de Tránsito Provisorio en los sectores 12, 14 y Vía de Evitamiento de Azángaro	12/2008	09/2009	05/2010
19-2009	Incumplimiento contractual de las Cláusulas 13.2, 13.3 y 13.12 del Contrato de Concesión referido a la construcción de un pozo de aguas servidas, sin la autorización correspondiente	04/2008	09/2009	01/2010
20-2009	Incumplimiento referido a la no presentación de Informes mensuales de la Concesión establecido en el Art. 37° del Reglamento General de Supervisión correspondientes al mes de mayo de 2008 y sucesivos.	04/2008	12/2009	09/2010
21-2009	Incumplimiento referido a las Cláusulas 13.3, 13.5, 13.10 y 13.13 por no observar lo previsto en los Planes de Manejo Ambiental para campamentos, canteras, DME, plantas de asfalto y disposición final de residuos sólidos en el sector 15 (Juliaca - Calapuja), Planta de Asfalto de Calapuja.	09/2009	12/2009	06/2010
23-2009	Incumplimiento referido al pago de Aporte por Regulación de los meses de marzo, abril, mayo, junio, julio, agosto y setiembre de 2009.	04/2009	12/2009	05/2010
26-2009	Incumplimiento de la obligación de depósito de recaudación de peajes en Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración por la empresa COVISUR, conforme lo estipulado en el literal a) del Apéndice 4 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.	06/2009	02/2010	04/2010
02-2010	Incumplimiento del literal b) de la Cláusula 11.6° del Contrato de Concesión, referido a no haber efectuado la contratación de la cobertura de responsabilidad civil patronal, de seguro de responsabilidad civil general, contractual y extracontractual.	01/2008	04/2010	09/2010
03-2010	Incumplimiento contractual a las obligaciones establecidas en las cláusulas 6.6, 6.18 y 14.1 del Contrato de Concesión	12/2008	05/2010	03/2011

	por ejecutar obras sin contar con la aprobación correspondiente.			
07-2010	Elevación de expediente de recurso de apelación de la Asociación Atenea fuera del plazo establecido en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias.	05/2009	05/2010	03/2011
9-2010	Incumplimiento del plazo de ejecución de la Vía de Evitamiento de Azángaro.	05/2009	08/2010	03/2014
11-2010	Incumplimiento de la Cláusula 6.30, primer párrafo del Contrato de Concesión, referida a la entrega de Informe Mensual de Avance de Obras.	06/2010	07/2010	05/2011
12-2010	Incumplimiento de la Cláusula 11.22 y 11.23 del Contrato de Concesión, referido a la utilización de la Zona del Km 25+800, no autorizada como DME.	06/2010	08/2010	07/2011
13-2010	Incumplimiento de la Cláusula 6.6 y 6.8 del Contrato de Concesión, referido a la construcción de obra nueva sin contar con Expedientes Técnicos aprobados Zona 1-B	06/2009	08/2010	07/2011
16-2010	Incumplimiento de la Cláusula 6.30, primer párrafo del Contrato de Concesión, referida a la entrega de Informe Mensual de Avance de Obras	07/2010	09/2010	05/2011
20-2010	Incumplimiento de la Cláusula 11.22 y 11.23 del Contrato de Concesión de las obras y el mantenimiento de los tramos viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte del "Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana - IIRSA"	08/2010	11/2010	07/2011
03-2013	Incumplimiento de la Cláusula 12.4 del Contrato de Concesión y el artículo 13 del Reglamento General de Supervisión. Al haber presentado de forma extemporánea la relación de pólizas de seguro a ser contratadas.	02/2012	09/2012	03/2015
04-2013	Incumplimiento en la presentación de Estados Financieros del cuarto trimestre del 2011 en el plazo estipulado en la Cláusula 9.4 del Contrato de Concesión	02/2012	11/2013	02/2014
05-2013	Incumplimiento de la Cláusula 12.6 del Contrato de Concesión y el artículo 13 del Reglamento General de Supervisión, por haberse retrasado, en el período 2013, seis (6) días calendario en la presentación de la relación de pólizas de seguros a ser tomadas y/o mantenidas por la empresa concesionaria.	01/2013	12/2013	02/2015
06-2013	Incumplimiento de la Cláusula 12.4 del Contrato de Concesión y el artículo 13 del Reglamento General de Supervisión. Al haber presentado de forma extemporánea (17 días calendarios de retraso) la relación de pólizas de seguro a ser contratadas.	01/2012	12/2013	01/2015
09-2013	Incumplimiento de la Cláusula 8.11 del Contrato de Concesión y el Artículo 13 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN, referido a la presentación extemporánea del informe con el levantamiento de observaciones del Informe Trimestral de explotación correspondiente al segundo trimestre.	08/2013	01/2014	09/2015
08-2014	Cobro de tarifas mayores a las verificadas por el Regulador, al realizar el cobro de tarifas mayores a vehículos de ocho (8) ejes a más, situación que se produjo de abril de 2012 a mayo de 2013.	04/2012	03/2014	01/2015
09-2014	No publicar el reajuste tarifario con 10 días de anticipación y en las condiciones del RETA	07/2012	09/2012	11/2014
15-2014	Incumplimiento de la Concesionaria de la cláusula 1.11 del Contrato de Concesión, por entregar al Regulador los Inventarios anuales correspondientes a los años 2010, 2011 y 2012, fuera del plazo estipulado en el contrato de concesión, aspecto que ha afectado la supervisión del Regulador.	02/2011	03/2014	11/2014
14-2014	No elevar los expedientes de reclamo al Tribunal de Solución de Controversias, dentro del plazo.	12/2013	03/2014	08/2014
16-2014	Demora en el suministro de Información (Relación de Pólizas 2011, 2012,2013)	02/2011	04/2012	09/2014
17-2014	Remitir de manera incompleta 4 expedientes administrativos de los reclamos presentados por Neptunia S.A.	12/2012	03/2014	09/2014
23-2014	No haber brindado la información y publicidad acerca de las nuevas condiciones para acceder al servicio de transporte de la Línea 1 del Metro de Lima, lo cual afecta la atención adecuada a los usuarios el acceso a la infraestructura. Se tuvo como antecedente la denuncia	11/2013	03/2014	07/2014

	administrativa presentada por el Instituto del Derecho Ordenador del Mercado - IDOM y 67 personas naturales, todas las cuales integrarían el Consejo Nacional de Asociaciones de Consumidores - CONACUP.			
24-2014	Demora en el suministro de Información (No presentar los Estados Financieros Auditados 2012)	04/2013	05/2014	10/2014
25-2014	Demora en el suministro de Información (No presentar los Estados Financieros Auditados 2012)	04/2013	05/2014	11/2014
27-2014	Incumplimiento de la obligación establecida en el literal c) del Artículo 13 del Reglamento General de Supervisión, referido a la no entrega de la información requerida por el Regulador mediante Oficio N°5637-2013-GSF-OSITRAN, remisión de reportes de garantía correspondientes a los meses de agosto, setiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2013, emitidos por la firma ALSTOM.	11/2013	06/2014	03/2015
39-2014	Ejecutar las obras sin contar con Expediente Técnico	03/2014	07/2014	12/2014
40-2014	Incumplimiento de las Cláusulas 5.31, 8.1 y los numerales 2.1.1, 2.2.3 y 2.2.4 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, referido al no mantenimiento de los Coches 133, 134, 135 y 136 del Tren N°14 - ALSTOM, que presentaba defectos de desprendimiento de material y decoloraciones en los patines de rodadura de algunos coches, que superan los límites permisibles del fabricante.	03/2014	03/2017	03/2017
41-2014	Demora en el suministro de Información (i) Presentación del Plan Anual de Inversiones 2014 y; (ii) Presentación de Informes Mensuales de Ejecución del Plan Anual de Inversiones de los meses de diciembre 2013, enero y febrero 2014)	11/2013	08/2014	03/2015
43-2014	Incumplimiento por el no funcionamiento del Sistema de Comunicación de emergencia en tiempo real	06/2014	09/2014	01/2015
44-2014	Incumplimiento de la obligación de enviar ambulancia de manera inmediata al lugar de accidente, una vez que se comunicó lo sucedido a la Concesionaria.	04/2013	10/2015	08/2016
01-2015	Elevar los expedientes al Tribunal de Solución de Controversias fuera del plazo establecido en la normativa aplicable.	12/2013	01/2015	02/2015
02-2015	No levantar las observaciones sobre Parámetros de Condición Insuficiente (PCI) dentro del plazo estipulado en el Contrato de Concesión	07/2014	03/2015	08/2017
03-2015	Haber superado el TEC (Tiempo de Espera en Cola)	11/2014	05/2015	10/2015
09-2015	Incumplir el pago de Aporte por Regulación al Estado Noviembre 2014, dentro del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	12/2014	06/2015	09/2015
14-2015	Haber realizado el pago Aporte por Regulación al Estado (diciembre 2014), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	01/2015	09/2015	10/2015
15-2015	Haber realizado el pago del aporte por Regulación al Estado (febrero 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	03/2015	09/2015	10/2015
16-2015	Haber realizado el pago del Aporte por Regulación (setiembre 2014 a abril 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	10/2014	09/2015	11/2015
21-2015	Incumplir presentación de documentación acredita pago de Retribución al Estado (De Enero a Diciembre 2012, Enero a Diciembre 2013 y Enero a Agosto 2014) en el plazo establecido en la normativa aplicable.	02/2012	11/2015	12/2015
22-2015	Restringir la atención de naves con Nitrato de Amonio a granel en las clasificaciones IMO 1 (explosivos) e IMO 5 (oxidantes), dentro de los antecedentes del hallazgo se observa la denuncia de dicha conducta del Concesionario, por parte de Juan Carlos León Siles, representante de ADEX y miembro del Consejo de Usuarios de Puertos.	03/2015	12/2016	05/2017
23-2015	Haber realizado el pago del Aporte por Regulación (Diciembre 2012), fuera del plazo establecido en la normativa aplicable.	01/2013	11/2015	01/2017
25-2015	No Publicar en la página web el registro de reclamos de usuarios actualizados a la fecha.	09/2014	11/2015	12/2016
26-2015	No haber utilizado un libro de obras legalizado para la ejecución de las Obras de la Segunda Etapa, durante el periodo del 19 de febrero al 07 de mayo de 2015	02/2015	11/2015	04/2016
32-2015	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel en general en el cuarto trimestre de explotación (abril - junio 2012)	04/2012	12/2015	08/2016

34-2015	No entregar las actas de entrega y recepción de los bienes de la concesión dentro del plazo establecido	04/2012	12/2015	03/2016
36-2015	Haber realizado el pago del Aporte por Regulación (Setiembre 2011, Setiembre 2012, Octubre 2012, Febrero 2013 y Diciembre 2014), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	11/2011	10/2015	05/2016
37-2015	Haber realizado el pago del Aporte por Regulación (Junio 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	07/2015	11/2015	12/2015
42-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (Noviembre 2011, Octubre 2012 y Diciembre 2014), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	12/2013	11/2015	05/2016
43-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (Octubre 2011, Diciembre 2012, Enero 2013, Setiembre 2014) fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	11/2011	11/2015	01/2016
44-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (Noviembre 2012, Abril 2013 y Junio 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	12/2012	11/2015	04/2016
45-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (julio 2012 y marzo 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	08/2012	12/2015	02/2016
46-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (Octubre 2012 y Agosto 2014), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	11/2012	11/2015	01/2016
47-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (febrero y mayo 2013), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	03/2013	11/2015	01/2016
48-2015	Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (Agosto 2013, Enero, Octubre 2014 y Enero 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	09/2013	12/2015	07/2016
49-2015	Haber realizado el pago de aporte por regulación (enero 2014 y enero 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	02/2014	12/2015	07/2016
50-2015	Haber realizado el pago de aporte por regulación (setiembre 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	10/2015	12/2015	01/2016
52-2015	Haber realizado el pago de aporte por regulación (julio 2013), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	08/2013	12/2015	04/2016
53-2015	Haber realizado el pago de aporte por regulación (febrero 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	03/2015	01/2016	04/2016
54-2015	Haber realizado el pago de aporte por regulación (mayo 2015 y junio 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	06/2015	01/2016	05/2016
56-2015	Pago de aporte por regulación (enero 2012 y diciembre 2013)	02/2012	12/2015	01/2017
01-2016	Incumplir con acreditar pago de retribución al Estado (Junio 2014 a Abril 2015)	07/2014	02/2016	08/2016
02-2016	Incumplir pago Aporte por Regulación de Nov-2015 dentro del plazo establecido	12/2015	02/2016	05/2016
03-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga sólida a granel general (Séptimo Trimestre de Explotación)	01/2013	02/2016	08/2016
04-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga sólida a granel general (Octavo Trimestre de Explotación)	04/2013	02/2016	08/2016
07-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general (Noveno Trimestre de Explotación)	07/2013	02/2016	09/2016
08-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general (Décimo Trimestre de Explotación)	10/2013	03/2016	09/2016
10-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general 11T(Décimo Primer Trimestre de Explotación)	01/2014	03/2016	09/2016
12-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general 12T(Décimo Trimestre de Explotación)	04/2014	03/2016	09/2016

16-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general 13T(Décimo Tercer Trimestre de Explotación)	07/2014	04/2016	09/2016
17-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general 14T (Décimo Cuarto Trimestre de Explotación)	10/2014	04/2016	09/2016
18-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general 15T (Décimo Quinto Trimestre de Explotación)	01/2015	04/2016	09/2016
23-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga sólida a granel general (Décimo Sexto Trimestre)	04/2015	05/2016	10/2016
24-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga sólida a granel general (Décimo Séptimo Trimestre)	07/2015	05/2016	10/2016
25-2016	No cumplir Requisitos Técnicos Mínimos (RTM), referidos a: (A) Tiempo promedio de chequeo doméstico, (B) Tiempo promedio de chequeo internacional, (C) Tiempo máximo de espera doméstico, (D) Tiempo máximo de espera doméstico, (E) Capacidad por punto de inspección para el chequeo de seguridad, (F) Tiempo de proceso por pasajeros para el control de pasajeros llegados, (I) Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo (para B747, B767 y aeronaves más pequeñas).	08/2012	06/2016	09/2017
26-2016	Retraso en la presentación del Reporte de Avance de Obras - RAO N° 32	05/2015	05/2016	11/2016
29-2016	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de la carga a granel general (Décimo Octavo Trimestre)	10/2015	05/2016	10/2016
33-2016	No haber efectuado mantenimiento correctivo a los vehículos SEI	11/2014	08/2016	06/2017
43-2016	Implementación del reajuste tarifario en las unidades de peaje	01/2016	09/2016	11/2016
48-2016	Haber contratado bajo una modalidad distinta a la prevista en el Contrato de Concesión	10/2012	09/2016	11/2016
56-2016	Incumplimiento referido a no ejecutar el cerco perimétrico de la Estación Hermilio Valdizán de acuerdo a lo establecido en el EDI.	09/2016	01/2017	11/2017
58-2016	Iniciar la ejecución de la obra sin expediente técnico	02/2015	02/2017	08/2017
04-2017	Incumplimiento de la medición de la congestión aislada de un TEC superior a 5 minutos	06/2015	02/2017	08/2017
07-2017	Efectuar pago por concepto de supervisión de obras, con retraso.	10/2016	03/2017	08/2017
14-2018	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad correspondiente al Primer Trimestre de explotación (junio-agosto 2015)	06/2015	06/2018	11/2018
21-2018	Incumplimiento de obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y de Productividad para cualquier tipo de Nave, para cualquier tipo de carga y para carga sólida a granel fertilizantes correspondiente al décimo tercer trimestre de explotación (Julio - Setiembre 2014)	08/2014	07/2018	04/2019
25-2018	Incumplimiento de la obligación de disponer la señalización dispuesta mediante RD-3545 y aquella incluida en el Plan de Tránsito Provisorio; asimismo se verificó el incumplimiento referido a no tramitar los reclamos de fecha 16 de febrero y 28 de abril de 2017. Informe de Hallazgo remitido en atención al reclamo presentado por Percy Ramos Salazar.	07/016	11/2018	02/2020
26-2018	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur parte del Concesionario DP World Callao S.R.L. correspondiente al vigésimo segundo trimestre de Explotación (setiembre - noviembre de 2015)	09/2015	11/2018	04/2019
27-2018	Incumplimiento por prácticas dilatorias en el acceso a facilidad esencial de rampa en el Aeropuerto de Iquitos. Resultado de las diligencias practicadas con ocasión de la denuncia presentada por la empresa TRANSBER IQUITOS S.A.C.	12/2017	11/2018	12/2019
30-2018	Incumplimiento referido a realizar el mantenimiento de los bienes de la concesión sin cumplir con las condiciones técnicas estipuladas y por no realizar las mediciones y llevar los registros de control de calidad (historial de mantenimiento). Informe de Hallazgo emitido como consecuencia de la caída de la línea de contacto en el lado	04/2018	01/2019	12/2019

	impar del Tramo de Atocongo - Villa María (evento del 18 de abril de 2018), lo cual generó de forma parcial y temporal la suspensión del servicio de transporte de pasajeros en las estaciones Cabitos y Villa el Salvador.			
31-2018	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad de Carga Sólida a Granel Fertilizante en el décimo cuarto trimestre de explotación de la Concesión (Octubre - Diciembre 2014)	01/2015	12/2018	07/2019
08-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y de Productividad para carga sólida a granel de fertilizantes correspondientes al décimo quinto trimestre de Explotación (enero - marzo 2015) del Terminal Norte Multipropósito del Callao	04/2015	03/2019	09/2019
10-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad correspondientes al mes de agosto de 2015.	06/2015	05/2019	02/2020
18-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y de Productividad para carga sólida a granel de fertilizantes correspondiente al décimo sexto trimestre de Explotación (abril-junio 2015)	07/2015	05/2019	10/2019
22-2019	Incumplimiento referido a Niveles de Servicios y Productividad para el indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" correspondiente al quinto trimestre de Explotación de la Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao	07/2015	06/2019	09/2019
24-2019	Incumplimiento referido a no brindar un servicio a los Usuarios, de acuerdo con las especificaciones de calidad y cobertura establecidas en los Contratos de Concesión. Informe de Hallazgo emitido como resultado de las diligencias practicadas con ocasión de la denuncia de oficio promovida por la Acción Preventiva realizada por la Segunda fiscalía provincial de Prevención del Delito de Loreto, llevada a cabo en las instalaciones del aeropuerto de Iquitos, el día 02 de febrero de 2019.	02/2019	09/2019	08/2020
28-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad correspondiente al Quinto Trimestre de Explotación (setiembre - noviembre 2015)	10/2015	08/2019	02/2020
30-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín - Pisco - correspondiente al Sexto Trimestre de Explotación (diciembre 2015 a febrero 2016)	12/2015	08/2019	02/2020
36-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín - Pisco - correspondiente al séptimo Trimestre de Explotación (marzo 2016 a mayo 2016)	03/2016	09/2019	03/2020
39-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad para carga sólida a granel de fertilizantes correspondientes al décimo séptimo trimestre de Explotación (julio - setiembre 2015)	09/2015	08/2019	02/2020
40-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad para el indicador de "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" correspondiente al Sexto Trimestre de Explotación de la Concesión	10/2015	09/2019	02/2020
42-2019	Incumplimiento de Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín - Pisco - por parte del Concesionario correspondiente a 1 Octavo Trimestre de explotación (junio - agosto de 2016)	06/2016	10/2019	03/2020
46-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal General San Martín - Pisco correspondientes al Noveno Trimestre (setiembre de 2016 a noviembre de 2016)	09/2016	11/2019	07/2020
47-2019	Incumplimiento de las disposiciones establecidas por OSITRAN mediante los oficios N° 104-16-GRE-OSITRAN y 11-16-GRE-OSITRAN. Cobro indebido de tarifas.	08/2016	12/2019	12/2020
48-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad para el indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" correspondiente al séptimo trimestre de explotación (Diciembre 2016 - febrero 2017)	01/2017	12/2019	06/2020
51-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel en	02/2016	01/2020	09/2020

	general por parte del Concesionario, correspondientes al décimo noveno trimestre de explotación (enero - marzo 2016)			
55-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y de Productividad para carga sólida a granel fertilizantes correspondiente al décimo octavo trimestre de Explotación (octubre-diciembre 2015) del Terminal Norte Multipropósito del Callao.	01/2016	12/2019	08/2020
02-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel en general por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Vigésimo trimestre de Explotación (abril - junio 2016).	07/2016	05/2020	10/2020
04-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel fertilizantes correspondiente al décimo noveno trimestre de Explotación (enero- marzo 2016).	03/2016	02/2020	10/2020
05-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas para el indicador Tiempo de Inicio de Embarque de Mercancía correspondiente al noveno trimestre de explotación de la Concesión (junio - agosto 2016).	06/2016	03/2020	07/2020
06-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas para el indicador Tiempo de Inicio de Embarque de Mercancía correspondiente al octavo trimestre de explotación de la Concesión (marzo - mayo de 2016).	04/2016	02/2020	07/2020
10-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad para el indicador tiempo de inicio de embarque de mercancía correspondiente al Décimo trimestre de explotación (setiembre a noviembre de 2016).	09/2016	03/2020	07/2020
11-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad para el indicador tiempo de inicio de embarque de mercancía correspondiente al Décimo Primer trimestre de explotación. (diciembre de 2016 a febrero de 2017).	12/2016	06/2020	09/2020
12-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur correspondiente al trigésimo trimestre de Explotación (setiembre de 2017 - noviembre de 2017).	09/2017	06/2020	09/2020
14-2020	Incumplimiento por obstaculizar las actividades del supervisor de OSITRAN y del Consorcio de Conservación L1, en el incidente del 24 de abril de 2019.	04/2019	11/2020	05/2021
15-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas a nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel en general, correspondientes al Vigésimo primer trimestre de Explotación (julio-setiembre 2016).	07/2016	06/2020	09/2020
24-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas al Nivel de Servicio y Productividad para carga sólida a granel en general por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Vigésimo Segundo trimestre de Explotación (octubre- diciembre 2016)	10/2016	07/2020	10/2020
27-2020	Incumplimiento de LAP referido a haber incumplido con publicar el extracto de la Solicitud de Acceso de la empresa AVIO S.A. conforme lo establecido en los citados artículos.	09/2019	08/2020	04/2021
28-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel fertilizantes por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Vigésimo primer trimestre de Explotación (julio - setiembre 2016)	07/2016	06/2020	10/2020
33-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel fertilizantes por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Vigésimo segundo trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2016).	10/2016	06/2020	10/2020
54-2020	Incumplimiento de las obligaciones contenidas en la norma A.130 requisitos de seguridad del Reglamento Nacional de Edificaciones, normas NFPA 72, NFPA 20 y NFPA 25; referido a la Inoperatividad del Sistema de Protección Contra Incendios en la Estación Ayacucho.	04/2018	11/2020	07/2021
64-2020	Incumplimiento referido al procedimiento de acceso por negociación directa con el usuario Intermedio AVIANCA (antes TRANS AMERICAN AIR LINE S.A.); dado que la modificación o renovación del Contrato de Acceso N°	09/2017	12/2020	04/2021

	40000216 (proyecto de Adenda) debió seguir con los mismos procedimientos establecidos para su suscripción; es decir, presentar a OSITRAN el proyecto de adenda para su revisión y publicar en su página web el proyecto de adenda, a fin de que los usuarios puedan presentar sus observaciones o comentarios en un plazo determinado.			
67-2020	Incumplimiento del Concesionario por no contar con módulos y/u oficinas de atención al Usuario, conforme a lo señalado en el artículo 14 del Reglamento de Usuarios de la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN.	10/2018	12/2020	02/2022
79-2020	Incumplimiento del Concesionario al haberse negado a presentar al Regulador, la información solicitada por este, referida a: Instrucciones Generales de Operación, Disposiciones e Instrucciones particulares de operación, Normas específicas emitidas por el área de Operaciones. Procedimientos u órdenes de servicio.	08/2020	01/2021	09/2021
83-2020	Incumplimiento referido a haber inobservado lo previsto en el Reglamento Operativo Interno (ROI) conforme lo previsto en el Contrato de Concesión y el Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de pasajeros en vías férreas que forman parte del Sistema Ferroviario Nacional con cual incurrió en una infracción relativa a incumplimiento de obligaciones en materia de seguridad exigida en el Contrato de Concesión.	02/2020	02/2021	10/2021
06-2021	Incumplimiento de disposiciones relativos a seguridad y atención adecuada a usuarios como consecuencia de la caída del Sr. Víctor Kamiyama en la vía férrea de la infraestructura, ello debido a que no fue asistido por el personal del Concesionario de la Línea 1, en su descenso del Tren N°09 en la Estación La cultura.	10/2017	04/2021	12/2021
08-2021	Incumplimiento del numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario GYM FERROVÍAS S.A en el evento de Talonamiento de la aguja AG13 – Patio de Maniobras de Bayóvar.	06/2020	04/2021	01/2022
11-2021	Incumplimiento del numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario GYM FERROVÍAS S.A en el evento de Talonamiento de la aguja AG8 - Villa El Salvador.	07/2020	04/2021	12/2021
12-2021	Incumplimiento del numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario GYM FERROVÍAS S.A en el evento de: Talonamiento de la aguja AG1 en cola de vía del Patio Taller Villa El Salvador	06/2020	04/2021	12/2021
13-2021	Hallazgo sobre presuntos incumplimientos de rendimientos promedios trimestrales vinculadas a los indicadores “Embarque y Descarga de Carga Fraccionada – Fertilizantes” y “Embarque y Descarga de Carga Fraccionada– Palanquilla” sujetos a Niveles de Servicio y Productividad, de evaluación promedio trimestral por parte del concesionario Terminal Portuario Paracas S.A., correspondientes al Décimo Trimestre de Explotación (mes de diciembre 2016 a febrero de 2017)	12/2017	02/2021	04/2021
14-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondientes al décimo primer trimestre de Explotación (marzo a mayo 2017).	05/2017	03/2021	10/2021
15-2021	Incumplimiento de las obligaciones contractuales detalladas en la cláusula 5.31 y numerales 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, así como, estaría incurriendo en el Artículo 72 del Reglamento General de OSITRAN; referente al estado de conservación de las pasarelas peatonales y vehiculares de la Línea 1 del Metro de Lima.	06/2019	05/2021	01/2022
21-2021	Incumplimiento referido al evento ocurrido el 19 de octubre de 2019, fecha en la cual los trenes N° 62 y N° 21 circularon en el tramo Chillca – Piscacucho en diferente sentido por la vía principal, siendo esta una vía única; de tal forma que, ambos trenes se “encontraron” y se detuvieron 115 metros antes de que se produzca una colisión. El presunto incumplimiento sería el ingreso de información errada al Track Warrant System.	10/2019	05/2021	12/2021
24-2021	Informe de Hallazgo sobre presunto incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad	03/2017	03/2021	06/2021

	para carga sólida a granel fertilizantes por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Vigésimo tercer trimestre de Explotación (enero - marzo 2017).			
26-2021	Incumplimiento del Concesionario Ferrovías Central Andina S.A al haber incorporado a Unión Andina de Cementos S.A.A, como Accionista Estratégico de la Concesión sin contar con la autorización escrita del Concedente, previa opinión favorable de este Regulador.	12/2018	06/2021	01/2022
27-2021	Incumplimiento de lo establecido en el literal a) del artículo 11 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN, referido a que el Concesionario no habría brindado ayuda a la Sra. Prado con artículos/equipos necesarios (escalera y tabla rígida) para descender del coche del tren a la vía férrea de manera adecuada y segura; incumpliendo parte del procedimiento señalado en los numerales 6.6.2. y 6.6.2.1 del Plan de Contingencias Operativo.	06/2019	06/2021	12/2021
39-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondientes al décimo segundo trimestre de Explotación (junio a agosto 2017)	08/2017	07/2021	02/2022
47-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondientes al décimo tercer trimestre de Explotación (setiembre a noviembre 2017)..	09/2017	08/2021	04/2022
50-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo quinto trimestre de Explotación (julio - septiembre 2017)	09/2017	08/2021	01/2022
51-2021	Incumplimiento en el décimo cuarto trimestre de Explotación (diciembre 2017 a febrero 2018) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondiente a Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel vinculadas a operaciones individuales y promedio trimestral.	12/2017	08/2021	03/2022
58-2021	Incumplimiento de la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión y del numeral 2 del artículo 48 y 49 del Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, aprobado con Resolución N° 0003-2021-CD-OSITRAN	03/2021	10/2021	01/2022
59-2021	Hallazgo sobre el presunto incumplimiento del numeral 1.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario	02/2021	11/2021	06/2022
61-2021	Presunto incumplimiento del Anexo 7 del Contrato de Concesión por parte del Concesionario TREN URBANO DE LIMA S.A en el evento de Talonamiento de Aguja AG6 ocurrido el 09 de febrero de 2021 en Patio de Maniobras Bayóvar	02/2021	10/2021	05/2022
67-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo séptimo trimestre de Explotación (enero - marzo 2018)	01/2018	12/2021	04/2022
69-2021	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo octavo trimestre de Explotación (abril - junio 2018)	04/2018	12/2021	04/2022
82-2021	Presunto incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad vinculado al indicador para el tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía por parte de DP World Callao, correspondientes al Trigésimo Primer trimestre de Explotación (diciembre 2017 - febrero 2018)	01/2018	11/2021	06/2022
91-2021	Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador “Tiempo de inicio de embarque de mercancía” sujeto a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal	03/2018	02/2022	05/2022

	de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao por parte de Transportadora Callao S.A., correspondientes al décimo sexto trimestre de Explotación (marzo a mayo 2018)			
70-2021	Incumplimiento referido al cobro de tarifa de vehículos con categoría M2 y peso mayor a 3.5 toneladas como vehículo pesado durante el periodo del 25 de agosto de 2008 al 13 de agosto de 2018	08/2018	12/2021	10/2022
76-2021	Incumplimiento contractual de la empresa por no haber entregado – a la fecha - a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del cuarto trimestre del 2020 menos el PAMO del cuarto trimestre del 2020 $[50%*(PAMO_t - IR_t)]$, por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al cuarto trimestre del año 2020.	07/2020	01/2022	10/2022
87-2021	Sustentar el incumplimiento de la Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C., por no haber ejecutado la Obra “Reposición del Puente Huambacho”, de acuerdo con las condiciones establecidas en el “Acta de Acuerdo para la Ejecución de Obra Adicional en la Calzada Actual”	04/2020	06/2021	12/2022
88-2021	Incumplimiento contractual de la empresa por no haber entregado – a la fecha - a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del cuarto trimestre del 2020 menos el PAMO del cuarto trimestre del 2020 $[50%*(PAMO_t - IR_t)]$, por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al cuarto trimestre del año 2020.	02/2021	02/2022	10/2022
90-2021	Hallazgo sobre presunto incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al Trigésimo trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2018).	10/2018	03/2022	07/2022
92-2021	Hallazgo sobre presunto incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondientes al vigésimo noveno trimestre de Explotación (julio - septiembre 2018).	09/2018	03/2022	08/2022
03-2022	Incumplimiento de la cláusula 8.6 del Contrato de Concesión, al no haber cumplido con las disposiciones establecidas por el Concedente mediante Oficio N° 3126-2020-MTC/19, así como del el Anexo VII “Protocolo Sanitario Sectorial para la prevención del COVID19, para metros y ferrocarriles.	10/2021	03/2022	09/2022
05-2022	Incumplimientos en el décimo quinto trimestre de Explotación (marzo a mayo 2018) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A., correspondiente a Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel vinculadas a operaciones individuales	05/2018	03/2022	08/2022
06-2022	Resultado de las diligencias preliminares practicadas con ocasión al presunto incumplimiento de Lima Airport Partners S.R.L por haber incumplido con el procedimiento de acceso a la infraestructura de un usuario intermedio	08/2021	03/2022	11/2022
07-2022	Incumplimiento de Tren Urbano de Lima S.A. a razón de la caída de pasajero PMR (invidente) señor Rafael Guido Rivera Gómez desde el andén hasta la vía férrea ocurrido el día 09.06.21 en la estación Villa El Salvador.	06/2021	03/2022	11/2022
15-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad vinculada al indicador para el tiempo de atención al usuario para el retiro de de su mercancía por parte de DPW correspondiente al trigésimo segundo trimestre de explotación (marzo a mayo 2018)	05/2018	03/2022	09/2022
37-2022	Incumplimiento de obligaciones en el décimo sexto trimestre de Explotación (junio a agosto 2018) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A.	08/2018	05/2022	09/2022

42-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al nivel de servicio y productividad vinculada al indicador para el tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía por parte de DP World Callao S.R.L, correspondiente al trigésimo tercer trimestre de Explotación (junio a agosto 2018)	08/2018	05/2022	09/2022
56-2022	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 trigésimo cuarto trimestre de Explotación (septiembre a noviembre 2018)	11/2018	08/2022	12/2022

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

ANEXO XI

**PLAZO DE DURACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE PENALIDAD A
EMPRESAS CONCESIONARIAS (PEC)**

N° PEC	Incumplimiento	Mes/año de incumplimiento	Mes/año término de PEC
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	01/2010	04/2010
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	01/2010	06/2010
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	01/2010	06/2010
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	01/2009	07/2011
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (cuarto trimestre de operación)	03/2011	08/2011
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (quinto trimestre de operación)	06/2011	12/2011
S/N	Atraso de pago de contribución al Estado	05/2011	10/2011
S/N	Plazo de Presentación de Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire (cláusula 8.5 del Contrato de Concesión)	05/2010	10/2012
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (primer trimestre de explotación)	10/2009	03/2012
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (segundo trimestre de explotación)	01/2010	03/2012
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (tercer trimestre de explotación)	04/2010	04/2012
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (cuarto trimestre de explotación)	07/2010	05/2012
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (quinto trimestre de explotación)	10/2010	05/2012
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (sexto trimestre de explotación)	01/2011	05/2012
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (séptimo trimestre de explotación)	04/2011	05/2011
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (octavo trimestre de explotación)	07/2011	07/2012
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (noveno trimestre de explotación)	10/2011	07/2012
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (décimo trimestre de explotación)	01/2012	09/2012
S/N	No abrir el Libro de Obras a partir del inicio de la Construcción	04/2012	05/2012
S/N	Atraso en las subsanaciones de observaciones en el Expediente Técnico, (27 días)	04/2012	06/2012
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (sexto trimestre de operación)	09/2011	03/2012
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (séptimo trimestre de operación)	12/2011	04/2012
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (octavo trimestre de operación)	03/2012	09/2012
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Tercer Trimestre de Explotación	01/2012	10/2012
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Cuarto Trimestre de Explotación	04/2012	01/2013
S/N	Atraso (01 días) en la presentación del Informe Mensual de Avance de Obra N° 01	11/2012	12/2012
S/N	No efectuar las labores de mantenimiento rutinario de la infraestructura aeroportuaria que sean necesarias para mantener los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión (marzo 2013).	03/2013	06/2013
S/N	Ejecución de Obras no aprobadas en el Expediente Técnico	12/2012	09/2013
S/N	Incumplimiento del C.C. por presentación del informe mensual de avance de obras	07/2013	08/2013
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (noveno trimestre de operación)	06/2012	10/2013
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (décimo trimestre de operación)	09/2012	11/2013
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (onceavo trimestre de operación)	12/2012	11/2013
S/N	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (doceavo trimestre de operación)	03/2013	11/2013
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Quinto Trimestre de Explotación	07/2012	07/2013
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Sexto Trimestre de Explotación	10/2012	08/2013
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Séptimo Trimestre de Explotación	01/2013	05/2014

S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	01/2008	09/2014
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	01/2009	09/2014
S/N	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	01/2009	09/2014
S/N	Incumplimiento de los procedimientos y acciones contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente y la Normatividad Ambiental vigente.	07/2014	12/2014
S/N	Retraso en la entrega de informe ambiental	10/2012	08/2014
S/N	Atraso en la entrega de Informes Ambientales	04/2014	08/2014
S/N	Retraso de 2 días en levantar observaciones del plan de EDIs	06/2014	08/2014
S/N	Incumplimiento al ET por rechazo de equipos RTG (06)	10/2014	12/2014
S/N	Incumplimiento al ET por ejecución de canaleta de concreto armado en nuevo trazo	10/2014	12/2014
S/N	Incumplimiento al ET por ejecución de obras en edificio Amenidades	07/2014	01/2015
S/N	Incumplimiento al ET por ejecución de obras de pavimentación no aprobadas en área respaldo muelle 5	04/2014	01/2015
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Décimo Primer Trimestre de Explotación	01/2014	03/2015
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Décimo Trimestre de Explotación	10/2013	12/2014
S/N	Modificación del Expediente Técnico sin aprobación	12/2013	12/2014
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Octavo Trimestre de Explotación	04/2013	07/2014
S/N	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Noveno Trimestre de Explotación	07/2013	11/2014
S/N	Ampliación del plazo total para la ejecución de Obras por razones imputables al Concesionario	12/2013	02/2014
S/N	Segunda (por 45 días) ampliación del plazo total para la ejecución de Obras por razones imputables al Concesionario	01/2014	04/2014
S/N	Atraso en la entrega de los Informes Ambientales durante la explotación a la APN.	09/2014	11/2014
S/N	Incumplimiento referido a la presentación de informes mensuales de avance de obra	06/2014	10/2014
S/N	Incumplimiento de los procedimientos y acciones contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente y la Normatividad Ambiental vigente.	12/2014	03/2015
S/N	Incumplimiento de los procedimientos y acciones contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente y la Normatividad Ambiental vigente.	10/2014	03/2015
04-2015	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (décimo noveno trimestre de operación)	12/2014	04/2016
05-2015	Incumplimiento de los procedimientos y acciones contenidas en el Plan de Manejo Detallado	04/2015	06/2016
08-2015	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión	06/2015	09/2015
10-2015	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (Vigésimo trimestre de operación)	03/2015	04/2016
12-2015	Incumplimiento respecto al uso de área como cantera sin autorización ambiental	03/2015	08/2015
15-2015	Incumplimiento respecto al uso de área no aprobada como depósito de material excedente	06/2015	06/2016
17-2015	Incumplimiento del Plan de Manejo Socio Ambiental Semi Detallado	07/2015	04/2016
16-2015	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión	08/2015	01/2016
27-2015	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión	11/2015	02/2016
01-2016	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión	12/2015	03/2016
02-2016	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en la zona de PV23 del 27 dic2015 al 29feb2016	12/2015	06/2016
03-2016	Incumplimiento de la subsanación de observaciones del EDI - PV 24	01/2015	07/2016
04-2016	Incumplimiento de Plazo total para la ejecución de obras iniciales por razones imputables al Concesionario	01/2016	06/2016
06-2016	Incumplimiento de la subsanación de observaciones del EDI - PV 19Bis Etapa 1B	02/2015	07/2016
07-2016	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión del 01 al 31 marzo 2016	03/2016	06/2016
09-2016	Incumplimiento en la entrega de los Estudios de Riesgos	05/2014	07/2016
11-2016	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en la zona de PV23 del 01 al 30 abr 2016	04/2016	06/2016
12-2016	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en el área de la Concesión del 01 al 31 de mayo 2016	05/2016	07/2016

16-2016	Incumplimiento en el Mantenimiento de tránsito y desvíos de tráfico en la zona de PV23 del 01 al 21 junio 2016	06/2016	10/2016
18-2016	Incumplimiento del Anexo 27 - Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras. Aeropuerto de Pisco.	12/2009	04/2017
19-2016	Incumplir con entregar el informe socio ambiental - 1 día de retraso	03/2016	11/2016
21-2016	Incumplir con las normas ambientales, en este caso el Reglamento de la Ley de Residuos Sólidos. Aeropuerto de Pisco.	01/2015	01/2017
03-2017	Culminar la ejecución de las obras correspondientes a la Etapa 2-Remoción y extracción de la embarcación pesquera Cráter.	08/2016	03/2017
12-2017	Realizar obras no previstas en el Expediente Técnico. Haber empleado cemento puzolánico Tipo IP para el Sector A, y cemento Tipo V, cuando en ambos casos correspondía la ejecución de pavimento con cemento Tipo V de conformidad con el expediente aprobado por la APN.	09/2012	04/2017
13-2017	Incumplimiento en la subsanación del EDI- 1A 14 (Equipamiento Electromecánico)	02/2016	07/2017
16-2017	Incumplimiento en la subsanación del EDI 1 A-23 (proyecto de instalaciones ferroviarias sistema de tracción eléctrica catenaria) de la Etapa 1ª	04/2016	11/2017
17-2017	Incumplimiento en la subsanación del EDI-1A 21 (Proyecto de Instalaciones Ferroviarias)	04/2016	10/2017
18-2017	Incumplimiento en la subsanación del EDI-1A 22 (Proyecto de Instalaciones Ferroviarias- Sistema de Alimentación y Tracción Eléctrica)	05/2016	10/2017
20-2017	Atraso en la presentación de la Garantía de Fiel Cumplimiento para el inicio del MPI	05/2015	09/2017
22-2018	Incumplimiento respecto a la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras respecto a la modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco	09/2012	01/2019
24-2018	Incumplimiento en la ejecución de las obras de los Programas de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire de los Aeropuertos de Iquitos y Pisco, pertenecientes al Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	02/2013	02/2019
01-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al primer trimestre de Explotación (junio-agosto 2015)	06/2015	03/2019
02-2019	Incumplimiento de las cláusulas 12.5.1, 12.6.1 y 12.6.4 del Contrato de Concesión por parte de la empresa Aeropuertos del Perú al no haber cumplido con los procedimientos establecidos en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) durante el proceso constructivo de la Obra "Mejoramiento del proceso de Embarque y Desembarque en el Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Talara"	11/2018	05/2019
03-2019	Incumplimiento del Concesionario referido a los alcances establecidos en el Estudio Definitivo de Ingeniería durante la ejecución de la Obra Obligatoria "Rehabilitación de Pavimentos" del Aeropuerto de Arequipa	04/2013	06/2019
04-2019	Incumplimiento del Concesionario referido a los alcances establecidos en el Estudio Definitivo de Ingeniería durante la ejecución de la Obra Obligatoria "Rehabilitación de Pavimentos" del Aeropuerto de Tacna	08/2013	06/2019
05-2019	Incumplimiento por parte de del Concesionario al no haber presentado los Estudios Definitivos de Ingeniería de las Obras de Rehabilitación de pavimentos de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho y Tacna	09/2011	05/2019
07-2019	Incumplimiento respecto los atrasos en el inicio y término de la ejecución de las obras "Construcción de pórtico de ingreso y caseta de peaje" de los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.	04/2012	06/2019
08-2019	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur por parte del Concesionario DP World Callao - correspondiente al vigésimo tercer trimestre de Explotación (de diciembre de 2015 a febrero de 2016)	12/2015	06/2019
11-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo noveno trimestre de explotación de la Concesión (junio - agosto 2017)	06/2017	06/2019
12-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo cuarto trimestre de explotación de la Concesión (marzo - mayo 2016)	03/2016	06/2019
13-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo quinto trimestre de explotación de la Concesión (junio - agosto 2016)	06/2016	06/2019
14-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo sexto trimestre de explotación de la Concesión (setiembre - noviembre 2016)	09/2016	06/2019
15-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al	03/2017	07/2019

	vigésimo octavo trimestre de explotación de la Concesión (marzo - mayo 2017)		
16-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo séptimo trimestre de explotación de la Concesión (diciembre 2016 - febrero 2017)	12/2016	06/2019
17-2019	Incumplimiento del Concesionario AAP, respecto a los requisitos técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el numeral 1.4 del Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, referido a los Niveles de Servicio de IATA	01/2017	09/2019
21-2019	Incumplimiento referido al mantenimiento periódico de la infraestructura aeroportuaria - Aeropuerto de Tacna.	04/2013	10/2019
22-2019	Incumplimiento referido al atraso de cuatro (4) días, en la entrega del informe ambiental correspondiente a la etapa de Rehabilitación y Mejoramiento del período mayo 2019.	06/2019	10/2019
23-2019	Incumplimiento referido a no haber cumplido con las normas legales referidas a realizar el control de calidad de agua para consumo humano en el Aeropuerto de Chachapoyas, así como adoptar medidas de prevención de riesgos y daños a la salud de las personas. Fiscalización a consecuencia de la denuncia de Helbert Santos.	12/2006	11/2019
24-2019	Incumplimiento de no haber efectuado monitoreos ambientales trimestrales durante la ejecución de las Obras Obligatorias del Aeropuerto de Arequipa, de acuerdo a lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA)	08/2012	11/2019
26-2019	Incumplimiento respecto los atrasos en el inicio y término de la ejecución de las obras de remodelación de las playas de estacionamiento, mejoramiento de las vías de acceso y tratamiento paisajístico de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.	04/2012	11/2019
27-2019	Incumplimiento del numeral 1.2.7 del Anexo 7 del Contrato de Concesión vinculado al atraso en el envío de los Reportes Diarios de Operación correspondientes a los días 15 y 16 de marzo de 2019	03/2019	12/2019
28-2019	Incumplimiento referido a niveles de servicio y productividad del nuevo terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur, correspondiente al vigésimo segundo trimestre de explotación de la Concesión (setiembre - noviembre 2015)	09/2015	12/2019
31-2019	Incumplimiento referido a el uso de un área como Deposito de Material Excedente (DME) sin contar con la autorización ambiental por parte de la Autoridad Ambiental Competente del sector transportes.	07/2018	02/2020
33-2019	Incumplimiento contractual al haberse ejecutado obras no aprobadas en el expediente técnico del Proyecto "Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma Fase I" durante los meses de agosto y noviembre de 2014 y de agosto de 2015 a enero de 2016.	08/2014	02/2020
35-2019	Incumplimiento referido a no haber presentado Monitoreos Ambientales Trimestrales durante la ejecución de las obras obligatorias del Aeropuerto de Tacna	07/2012	03/2020
04-2020	Incumplimiento de no haber efectuado monitoreos ambientales trimestrales durante la ejecución de las obras obligatorias del Aeropuerto de Juliaca de acuerdo a lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA)	11/2012	12/2020
05-2020	Incumplimiento de la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú referido a haber iniciado la Obra "Rehabilitación de pavimentos" del Aeropuerto de Arequipa con 120 días de retraso.	10/2012	07/2020
06-2020	Incumplimiento de la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú referido a haber iniciado la Obra "Rehabilitación de pavimentos" del Aeropuerto de Ayacucho con 167 días de retraso.	10/2012	08/2020
07-2020	Incumplimiento de la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú referido a haber iniciado la Obra "Rehabilitación de pavimentos" del Aeropuerto de Tacna con 64 días de retraso.	05/2013	08/2020
08-2020	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur por parte del Concesionario DP World Callao - correspondiente al trigésimo trimestre de Explotación (de septiembre 2017 a noviembre 2017)	09/2017	07/2020
10-2020	Incumplimiento de la Entidad Prestadora Desarrollo Vial de los Andes S.A.C., referido a la Notificación de la Resolución del PCI N°06-2019 y la no corrección de los defectos no admitidos señalados en dicho documento, dentro de los plazos establecidos.	03/2019	06/2020
11-2020	Incumplimiento, por parte del Concesionario por no seguir los procedimientos establecidos en los literales A.4 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.	05/2010	10/2020
16-2020	Incumplimiento del Concesionario por no seguir los procedimientos establecidos en los literales A.4, E y H.2 del Anexo 27 - "Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías" del referido contrato en la adquisición e implementación del Equipamiento Necesario N° 12	03/2008	01/2021

17-2020	Incumplimiento del Concesionario, por no seguir los procedimientos establecidos en el Anexo 27 del referido contrato en los procesos de selección de Adjudicación Directa de las inversiones contempladas en los Intangibles N°06, N°07, N°11, N°12, N°17 N°20 y N°21 realizados por el Concesionario entre los años 2010 y 2012	06/2010	01/2021
20-2020	Incumplimiento por parte del Concesionario a la cláusula 8.4.7 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, por no seguir los procedimientos establecidos en los literales A.4, E y H.2 del Anexo 27 – “Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías” del referido contrato en la adquisición e implementación del Equipamiento Necesario N° 14.	03/2010	12/2020
21-2020	Presunto incumplimiento de las obligaciones contenidas en los numerales 6.1 y 6.2 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, respecto al mantenimiento de los Bienes de la Concesión de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 en el segundo, tercer y cuarto trimestre del año 2014.	01/2014	10/2021
28-2020	Incumplimiento por parte del Concesionario Aeropuertos Andinos del Perú S.A. al no haber efectuado monitoreos ambientales trimestrales durante la ejecución de las Obras Obligatorias del Aeropuerto de Ayacucho, de acuerdo a lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA)	08/2012	09/2020
29-2020	Incumplimiento por parte del Concesionario Aeropuertos Andinos del Perú S.A. al no haber efectuado monitoreos ambientales trimestrales durante la ejecución de las Obras Obligatorias del Aeropuerto de Puerto Maldonado, de acuerdo a lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA)	07/2012	10/2020
35-2020	Incumplimiento del Concesionario Metro de Lima Línea 2 S.A. al haber presentado el Inventario Inicial de la Acta de Entrega Parcial del Área de la Concesión del Pozo de Ventilación PV18, fuera del plazo dispuesto en el literal a) de la cláusula 5.20 del Contrato de Concesión.	08/2020	12/2020
38-2020	Incumplimiento referido a que, del 31 de octubre del año 2014 al 24 de julio del año 2016, el Concesionario no aseguró la presencia de un médico en el aeropuerto de Trujillo.	10/2014	12/2020
40-2020	Incumplimientos por parte del Concesionario Aeropuertos Andinos del Perú, al no haber presentado las Declaraciones de Impacto Ambiental de acuerdo con lo establecido en el numeral 12.1.3.1 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia	03/2011	02/2021
41-2020	Incumplimiento por la remisión extemporánea al Regulador, el informe ambiental correspondiente a la etapa de Rehabilitación y Mejoramiento periodo julio 2020.	08/2020	02/2021
43-2020	Presunto incumplimiento por parte del Concesionario Aeropuertos del Perú, respecto a lo establecido en el Anexo 27 – “Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías”, por utilizar material de una cantera sin contar con las autorizaciones y aprobaciones correspondientes.	05/2019	06/2021
01-2021	Incumplimiento de la empresa Concesión Canchaque S.A.C. referido a haber presentado el informe mensual de conservación y explotación del mes de noviembre 2020 fuera del plazo dispuesto en el Oficio N° 1129-10-GS-OSITRAN.	12/2020	04/2022
04-2021	Informe de Hallazgo sobre el presunto incumplimiento relativo a la presentación extemporánea de las facturas correspondientes a las cuotas del CRPAO del Proyecto Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco.	10/2013	12/2021
06-2021	Presunto incumplimiento de la empresa Concesionaria por no levantar las observaciones formuladas a su Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico Inicial, dentro del plazo establecido en el Contrato de Concesión ; así como, atender los documentos de la referencia a) y d), mediante los cuales la Jefatura de Fiscalización efectuó observaciones al informe de la referencia f).	03/2015	08/2021
12-2021	Presunto incumplimiento de la empresa concesionaria COVIPERUS.A., a lo establecido en el numeral 4.4 de la Adenda N° 7 y numeral 5.1 del Acta de Acuerdo, al no haber concluido con las labores de mantenimiento del subtramo 5 dentro de los plazos establecidos	06/2017	12/2021
13-2021	Presuntos incumplimientos por parte del Concesionario Aeropuertos Andinos del Perú, al no haber solicitado a la DGASA la debida certificación Ambiental de la obra nueva “Mejoramiento del servicio de embarque y desembarque del aeropuerto de Arequipa” de acuerdo con lo establecido en el numeral 12.1.1.6 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia	08/2013	09/2021
15-2021	Incumplimiento del Concesionario referido a no haber presentado dentro del plazo establecido el Informe Final del Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a la autoridad ambiental competente (SENACE) para su aprobación; toda vez que debiendo presentarlo el 22 de diciembre de 2018.	12/2018	01/2022

	este fue presentado el 04 de abril de 2019, incurriendo en un atraso de setenta y dos (72) días hábiles.		
16-2021	Informe de hallazgo de presunto incumplimiento por parte del Concesionario Aeropuertos del Perú – AdP, al no haber cumplido con lo establecido en el numeral 8.8.3, Anexo 8 el Anexo 27 de Contrato de Concesión – Grado de compactación TWY Delta	01/2020	02/2022
02-2022	Incumplimiento referido a la entrega extemporánea del Informe trimestral de Medio Ambiente, Seguridad Industrial y Salud Ocupacional. Solución del sector crítico comprendido entre el km 231+700 al km 232+800-Túnel Ollachea (km 231+660 al km 232+800) correspondiente al trimestre abril-mayo-junio 2021.	07/2020	04/2022
04-2022	Informe de hallazgo de presunto incumplimiento por parte del Concesionario Aeropuertos del Perú – AdP, en relación con el proceso de Contratación de la obra “Pintura General del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Piura” Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.	12/2008	07/2022
10-2022	Informe sobre presunto incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al Décimo Quinto Trimestre de Explotación (enero - marzo 2015)	01/2015	08/2022
11-2022	Informe sobre presunto incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al Décimo Sexto Trimestre de Explotación (abril - junio 2015).	04/2015	08/2022
12-2022	Informe sobre presunto incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al décimo séptimo trimestre de Explotación (julio - septiembre 2015)	07/2015	08/2022
02-2021	Incumplimiento del Concesionario Ferrocarril Transandino S.A. referido a la custodia y preservación de los Bienes de la Concesión y de responder por los daños y perjuicios.	11/2019	08/2022
14-2022	Incumplimiento por no haber ejercido la defensa posesoria de área de la concesión; en específico, respecto de la invasión producida en el área en la cual goza del derecho de vía de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, al lado norte de la estación Presbítero Maestro.	05/2022	10/2022
15-2022	Incumplimiento por parte de la empresa Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. por haber presentado el informe mensual de explotación del mes de febrero del 2021 fuera del plazo dispuesto en el Oficio N° 2778- 2018-GSF-OSITRAN.	03/2021	10/2022
17-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al décimo octavo trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2015)	10/2015	10/2022
18-2022	Incumplimiento de la empresa concesionaria APM Terminals Callao S.A. de la presentación de información para la medición de los Niveles de Servicio y Productividad correspondiente al décimo octavo trimestre de explotación, dentro del plazo establecido.	01/2016	09/2022
19-2022	Incumplimiento referido al atraso en la presentación del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial y atraso en subsanar observaciones del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial (ITCVI) formulados por el Concedente.	08/2019	09/2022
20-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al décimo noveno trimestre de Explotación (enero - marzo 2016).	01/2016	09/2022
22-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte de APM Terminals Callao S.A., correspondiente al vigésimo trimestre de Explotación (abril - junio 2016)	04/2016	11/2022
23-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A., correspondiente al vigésimo primer trimestre de explotación (julio - septiembre 2016)	07/2016	11/2022
25-2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A.,	10/2016	11/2022

	correspondiente al vigésimo segundo trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2016).		
26-2022	Incumplimiento, por parte de la Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C., al haber presentado el Informe de la Medición del Tiempo de Espera en Cola (TEC), fuera del plazo establecido.	04/2022	11/2022

Elaboración propia
Fuente: OSITRAN

ANEXO XII
FORMATO DE CUESTIONARIO PARA PROFESIONALES
ESPECIALISTAS

El presente cuestionario tiene por finalidad recabar información general de especialistas en materia de sanciones y penalidades en contratos de concesión, la cual será utilizada exclusivamente como fuente de análisis para el desarrollo de la Tesis sobre “*Sanciones administrativas y penalidades en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público en el Perú*” elaborada en el marco del programa de “Maestría en Finanzas y Derecho Corporativo” de la Universidad ESAN.

DATOS GENERALES:

Cargo que desempeña (o desempeñó)
en el sector materia de análisis : _____

Profesión : _____

Entidad donde labora (o laboró) : _____

Años de experiencia
laboral en el tema materia análisis: _____

PREGUNTAS:

1. ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.
2. ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta.
3. ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta.
4. ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta.
5. ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta.
6. ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta.
7. ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta.

Muchas gracias por su participación

ANEXO XIII
SOLICITUD DE INFORMACIÓN AL OSITRAN

Número de registro y fecha de solicitud	Oficio de respuesta del OSITRAN	Atendido por	Descripción de la información solicitada
<p>N° 2022033791</p> <p>Fecha: 14/12/2022</p>	<p>MPVOFIC IO-417- 2022</p> <p>Fecha: 28/12/2022</p>	<p>Alina Aimee Valenzuela Cabello – Responsab le de brindar informació n de Acceso Público - OSITRAN</p>	<p>1. La relación de sanciones y penalidades aplicadas a las empresas prestadoras que están bajo supervisión del OSITRAN, desde el inicio de la concesión hasta el mes de julio 2022, incluyendo los expedientes administrativos respectivos.</p> <p>2. La relación de procedimientos sancionadores iniciados y que hayan concluido con archivo, desde el inicio de la concesión hasta el mes de julio 2022, incluyendo los expedientes administrativos respectivos.</p> <p>3. La relación de casos (pronunciamientos) donde se haya decidido no iniciar procedimiento administrativo sancionador a las empresas prestadoras que están bajo supervisión del OSITRAN, desde el inicio de la concesión hasta el mes de julio 2022, incluyendo los expedientes administrativos respectivos.</p>
<p>N° 2023004760</p> <p>Fecha: 16/02/2023</p>	<p>MPVOFIC IO-68- 2023</p> <p>Fecha: 03/03/23</p>	<p>Alina Aimee Valenzuela Cabello – Responsab le de brindar informació n de Acceso Público - OSITRAN</p>	<p>1. La relación de sanciones y penalidades aplicadas a las empresas prestadoras que están bajo supervisión del OSITRAN, desde el mes de julio 2022 hasta diciembre 2022, incluyendo los expedientes administrativos respectivos.</p> <p>2. La relación de procedimientos sancionadores iniciados y que hayan concluido con archivo, desde el mes de julio 2022 hasta diciembre 2022, incluyendo los expedientes administrativos respectivos.</p> <p>3. La relación de casos (pronunciamientos) donde se haya decidido no iniciar procedimiento administrativo sancionador a las empresas prestadoras que están bajo supervisión del OSITRAN, desde el mes de julio 2022 hasta diciembre 2022, incluyendo los expedientes administrativos respectivos.</p>

ANEXO XIV
PERFIL DEL PROFESIONAL ESPECIALISTA SELECCIONADO PARA
CUESTIONARIO

N°	Profesión	Cargo desempeñado	Sector donde desarrolla sus actividades	Años de experiencia
1	Abogado	Gerente Legal de Infraestructura	Privado	20
2	Abogado	Asesor	Público	12
3	Abogado	Gerente Legal	Privado	21
4	Abogado	Asesor Legal	Público	20
5	Abogado	Asesor Legal / Administrador Legal de Concesión / Especialista Legal	Público y Privado	13
6	Abogado	Secretario Técnico	Público	15
7	Economista	Supervisor Económico Financiero	Público y Privado	13
8	Economista	Gerente de Administración y Finanzas	Privado	13
9	Economista	Supervisor Económico Financiero	Público	10
10	Economista	Director	Privado	23
11	Economista	Supervisor	Público	16
12	Economista	Supervisor Económico	Público	13
13	Ingeniero	Gerente General	Privado	16
14	Ingeniero	Gerente Comercial Contractual	Privado	15
15	Ingeniero	Gerente de Contrato	Privado	10

ANEXO XV
TRANSCRIPCIÓN DE CUESTIONARIOS RESPONDIDOS
POR LOS PROFESIONALES ESPECIALISTAS SELECCIONADOS

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 01
<p>Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.</p>
<p>Respuesta: Sí. El régimen de Sanciones y Penalidades es un mecanismo complementario que sirve para la desincentivación del incumplimiento de obligaciones en los Contratos de Concesión.</p> <p>En el diseño de los proyectos hay un balance en el monitoreo y seguimiento de las obligaciones, cuyo foco debe incidir en el régimen supervisión, y en caso no se corrija los presuntos incumplimientos, activar el régimen sancionador y penalidades.</p>
<p>Pregunta 02: ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta</p>
<p>Respuesta: Sí, pero respecto del régimen de sanciones. Las penalidades sí guardan una coherencia con el diseño del contrato de concesión. El problema es la aplicación del régimen sancionador. No existe una coherencia entre la infracción y la cuantía impuesta. Inclusive, puede darse un supuesto, de contar con una sanción por un evento “x” podría tener una sanción, a modo de ejemplo, de 100 UIT, cuando su costo real es de 2 UIT, pero con la aplicación de la metodología se incrementa sustancialmente. Además, si somos finos en la solución, podría generar que el Estado tenga que invertir 1000 UIT para solucionar ese problema. En resumen, se requiere una revisión del régimen sancionador, el foco preventivo, la metodología de imposición de sanciones, y la coherencia entre la supuesta sanción y la responsabilidad del Estado en atender el hecho sancionable, cuando obedece a una acción de éste.</p>
<p>Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta</p>
<p>Respuesta: No. Según las estadísticas que brinda el Regulador, las sanciones y penalidades está distribuida en todas las infraestructuras.</p>
<p>Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta</p>
<p>Respuesta: No. Hay un problema de diseño y obedece, inexplicablemente, a un concepto errado que la función prioritaria del Regulador es la sanción. Las conductas típicas se interpretan y extienden para poder tener un proceso sancionador. Inclusive, para algunos casos, ejercen la defensa de las normas de otros sectores. Además, se vuelven garantes de lo “público” e incluso, le dan contenido, excesivo, al “riesgo”.</p> <p>Son aspectos que deben revisarse de manera integral, no sólo la sanción, ni la metodología, sino la coherencia lógica del proceso integral con un foco preventivo, soporte de monitoreo y supervisión, y un desenlace en el régimen sancionador.</p>
<p>Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta</p>
<p>Respuesta: Sí. Nuevamente, la discusión es el diseño del organismo regulador sobre su actividad. Su foco no puede ser sancionador, sino priorizar la actividad preventiva, mediante la supervisión de los contratos, de este modo, el acompañamiento garantiza la finalidad del contrato y el servicio público.</p>
<p>Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta</p>
<p>Respuesta: Sí. Es importante revisar el diseño del macroproceso del Organismo Regulador, y en caso la etapa preventiva no funciona, por desidia de la empresa concesionaria,</p>

corresponde la activación del régimen sancionador, el mismo que no debe afrontar su investigación de manera inmediata. Aquí, resulta relevante la actividad probatoria que realice el organismo regulador, y no circunscribirse a los documentos que presente la empresa Concesionario. Bajo ese escenario, debe existir una adecuada planeación temporal entre la ocurrencia del hecho y el inicio del procedimiento sancionador, considerando el tiempo que el regulador requiere para aportar medios de prueba propios, y no los escritos que presente el Concesionario.

Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta

Respuesta: No. Si bien teóricamente uno puede aplicar una penalidad y una sanción, dado que podría argumentarse una diferente naturaleza, estos hechos evidencian un error en el diseño del régimen sancionador y penalidades. Bajo este escenario, debería procurarse preferir la penalidad contractual, objetiva y sin discusión, que iniciar un procedimiento administrativo sancionador, por el mismo hecho.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 02

Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Respuesta: Si, de mi experiencia las empresas concesionarias tratan de cumplir sus obligaciones para no encontrarse inmersa en un procedimiento sancionador o de penalidad, no solo por el monto de dinero que terminan asumiendo, sino porque reputacionalmente no les conviene.

Pregunta 02: ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: No considero excesivo, es más, considero que cada contrato de concesión tiene su propia complejidad y retos que muchas veces al momento de la formulación del contrato no lo consideraron; es por ello que en la etapa de la ejecución es donde te das cuenta que no todas las conductas que dilatan el cumplimiento de las obligaciones se encuentran establecidas en un cuadro de penalidad o no se encuentran sancionados.

Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta

Respuesta: Respecto a las sanciones no; pero respecto a la penalidad, estas son por cada tipo de contrato, ya que cada uno tiene su propia complejidad

Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta

Respuesta: Si, sin embargo, considero que hay contratos de concesión que tienen bastantes demoras en la ejecución de proyectos, como la Línea 2 del Metro de Lima y los contratos viales, donde la función fiscalizadora no ayuda a poder mitigar dichas demoras.

Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta

Respuesta: No, considero que es un mecanismo para revertir el incumplimiento, sin embargo, no creo que sea suficiente para desincentivar el incumplimiento del contrato de concesión, para ello se requiere que el concesionario pueda cambiar su forma de pensar y tener voluntad de cumplir todas sus obligaciones, incluso aquellas que no se encuentren tipificadas o incluido en la tabla de penalidades.

Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Si, ya que es importante que el Concesionario pueda sentir que el Estado salvaguarda el cumplimiento del contrato de concesión; además porque la corrección inmediata del incumplimiento del contrato de concesión ayuda a que el contrato pueda continuarse sin afectar los cronogramas.

Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta

Respuesta: No, considero que no puede juzgarse dos veces por la misma causa, ya que lo importante es que la penalidad aplicada o la sanción a imponerse sea lo suficiente para que el Concesionario prefiera cumplir sus obligaciones que no cumplirlas.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 03

Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Respuesta: Si, de esa forma se alinea la conducta del administrado al cumplimiento de sus compromisos asumidos al suscribir el contrato de concesión, reduciendo su apetito de obtener beneficios a costa de incumplir compromisos que afecten a terceros involucrados y al propósito de la concesión.

Pregunta 02: ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: No me parece excesivo en cuanto a monto toda vez que su determinación se encuentra graduada en base al tamaño del negocio. Me parece adecuado que las infracciones se tipifiquen por materias.

Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta

Respuesta: No tengo información sobre ello, pero desde mi punto de vista la cantidad no depende de la infraestructura sino del perfil del administrado.

Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que si, dado que en la experiencia que he tenido, el análisis del OSITRAN se ha dado de manera objetiva.

Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta

Respuesta: Si, porque el solo hecho de acogerse a subsanación voluntaria demuestra un cambio en la conducta.

Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Si: afecta en caso haya un cambio de actores de dirección (p.e. gerente general)

Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta

Respuesta: Si resulta razonable si el contrato de concesión suscrito prevé la aplicación de ambos en paralelo cuidando siempre el ser objetivo.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 04

Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Respuesta: Si desincentiva a que los concesionarios incumplan sus obligaciones (incentiva a que las cumplan) DE PRONTO LA PREGUNTA HUBIESE SIDO FORMULADA DE MANERA POSITIVA PARA QUE SE ENTIENDA MAS FÁCIL

Porque el reglamento de incentivos e infracciones y sanciones presenta la posibilidad de imponer pagos monetarios tan variados y ésta sujeto a decisiones subjetivas por parte de los impositores, lo que hace imposible determinar a cuanto ascenderían tales montos, podría presentarse que para un determinado incumplimiento es muy probable que distintos impositores determinen montos muy diferentes.

Al no tener la posibilidad de poder evaluar un costo-beneficio por el incumplimiento de una obligación y la aplicación de estas sanciones, los concesionarios optamos por evitar tales sanciones.

Pregunta 02:¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Si. Porque aun cuando el reglamento ha tratado de establecer procedimientos para la determinación de los montos por sanciones, estas están sujetas a decisiones subjetivas de parte de los impositores, y siendo que la imposición de sanciones tiene como principio el desincentivar la reiteración en el incumplimiento, los montos pueden ser muy excesivos si los comparamos con la conducta o la falta a la obligación cometida por el concesionario

Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta

Respuesta: No puedo responder esta pregunta porque tendría que tener información sobre las sanciones impuestas por el OSITRAN y no me he verificado si de pronto esta información esta colgada en su página Web, sería la única manera de saber a que modalidad de transportes ha aplicado mayor número de sanciones

Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta

Respuesta: No. Porque en el OSITRAN los funcionarios que ejercen esta función no están preparados y no tienen una política firme y direccionada sobre sus propias funciones.

Las opiniones que emiten sus profesionales dependen más de la opinión particular propias de cada funcionario que la evalúa, que de una directriz alineada con las funciones propias del OSITRAN como organismo regulador.

Para un mismo hecho o evento pueden tomar posiciones diametralmente diferentes, basta con buscar con algo de detenimiento en las opiniones vertidas por la gerencia de supervisión y fiscalización.

Se cuidan más de lo que les pueda observar la Contraloría que de lo que puedan decidir ante la emisión de una opinión.

El que tengan un slogan que indica, cumplir una función de proteger los intereses del Estado, los Usuarios y los Accionistas es falso, no se cumple, por el temor que tienen a que sus opiniones que puedan favorecer el negocio de los concesionarios sea visto como una compra-venta de opinión.

Sólo a manera de ejemplo, por estas fechas estamos siendo sometidos a la imposición de una penalidad establecido en el anexo X de nuestro contrato, sobre la base a una interpretación de los funcionarios del OSITRAN que indican aplicar las reglas del contrato a un acuerdo firmado entre las partes. Lo establecido por el contrato de concesión es para la etapa de construcción de la concesión y a la vez ha sido extendida a la aplicación de una sanción por un procedimiento administrativo sancionador por el mismo hecho.

El acuerdo del acta indica que es para “resolución de conflictos”, en el primer párrafo se precisa que para la solución de conflictos se aplicará las reglas del contrato, en el segundo párrafo se indica que para el acta se aplicarán las reglas del contrato de concesión, en este segundo párrafo se precisa claramente que el acta no modifica en contrato. Es una redundancia porque según los propios abogados del concedente comentan que cualquier acuerdo se enmarca en el contrato de concesión, pero los funcionarios toman solo el texto que indica que se aplicarán las reglas del contrato y extrapolan las condiciones establecidas para la etapa de construcción de la concesión a una obra accesoria en ejecución.

Si todos los abogados coinciden en que el acta se ejecuta en el marco del contrato de concesión, y que este sólo texto redundante este hecho, como es posible que, porque se escribió en el acta, ahora los funcionarios lo interpreten y lo extiendan para aplicar una penalidad y una sanción.

Sus argumentos siempre se repiten y se nota la causa común que vienen tomando con respecto a este tema, porque es más probable piensen que la Contraloría les podría cuestionar no imponer dichas sanciones si ya le dieron una forma a su evaluación.

Importante indicar que, en el documento emitido por el propio ositran como exposición de motivos para el nuevo reglamento de incentivos infracciones y sanciones, página 16 textualmente dice:

Además, este reglamento considera la posibilidad de exceptuar el inicio del procedimiento administrativo sancionador si como consecuencia de los resultados de las acciones de supervisión y fiscalización, y luego de iniciar el análisis costo beneficio, se encuentra que no se ha generado un grave daño a los usuarios o no se ha producido una grave afectación al interés público involucrado. Ello permitirá que la administración no destine recursos económicos y humanos a la tramitación de procedimientos sancionadores que cumplan estrictamente tales condiciones.

Para el caso que comento, donde estaría el daño grave a los usuarios o al interés público en tomar una póliza para una obra accesorias en la fecha que el contratista sabe que debe tenerla a efectos de poder activarla una vez inicie los trabajos propios de las obras, para cubrir los daños por un evento de la naturaleza...?, más aún si la póliza fue tomada y fue activada ante no una sino dos eventos.

Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta

Respuesta: Si. Porque obliga a los concesionarios a corregir de mutuo propio la falta cometida y por lo general la corrección conlleva a un costo adicional en el que el concesionario tiene que incurrir a fin de cumplir con sus obligaciones contractuales, ese mayor costo siempre desincentivará a los incumplimientos. Además, ese costo es directamente proporcional a la falta cometida y el concesionario evitará la aplicación de una sanción por parte del OSITRAN que seguro incluirá la subjetividad del funcionario que la determina.

Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Si afecta el carácter disuasivo. Porque el concesionario puede haber incumplido una obligación contractual por algún error originado de sus propios procedimientos, ejemplo no dio respuesta a requerimiento porque alguien no verifico fechas, en la oportunidad que se da cuenta de la falta, la subsana y de allí pasa un o dos años y un funcionario del OSITRAN envía un oficio dando cuenta de la falta. Es muy probable que para el concesionario luego de la subsanación asumiera que ya superó la falta y podrá olvidar alguna otra fecha de algún requerimiento que también subsanará fuera de dicho plazo.

Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta

Respuesta: No es razonable

Un abogado una vez comentó que, si uno se pasa una luz roja choca contra otro vehículo dañándolo y afecta la salud de la persona que estaba dentro del vehículo, corresponde la sanción sumada de: multa por pasar luz roja, resarcimiento del vehículo dañado e indemnización a la integridad de la persona dentro del vehículo

Posiblemente sea correcto para ese caso de evento

Pero el reglamento de incentivos infracciones y sanciones, se supone que debe de tipificar de manera precisa la falta, entonces aplicarían la penalidad y sanción por una falta precisa y tipificada por el reglamento del OSITRAN.

El monto por una penalidad va al concedente, el monto de una sanción va al OSITRAN, se supone que el monto de las sanciones del OSITRAN no es un ingreso anual, salvo que lo tenga como un incentivo perverso, requiero recursos entonces incremento los procedimientos, a más procedimiento mayores ingresos.

Por lo tanto o se aplica una penalidad que las partes hayan estipulado en su contrato o se aplica la sanción producto del procedimiento implementado por el OSITRAN y su reglamento ante la falta de una penalidad del contrato.

Visto de esta manera, si el contrato especifica una penalidad por un incumplimiento, el OSITRAN debería eximirse de implementar el procedimiento administrativo sancionador.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 05

Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Respuesta: Considero que si; porque de no establecerse las mismas, el costo para los concesionarios en un sentido estrictamente monetario sería “cero”. Así el monto de la sanción o penalidad sea una cifra poco significativa, podría generar un mecanismo disuasivo del incumplimiento.

Sin perjuicio de lo anterior, a fin de que las penalidades y las sanciones cumplan con desincentivar el incumplimiento de las obligaciones establecidas en los contratos de concesión, estas deben ser determinadas en base a lo establecido en la Teoría Económica, teniendo criterios técnicos como el costo evitado, beneficios ilícitamente obtenidos, el daño causado y la probabilidad de detección.

Pregunta 02: ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que no, ya que a nivel teórico si las sanciones y penalidades están establecidas en base al costo evitado, beneficios ilícitamente obtenidos, el daño causado y la probabilidad de detección, estas no deberían ser excesivas en su cuantía.

A un nivel práctico, a continuación se muestran dos cuadros que refleja el porcentaje del monto de sanciones y penalidades respecto a los ingresos anuales:

Concesionario	Ingresos (S/)	Sanciones (S/)	%
Tren Urbano de Lima S.A.	348,915,000	591,712	0.1696%
Ferrocarril Transandino S.A.	80,914,010	92,444	0.1142%
Lima Airport Partners S.R.L.	1,557,225,688	43,868	0.0028%
APM Terminals Callao S.A.	929,883,712	28,644	0.0031%
Terminal Portuario Paracas S.A.	82,981,198	2,772	0.0033%

De acuerdo, a la información anteriormente mostrada, las penalidades y sanciones impuestas por el OSITRAN a las empresas concesionarias, no serían excesivas. En la gran mayoría de ellas el porcentaje de las sanciones y penalidades respecto a los ingresos es menor al 1%. Sólo en el caso de dos concesiones el porcentaje sanciones y penalidades son superiores al 1%.

Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que sí. Por ejemplo, en el 2021 las sanciones y penalidades básicamente se han concentrado en sector ferroviario (8) y el sector aeroportuario (11) y en las Redes Viales que tiene una mayor cantidad de concesiones (16) en el sector transportes sólo se habría aplicado 4 penalidades (50% de todas las concesiones que supervisa OSITRAN).

Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta

Respuesta: Sin perjuicio que con el transcurso del tiempo se pueden mejorar los mecanismos y metodologías para la aplicación de penalidades y sanciones; teniendo en consideración los años de experiencia que tiene el Organismo Regulador, su organización interna para la función sancionadora y las penalidades; metodología aprobada para el cálculo de las Multas, entre otros; considero que si viene ejerciendo de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora.

Uno de los ejemplos de mejora, es haber aprobado el 2018 el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del OSITRAN, en el cual establecen criterios predictibles para el cálculo de las multas por incumplimientos de las Entidades Prestadoras, logrando con ello que se reduzca el grado de discrecionalidad de los funcionarios públicos en el cálculo de las Multas.

Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que no, debido a que los agentes económicos actúan en base a incentivos. En ese sentido, si el agente sabe que el incumplimiento puede ser subsanado posteriormente probablemente incumpla inicialmente. Por ello, se debe establecer mecanismos adicionales que disuadan la conducta infractora.

Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que sí, porque los agentes económicos a la larga internalizan la demora del Organismo Regulador en la aplicación de la sanción o las penalidades. Con ello le otorgas incentivos para realizar una conducta infractora, más aun si en el extremo tienen conocimiento que su infracciones pueden prescribir y por ende no se le podría aplicar las sanciones que correspondan. Por ello, la aplicación de las penalidades y sanciones deberían aplicarse en un plazo razonable.

Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que no, ya que en términos estrictamente económicos no resulta razonable que por un mismo incumplimiento se pueda aplicar tanto sanción y penalidad a la empresa concesionaria. Es como si por un mismo daño exista doble resarcimiento. Si bien los montos de las sanciones y penalidades tienen distintos fines y usos, para el Concesionario si es un doble pago por una misma conducta infractora.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 06

Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Respuesta: Tal vez! Lo que ocurre es que de pronto el régimen de penalidades se ha confeccionado en función a supuestos específicos que ya no tienen vigencia. Eso no ayuda al desincentivo o genera que el regulador pretenda extender su aplicación a incumplimientos contractuales que no tiene como correlato penalidades.

En cuanto a las sanciones creo que hay un celo excesivo cuando por ejemplo se castiga con penalidades el no ejercicio de defensas posesorias e igualmente se castiga con penalidades.Cuál es la razón? Por otro lado, tiene sentido que un incumplimiento contractual (más allá de que sí sea legalmente posible hacerlo) sea base también para una sanción administrativa? Qué pasa si en un arbitraje, demuestro que sí cumplí? Se revocará la sanción administrativa?

Pregunta 02:¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Afortunadamente para esta concesión no tengo aplicadas penalidades ni sanciones importantes, pero en otra sí (Concesionaria IIRSA Norte S.A. de la que también soy Gerente Legal y en relación a ella creo que la sanción que me pretenden imponer por no contratar una póliza e igualmente una penalidad, en primer lugar no está tipificada y en segundo lugar – en el caso se considerase que sí está tipificada – resulta excesiva, especialmente en el caso de la penalidad porque la penalidad está pensada para las obras iniciales del contrato, no para la contratación de pólizas de seguro sobre obras pequeñas.

Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta

Respuesta: No lo sé, porque sólo trabajo con una infraestructura, que es la vial. Pero cuando trabajaba en el OSITRAN, en la Gerencia Legal sí impusimos sanciones a todas las infraestructuras, y penalidades especialmente a las vías férreas!

Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta

Respuesta: No. Creo que el personal con el que cuenta el OSITRAN no es el más capacitado, salvo honrosas excepciones. Sin perjuicio del sistema perverso que hace que los funcionarios tengan temor a tomar decisiones por miedo a las sanciones que puede aplicarle la CGR, que incluso puede llegar a inhabilitación significativa o a consecuencias penales.

Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta

Respuesta: Entiendo que no, porque la subsanación se da cuando ya incumpliste. Si la pregunta es en el sentido que sirve para que salga de la situación de incumplimiento, puede

ser, pero sí se aplica con lógica. Normalmente el criterio del regulador es muy obtuso y prácticamente considera que no hay posibilidad de subsanar, son limitados los supuestos en que lo permite porque no les gusta la figura.

Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: No. Más bien es una espada de Damocles que se puede usar de manera arbitraria. Por otro lado, sí genera problemas, especialmente en materia tributaria, porque si me fiscalizan para ponerme sanciones sobre periodos muy antiguos, me será muy difícil conseguir la información de los requerimientos, eso es absurdo e injusto.

Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta

Respuesta: Para nada, absolutamente irrazonable. Ya lo fundamenté en una respuesta anterior.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 07

Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Respuesta: En primer lugar debemos indicar que en mi opinión los concesionarios responsables no tienen como incentivo el incumplir las obligaciones pues estas a la larga pueden generar inconvenientes con sus usuarios y por ende perjudicar la proyección de sus ingresos.

En ese contexto, las sanciones (administrativas) y penalidades más allá de desincentivar debería constituir mecanismos para indemnizar los daños y perjuicios que el incumplimiento haya generado hacia los usuarios y al Estado mismo como imagen al haber concesionado un servicio y/o infraestructura pública.

En la práctica vemos que solo las sanciones administrativas siguen ese criterio, es decir ponderar el daño y perjuicio causado, mientras que las penalidades contractuales solo son aplicadas en caso se haya configurado el supuesto.

En ese sentido, consideramos que sólo deberían existir las sanciones administrativas y tal vez incorporar también no solo el componente usuario sino también Estado para así evitar un doble sistema de protección ante supuestos incumplimientos imputables.

Pregunta 02: ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considerando lo expresado en la respuesta anterior, efectivamente las penalidades contractuales resultan excesivas y por investigación propia hemos identificado que no existe un criterio ni sustento técnico (valoración del daño perjuicio) para su cuantía sino simplemente el aplicar el uso y costumbre en otros contratos de asociaciones publico privadas.

Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta

Respuesta: Desconozco la casuística en otro tipo de infraestructura pública pero si tenemos conocimiento de la existencia de la aplicación irracional de penalidades contractuales como en el caso de haber ejecutado obras que constituyen modificaciones al expediente técnico aprobado sin que previamente estas hayan sido aceptadas por el Concedente, actividad que

simplemente desconoce el proceso constructivo, la necesidad de adoptar decisiones inmediatas así como que el riesgo de diseño, construcción, operación y mantenimiento permanece en el Concesionario y por ende es quien debe asumir la idoneidad de las modificaciones, mas aun cuando la naturaleza de las aprobaciones de los expedientes técnicos es meramente administrativa.

Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que en nuestro caso hemos podido evidenciar no solo eficiencia en el ejercicio de su función fiscalizadora y sancionadora respecto a las sanciones administrativas sin embargo en el caso de las penalidades contractuales pierden discrecionalidad para valorar el caso particular y simplemente su función se reduce a la aplicación de la penalidad.

Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta

Respuesta: Estoy seguro que constituye un mecanismo eficiente, sin embargo también considero que puede ser mejorado mediante alertas tempranas por parte de los supervisores in situ y su gerencia, actividad que solo redundaría en beneficios para los usuarios que es quien todos los involucrados debemos finalmente proteger.

Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que no, puesto que todo concesionario al estar obligado a cumplir con las certificaciones ISO tenemos implementadas políticas de mejora continua y por tanto mecanismos para implementar rápidamente acciones para que supuestos incumplimientos u otros supuestos no se repitan en el tiempo, lográndose en ese sentido el carácter disuasivo del régimen de sanciones y penalidades.

Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta

Respuesta: Consideramos que no resulta razonable puesto que conforme lo hemos señalado previamente la penalidad no tiene en consideración el caso particular, sus atenuantes y mucho menos una correcta determinación de los daños y perjuicios generados por el incumplimiento, de ahí que consideramos más apropiado y razonable solo aplicar las sanciones administrativas.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 8

Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Respuesta: No desincentiva. No obstante, la imputación arbitraria y/o no fundamentada es un aspecto negativo, muchas veces, estas podrían haberse evitado en tanto el Organismo Supervisor además de acción sancionadora pueda cumplir una acción preventiva.

Pregunta 02: ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: No, considero que son razonable, en tanto las imputaciones sean debidamente motivadas.

Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta
Respuesta: Desconozco
Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta
Respuesta: Creo que no ejerce de manera eficiente, a mi punto de vista, está enfocado en identificar la falta a sancionar antes de poder implementar acciones preventivas y/o correctivas.
Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta
Respuesta: No, debería ser mecanismo que funcione como acción preventiva y correctiva, no obstante, no es aplicado por el Regulador.
Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta
Respuesta: Si afecta, no es razonable que habiendo transcurrido 02 años del supuesto incumplimiento intempestivamente notifiquen el inicio de proceso sancionador.
Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta
Respuesta: No es razonable, debe ser una o la otra.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 9
Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.
Respuesta: Lo primero que considero debe estar claro es que las penalidades contractuales y las sanciones administrativas son conceptos diferentes. La penalidad tiene por objetivo principal indemnizar o resarcir a una parte que pudiera resultar afectada por el incumplimiento de una obligación de su contra, determinando anticipadamente el monto de la indemnización a pagar por determinado daño derivado del incumplimiento contractual, disminuyendo, por ende, los costos de transacción. Asimismo, tienen una finalidad disuasiva. En el caso de las sanciones administrativas su objetivo no es resarcir por un daño, su fin es punitivo, esto es, un castigo por la comisión de una conducta no deseada o rechazada por el ordenamiento jurídico. En ambos casos, las implicancias económicas que conlleva su aplicación o imposición determinan que, aun cuando son conceptos distintos, en la práctica los agentes económicos valoren ambas figuras de manera muy similar antes de incumplir el contrato o de cometer una infracción. Por ello, en principio, considero que tanto las penalidades como las sanciones sí son conceptos que los concesionarios ponderan antes de incumplir los Contratos. Ahora bien, considero que el objetivo de desincentivar el incumplimiento de obligaciones no se cumple en todos los casos debido que existen una serie de factores que permiten a algunos concesionarios evadir su aplicación o mitigar sus impactos, ello independientemente de que en efecto se haya incurrido en un incumplimiento contractual o infringido obligaciones legales. Por ejemplo, la falta de homogeneidad del tratamiento de las penalidades. Los Contratos de Concesión en los que interviene OSITRAN disponen un

tratamiento variado de las penalidades, no se aplican criterios únicos y ello pese a que los actores estatales involucrados en su formulación son los mismos. Si bien existen diferencias entre las infraestructuras, hay aspectos que podrían uniformizarse coadyuvando a que la fiscalización a cargo del OSITRAN se llevase a cabo de manera más eficiente, con predictibilidad para ambas partes, y por tanto con mayor seguridad sobre su correcta aplicación.

Igualmente, la confusión que existe entre penalidades y sanciones abona a que el objetivo de desincentivar el incumplimiento de obligaciones no se alcance. Así, en el caso de las penalidades estas deben estar vinculadas a incumplimientos contractuales, su monto debe ser determinado anticipadamente y tener relación con el daño generado por el incumplimiento contractual y finalmente, cualquier discrepancia sobre su aplicación se deberá resolver según lo previsto en el contrato. Las multas, por otra parte, se deben cuantificar en función de los costos y beneficios obtenidos por el incumplimiento y las controversias derivadas de su aplicación se resuelven en instancia administrativa por la entidad y posteriormente en proceso contencioso administrativo en el Poder Judicial. Sin embargo, vemos que algunos contratos no diferencian entre penalidades y sanciones y aún peor, que el Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN recoge como infracciones muchas de las conductas que los contratos prevén pasibles de ser penalizadas. Esta situación determina que los Concesionarios puedan discutir, muchas veces con éxito, la aplicación de una penalidad.

Pregunta 02: ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Es difícil de contestar. Como ya indicamos, por lo menos en el caso de las penalidades, los contratos no tienen un tratamiento homogéneo ni evidencian criterios específicos para su determinación. Así, los contratos no tratan de manera uniforme las conductas que califican como incumplimientos graves y penalizan incumplimientos que son subsanables de la misma forma que se penalizan un incumplimiento grave.

Sin perjuicio de lo anterior, considero que sí es posible decir que existe un exceso respecto de la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades, pero en razón a la “duplicidad” en la calificación de ciertas conductas como penalidades e infracciones al mismo tiempo.

En nuestra opinión, el OSITRAN ha excedido sus funciones “convirtiendo” incumplimientos contractuales en infracciones administrativas, vulnerando el principio de legalidad pues prevé como infracciones administrativas incumplimientos de obligaciones que únicamente tienen respaldo un contractual más no legal. Así en el RIIS de OSITRAN vemos que se ha tipificado como infracciones supuestos de incumplimientos contractuales pese a que estos deben sancionarse de acuerdo con el mecanismo previsto en los respectivos Contratos de Concesión. En efecto, OSITRAN, actuando más allá del alcance de su función normativa e inobservando los principios de buena fe, legalidad, razonabilidad, tipicidad, y non bis in, ha recogido en el referido Reglamento y calificado como infracción administrativa a una serie de tipos infractores que ya se encuentran previstos en la gran mayoría de los Contratos de Concesión como conductas que dan lugar a la imposición de penalidades. Asimismo, ha establecido como infracciones otras conductas de carácter contractual que, por lo general, no son penalizadas en los Contratos de Concesión.

Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta

Respuesta:

Cuadro N°1
Sanciones aplicadas a las Entidades Prestadoras – 2021

Infraestructura	Sanción		
	Entidad Prestadora	Expedientes Tramitados que concluyeron con sanción firme a nivel administrativo	Monto (S/)
Ferroviarias y del Metro de Lima	Tren Urbano de Lima S.A.	6	591 712.00
	Ferrocarril Transandino S.A.	1	92 444.00
Aeroportuaria	Lima Airport Partners S.R.L.	2	43 868.00
	CORPAC S.A.	1	79 508.00
Portuaria	APM Terminals Callao S.A.	1	28 644.00
	Terminal Portuario Paracas S.A.	1	2 772.00

Red Vial	--	0	0.00
Total		12	838 948.00

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: JFI

Como se aprecia del Cuadro N°1, el sector de infraestructura de Ferroviaria y del Metro de Lima (con 7 sanciones), cuenta con el mayor número de sanciones aplicadas (58% del total registrados) por un monto total de S/ 684 156.00 que representó el 81% del monto total de las sanciones impuestas. Por otro lado, la infraestructura Aeroportuaria registró 3 sanciones (25% del total registrados), el cual representó el 15% del monto total de las sanciones aplicadas y finalmente el sector de infraestructura Portuaria que registró 2 sanciones (17% del total registrados) representó el 4% del monto total de las sanciones impuestas.

Cuadro N° 2
Penalidades aplicadas a las Empresas Concesionarios – 2021

Infraestructura	Penalidad		
	Empresa Concesionaria	Expedientes Tramitados que concluyeron con penalidad con decisión firme a nivel de Ositrán	Monto (S/)
Ferroviaria y del Metro de Lima	Concesionario Ferrocarril Transandino S.A.	1	0.00
Aeroportuaria	Aeropuertos del Perú S.A.	6	381 082.00
	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	2	4 100 000.00
Puertos	--	0	00.00
Red Vial	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	2	4 898 960.00
	Concesión Canchaque S.A.	1	1 600.00
	Concesionaria Vial del Perú S.A.	1	69 129.36
Total		13	9 381 642.00

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: JFI

Como se aprecia del Cuadro N°2, el mayor número de penalidades aplicadas correspondió a empresas del sector de infraestructura Aeroportuaria donde se registraron 8 penalidades (61% del total registrados) el cual representó el 48% del monto total aplicado por un monto de S/ 4 481 082.00 millones. Por otro lado, en el sector de infraestructura de Red Vial, se registraron 4 penalidades aplicadas (31% del total registrados) que representó el 52% del monto total aplicado. Finalmente, del registro de penalidades impuestas a empresas del sector de infraestructura de Ferrovías y del Metro de Lima se registra la aplicación de 1 penalidad (8% del total registrados) que representó el 0% del monto total aplicado por ser una penalidad no pecuniaria de Amonestación prevista en el Contrato de Concesión.

Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta

Respuesta: OSITRAN tiene como una de sus funciones fiscalizar e imponer sanciones y medidas correctivas por el incumplimiento de las normas, disposiciones y/o regulaciones

establecidas por el OSITRAN y de las obligaciones contenidas en los contratos de concesión. Como se observa, son tres las finalidades que se busca cumplir a través de esta función: asegurar el cumplimiento de las normas u obligaciones, prevenir incumplimientos y cautelar bienes y derechos de las personas y revertir los incumplimientos.

No es el objetivo de la actividad de fiscalización sancionar, por ello, la fiscalización no deja de ser eficiente si no detecta incumplimientos que sancionar.

Tomando en cuenta lo anterior, si bien se reconoce que el OSITRAN tiene una tarea compleja al tener que regular y fiscalizar actividades diversas vinculadas a infraestructuras con características muy distintas, consideramos que el ejercicio de la función fiscalizadora y sancionadora está siendo mal enfocada, orientándose a la necesaria aplicación de sanciones y dejando de lado el carácter preventivo de la fiscalización. Nuestra impresión es OSITRAN viene ejerciendo su función de fiscalización entendiéndola como el paso previo que derivará en un procedimiento sancionador y en una sanción, cuando el objeto principal de dicha función es verificar el cumplimiento de las obligaciones normativas y/o contractuales por los administrados.

Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta

Respuesta: La subsanación voluntaria busca promover el autocontrol por parte de los administrados que han incurrido en una infracción de modo que estos, voluntariamente, y sin necesidad de que el Estado lo exija (con los costos que ello implica) modifique y corrija su conducta. La regulación de la subsanación voluntaria privilegia la prevención vs la represión, evidenciando que, bajo determinadas circunstancias, es interés del Estado priorizar el restablecimiento de la legalidad antes que imponer una sanción.

Con respecto a la eficiencia de este mecanismo para desincentivar los incumplimientos contractuales, lo cierto es que ello no es tan claro, pues en la práctica, es percibido como generador de un incentivo perverso en aquellos casos en los que puede resultar más beneficioso para el Concesionario cometer la infracción con cargo a subsanarla posteriormente y así evitar la imposición de una sanción. Esta percepción la consideramos válida, sin embargo, a nuestro entender constituye un riesgo admisible pues finalmente, la subsanación determina que el daño producido es resarcible sin que haya sido necesario que el Estado se movilice a través de un procedimiento sancionador destinado a imponer una sanción con los costos que dicha actuación implica.

Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: De acuerdo con el principio de legalidad, una vez que se detecta la infracción la Administración debe dar inicio al procedimiento sancionador para la aplicación de una sanción. En otras palabras, la Administración debe sancionar las conductas infractoras que llegue a su conocimiento, sin posibilidad de reflexionar la conveniencia de esa persecución. Ello determina que en principio, conocida la infracción el OSITRAN debería iniciar el procedimiento respectivo para sancionar o penalizar. La sanción es un mecanismo que permite disuadir, desincentivar la comisión de infracciones o incumplimientos, motivando que los administrados cumplan con el Contrato o con el marco legal. Considerando ello, la postergación discrecional del inicio del procedimiento sancionador por parte de la Administración afecta claramente el carácter disuasivo de la sanción permitiendo que la conducta infractora y/o sus efectos, incluyendo los mayores beneficios que haberla incurrido podrían generar al administrado, permanezcan en el tiempo. En tal sentido, la postergación del inicio del procedimiento de aplicación de sanciones o penalidades puede ser un factor que más bien incentive el incumplimiento, dado que en una balanza, la comisión de la actuación ilegal o contraria al contrato podría conllevar, debido a la referida postergación, mayores ventajas para el infractor.

Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta

Respuesta: No resulta en absoluto razonable. Como lo hemos indicado anteriormente, visto el RIIS de OSITRAN, consideramos que el OSITRAN, actuando más allá del alcance de su función normativa, ha recogido en el referido Reglamento y calificado como infracción administrativa a una serie de tipos infractores que ya se encuentran previstos en la gran mayoría de los Contratos de Concesión como conductas que dan lugar a la imposición de penalidades. En otras palabras, a través del RIIS, OSITRAN ha establecido como infracciones de carácter administrativo a incumplimientos de obligaciones de origen netamente contractual, pretendiendo darle de esta manera, un respaldo de legalidad y tipicidad que no tiene al no estar recogidas en norma sustantiva alguna. Así por ejemplo, vemos que infracciones contractuales tales como no contratar, entregar, restituir o renovar la Garantía de Fiel Cumplimiento y el incumplimiento de las normas medio ambientales, son incumplimientos e infracciones a la vez que son sancionadas con penalidades por el Contrato de Concesión y con multas por el RIIS.

No resulta razonable ni justificado que a través del RIIS se equiparen incumplimientos contractuales e infracciones administrativas, no solo porque su tipificación responde a finalidades distintas sino también porque la “doble tipificación” puede derivar en consecuencias demasiado gravosas para los Concesionarios pues, bajo ese criterio, una determinada conducta podría ser sancionada tanto con una penalidad contractual como con una sanción administrativa.

Tomando en consideración lo indicado, tenemos que ante la imposición de una sanción y/o penalidad concreta, los concesionarios siempre podrán ejercer su derecho de contradicción y cuestionar la imposición de tales sanciones/penalidades. Como agravante de la situación, tenemos que, en la práctica, OSITRAN ha tenido y tiene una posición cambiante a lo largo de los años, generando gran incertidumbre entre los concesionarios.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 10

Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Respuesta: Creo que a partir de la emisión del nuevo RIIS, en donde las multas se calculan a partir de la cuantificación del beneficio ilícito y del daño generado, sí hay un poco más de incentivos para cumplir con las obligaciones contenidas en el contrato de concesión y la normativa. Sin embargo, en algunas obligaciones puede que no se están generando incentivos adecuados, en la medida que les corresponde la aplicación de una multa tope pre-establecida (cuadro 9 del RIIS) en lugar de aplicar un tope en función a un porcentaje de los ingresos.

En cuanto a las penalidades, creo que la mayoría de las penalidades establecidas en los contratos de concesión no desincentivan. Ello se debe, probablemente, porque no han sido calculadas en función de un beneficio ilícito o a un cálculo del resarcimiento al Estado. No se tiene información de cómo han sido calculadas.

Pregunta 02: ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: En cuanto a las sanciones, creo que no resultan excesivas en la medida que ahora son calculadas en función del beneficio ilícito y/o el daño causado.

Respecto de las penalidades, tampoco creo que sean excesivas. El incumplimiento reiterativo, en algunas obligaciones, es un indicador de que son bajas; más aun si no se conoce cómo fueron calculadas.

Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta

Respuesta: No. Creo que la cantidad de sanciones y penalidades varían en función a las características de cada tipo de infraestructura, lo cual me parece correcto. No obstante, en el caso de los aeropuertos de provincia, me parece que la cantidad de penalidades es reducida respecto de la cantidad de obligaciones contenidas en el contrato.

Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta

Respuesta: Si, en términos que se están aplicando sanciones en función al beneficio ilícito y el daño. No obstante, es importante la temporalidad de la aplicación de la sanción. Se ha observado que las sanciones se vienen aplicando con varios años después de ocurrido el incumplimiento. Ello ha mermado el esquema de incentivos de las sanciones, pues los Concesionarios no han recibido la señal de un inadecuado comportamiento de manera oportuna, lo que en algunos casos ha generado que se continúen con algunos incumplimientos.

Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta

Respuesta: Creo que debe ser visto más como un instrumento que ha servido para reducir los costos regulatorios (tanto para el Concesionario como para el Regulador) de los procedimientos sancionadores. La aplicación de este eximente reduce considerablemente la carga procesal al interno de la institución. No obstante, puede haber tenido un incentivo perverso para aquellas infracciones que tienen la naturaleza de ser subsanables, pues el Concesionario ya tiene internalizado que por ese tipo de incumplimientos no será sancionado. Creo que debería aplicar una especie de reincidencia para que deje de aplicar el eximente de responsabilidad; por ejemplo, si es la tercera vez que incumple la misma obligación en un año, entonces ya no aplica el eximente.

Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Sin lugar a dudas ha afectado el esquema de incentivos. Ver respuesta a la pregunta 4.

Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta

Respuesta: Sí, podría ser razonable en algunos casos puntuales. En principio, el castigo por un incumplimiento (sanción y/o penalidad) debe ser de una magnitud tal que desincentive el incumplimiento por parte del Concesionario. Por lo tanto, en algunos casos donde se aplica el tope de la multa del Cuadro 9 del RIIS, podría ser conveniente aplicar también la penalidad. De manera similar, si la penalidad no es lo suficiente disuasiva (como ocurre en algunos casos, más aun cuando no se tiene información de cómo se calcularon), se debería aplicar también una sanción.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 11

Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Respuesta: Considero que lo que podría desincentivar a los concesionarios no es precisamente el régimen de sanciones o las penalidades establecidas en los contratos, toda vez que los tipos sancionables/penalizables señalados aluden en la mayoría de los casos al incumplimiento de obligaciones cuyo correcto cumplimiento resulta esperable y razonable dada la naturaleza contractual y los compromisos contraídos en torno al desarrollo y objetivos a alcanzar a través de dichos contratos.

Sin embargo, considero que el problema podría radicar en la correcta identificación de las conductas sancionables y la correcta aplicación de las sanciones/penalidades, lo que dependerá en buena cuenta del expertise y conocimiento técnico – legal de los profesionales encargados de la evaluación de los casos que pudiesen presentarse, y, por supuesto, de la posición y carácter que pueda tener la Administración en determinado período, debiendo en todo momento carecer de sesgos que conviertan dicho análisis objetivo en una evaluación motivada por criterios subjetivos.

En consecuencia, corresponderá ser lo más objetivo posible en la evaluación, caso por caso, de los acontecimientos que pudiesen acarrear la imposición de una sanción o aplicación de una penalidad, según sea el caso.

Pregunta 02: ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que resultaría apresurado brindar una respuesta unívoca en este punto, pues todo dependerá de los términos contractuales contemplados, así como de los alcances que una conducta infractora pudiese tener. En todo caso, considero que la proporcionalidad entre la infracción cometida y la sanción a ser aplicada debería ser el derrotero a ser observado y cumplido, en cada caso.

Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta

Respuesta: A partir de mi experiencia personal, he podido advertir que una importante cantidad de sanciones y penalidades que han sido aplicadas han recaído en redes viales, siendo la infraestructura aeroportuaria la segunda en materia de sanciones/penalidades aplicadas.

Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que, siendo que los profesionales que integran el equipo de OSITRAN tienen una excelente formación profesional y de especialización en materia de Asociaciones Público – Privadas, así como una importante experiencia en dicha materia; cuentan con todos los elementos/criterios de carácter técnico, de ingeniería, económico y jurídicos que sustentan de manera más que importante su actuación en materia fiscalizadora y sancionadora, lo que redundará en una eficiente función en la materia.

Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta

Respuesta: En materia sancionadora existe la figura del Compromiso de Cese, lo que resulta siendo una herramienta que promueve de alguna forma la autocomposición en materia sancionatoria (lo que no se aplica en materia de penalidades contractuales). Sin embargo, esta figura no resulta siendo aplicable en todos los casos, dependiendo de la gravedad de la infracción y/o de la irreparabilidad del daño causado como consecuencia de la infracción cometida.

Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: Evidentemente. Para todo efecto, la oportunidad en materia sancionatoria resulta importante como elemento disuasivo, siendo además que la excesiva demora en su aplicación puede generar que un hecho que podría resultar pasible de ser atenuado/solucionado respecto de sus consecuencias, pueda resultar deviniendo en irreparable, ello según sea la naturaleza del hecho dañoso o la gravedad del impacto que dicho incumplimiento pudiese acarrear y profundizar con el paso del tiempo.

Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que, bajo el principio del Non bis in idem, ello no resultaría razonable.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 12

Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Respuesta: Considero que, en un sentido práctico (1) , el régimen de sanciones y penalidades establecido puede disuadir el incumplimiento de obligaciones.

Sin embargo, también observamos que existen aspectos que trastocan dicho carácter disuasivo como es el caso de la imposición de penalidades o sanciones luego de transcurrido varios años del incumplimiento, independientemente que nos encontremos dentro de los plazos legales para su imposición.

En todo caso considero que, de manera análoga a como sucede con los procedimientos sometidos al análisis de calidad regulatoria, debiera revisarse periódicamente el impacto de las sanciones en el comportamiento de las entidades prestadoras, con la finalidad de asegurar su eficacia.

(1) Indicamos ello porque en lo formal una penalidad tienen finalidad resarcitoria.

Pregunta 02:¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: En lo que respecta a las sanciones, considero que en tanto se aplique estrictamente el principio de razonabilidad por parte de la autoridad administrativa, no se podrá calificar a las sanciones como excesivas.

De otro lado, en lo concerniente a las penalidades, en la medida que hayan sido claramente establecidas en el contrato, en principio estas no podrían ser consideradas excesivas en virtud de su naturaleza resarcitoria.

En todo caso, para evitar cuestionamientos, en el diseño de nuevos contratos debería recomendarse evitar el establecimiento de penalidades no tasadas.

Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta

Respuesta: Habría que tener claro qué entendemos por cantidad (número de procedimientos, montos involucrados, incumplimientos detectados). Así, en lo que respecta al número de procedimientos, de una rápida revisión de los reportes publicados en el portal web del OSITRAN de los 3 últimos años, respecto sanciones y penalidades aplicadas a las entidades prestadoras observamos que el mayor número de sanciones y penalidades aplicadas se concentran en el sector de puertos con un total aproximado 55 registros punitivos (entre sanciones y penalidades aplicadas), seguido de aeropuertos con un registro de alrededor de 26, ferrovías con 22 y redes viales con 13. Por lo que, con dicha data diríamos que sí hay una mayor concentración de cantidad de sanciones y penalidades

aplicadas en un tipo de infraestructura en particular, la de puertos; sin embargo, si hablamos de montos, la concentración es distinta.
Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta
Respuesta: Si consideramos que ser eficientes es concluir un procedimiento administrativo dentro del plazo, entonces la función fiscalizadora y sancionadora de OSITRAN es claramente eficiente. Sin embargo, dicha labor es difícil de desligar de los resultados de la labor supervisora, la cual para ser eficiente, en mi opinión, debiera considerar la oportunidad del hallazgo (ver segundo párrafo a la respuesta 1). En ese sentido una supervisión deficiente, definitivamente perjudica la función fiscalizadora y sancionadora.
Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta
Respuesta: Acá también debemos primero definir qué es disuasión; al respecto, si entendemos por disuasión evitar el incumplimiento, entonces considero que un régimen de subsanación voluntaria no debería contemplar bajo ningún supuesto la inclusión de las medidas correctivas (a pesar de no violentar ello la LPAG) pues le resta en disuasión.
Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta
Respuesta: Definitivamente. Ver segundo párrafo a respuesta 1.
Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta
Respuesta: Totalmente, en la medida que responden a distinta naturaleza (sanción: preventiva y represora; penalidad: resarcitoria). En todo caso, para el diseño de nuevos contratos las penalidades debieran diferenciar el resarcimiento al Estado del resarcimiento a los usuarios, y en este último supuesto, establecer mecanismos para canalizar los recursos en beneficio directo de estos.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 13
Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.
Respuesta: No creo, el cumplimiento de obligaciones no está determinada por la multa posible.
Pregunta 02: ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta
Respuesta: No creo, existe una escala razonable.
Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta
Respuesta: NO manejo las estadísticas totales, en todo caso es una cuestión objetiva que sale de la revisión de esas estadísticas.
Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta
Respuesta: Negativo, la evaluación del cumplimiento de obligaciones requiere de, por un lado, una comprensión adecuada del contrato de concesión, además de un dominio de la

parte técnica en evaluación, y ambos son aspectos que el personal de Ositran muestra deficiencias en su formación. A lo anterior hay que sumarle la variable política que influye en las decisiones del regulador, llámese temor a Contraloría y/o asociación con el Concedente.

Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta

Respuesta: Fundamente su respuesta. Afirmativo, de todas maneras siempre es posible que por omisión se incurra en un incumplimiento contractual y la posibilidad de subsanación voluntaria es un premio al reconocimiento y subsanación por parte del concesionario.

Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: No creo, el carácter disuasivo no tiene por qué verse afectado por el plazo ya que un incumplimiento contractual difícilmente es algo buscado o intencional por parte del concesionario, más bien es usual que corresponda a 1) una omisión, o 2) una interpretación distinta entre el Concesionario y el Regulador.

Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta

Respuesta: Negativo, totalmente incomprensible desde mi punto de vista como Economista. No entiendo por qué un solo hecho debiera tener dos castigos. En mi opinión debiera existir solamente las sanciones contenidas en el Contrato de Concesión.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 14

Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Respuesta: Considero que ese es el objeto de los regímenes establecidos en los respectivos contratos de concesión. Sin embargo, en algunos casos se han observado la continuidad en los incumplimientos de obligaciones de los Concesionarios. En muchos casos, por ejemplo en obligaciones de los concesionarios relacionados a actividades de mantenimiento y conservación de infraestructura, se aprecia que a pesar que se han aplicado penalidades por incumplimiento de niveles de servicios, los concesionarios han continuado con los referidos incumplimientos.

Pregunta 02: ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: No considero que las sanciones y penalidades aplicadas resulten excesivas en cuantía o cantidad de conductas sujetas a dichas penalidades. Por el contrario, en muchos casos, en los contratos de concesión no existen penalidades establecidas para ciertas obligaciones establecidas (problemas de diseño de los contratos). Esta situación puede jugar en contra del objetivo de desincentivo del cumplimiento de obligaciones de los Concesionarios.

Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que OSITRAN aplica las sanciones y penalidades no solo en un tipo de infraestructura, sino en todos aquellos en donde se pueda observar incumplimientos por parte de los Concesionarios. No obstante, depende de cada contrato (en el caso de Penalidades) para que se pueda aplicar un determinado régimen. Para el caso de las sanciones, mucho dependerá de la identificación de incumplimientos que se encuentren debidamente establecidos en el respectivo Reglamento de Sanciones de la entidad reguladora.

Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que en algunos casos, existen demoras en la aplicación de sanciones y penalidades a las entidades concesionarias. Si bien es cierto que OSITRAN, aplica sanciones y penalidades, en muchos casos esto no se realiza de manera expeditiva de tal manera que se cumpla con el objetivo de desincentivar de manera oportuna, aquellos incumplimientos de los Concesionarios.

Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta

Respuesta: Considero que puede resultar un buen mecanismo para desincentivar incumplimientos de obligaciones de los Concesionarios. Sin embargo, debe ser necesario definir claramente, el alcance de este mecanismo, señalando expresamente que incumplimientos podrían calzar en el referido mecanismo.

Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta

Respuesta: En efecto, considero que un excesivo plazo transcurrido entre el incumplimiento y el inicio del procedimiento de sanción o penalidad afecta considerablemente el carácter disuasivo de estos mecanismos. En muchos casos, se puede observar incumplimientos repetitivos de obligaciones de los Concesionarios hasta que se inicie un determinado procedimiento, lo que refleja que no se cumpla con el objetivo disuasorio. Esto se puede ver, en algunos casos de incumplimientos en obligaciones referidas al periodo de operación de una infraestructura.

Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta

Respuesta: Dado que la sanción y la penalidad tienen diferentes orígenes de procedencia, si resulta factible la aplicación para un mismo incumplimiento contractual. No obstante, ya desde el diseño del Contrato de Concesión, las partes pueden definir la aplicación de un solo procedimiento para un mismo incumplimiento. Considero que se debe evaluar en esta etapa, la conveniencia en la aplicación de ambos procedimientos.

PROFESIONAL ESPECIALISTA N° 15

Pregunta 01: ¿Cree usted que el régimen de sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias, en el marco de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público, desincentiva que los concesionarios incumplan sus obligaciones establecidas en los contratos de concesión? Fundamente su respuesta.

Respuesta: De manera general, las sanciones y penalidades tienen como finalidad desincentivar los incumplimientos de las obligaciones de los concesionarios en el marco de un contrato de concesión, para lo cual es necesario que el monto conjunto de las penalidades y sanciones sea mayor que el beneficio ilícito esperado. Considerando que las sanciones

<p>impuestas pueden ser recurridas tanto en la vía administrativa como en la vía judicial, lo cual no solo dilata su pago sino que puede disminuir el monto, muchas veces lleva a que no cumplan la finalidad de desincentivar el incumplimiento de las obligaciones de parte de los concesionarios.</p>
<p>Pregunta 02: ¿Cree usted que las sanciones y penalidades aplicables a las empresas concesionarias resultan excesivas respecto a su cuantía y/o la cantidad de conductas sujetas a sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta</p>
<p>Respuesta: En tanto las conductas sujetas a sanciones y penalidades estén relacionadas con obligaciones claramente establecidas en el contrato de concesión, no tienen por qué ser excesivas, ni representar un problema para un concesionario diligente en el cumplimiento de sus obligaciones contractualmente establecidas.</p>
<p>Pregunta 03: ¿Cree usted que la cantidad de sanciones y penalidades que aplica el OSITRAN está concentrada en determinados tipos de infraestructura concesionada (Puertos, Aeropuertos, Vías férreas o Redes viales)? Fundamente su respuesta</p>
<p>Respuesta: No es posible responder la pregunta por no tener acceso a la información referidas a cantidad de sanciones y penalidades aplicadas por OSITRAN.</p>
<p>Pregunta 04: ¿Cree usted que el OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora y sancionadora? Fundamente su respuesta</p>
<p>Respuesta: OSITRAN ejerce de manera eficiente su función fiscalizadora en relación a los recursos con que cuenta para ello. La pregunta es si lo hace de manera eficaz, es decir si consigue la finalidad última que es desincentivar el incumplimiento de las obligaciones de parte de los concesionarios, y no es del todo claro que ello se consiga, pues es necesario que no solo la acción fiscalizadora sea realizada de manera oportuna sino también la función sancionadora, pues un retraso en la imposición de una sanción, y en hacer efectivo el cumplimiento de la medida o sanción impuesta, impide que cumpla su finalidad.</p>
<p>Pregunta 05: ¿Cree usted que la subsanación voluntaria, como eximente de responsabilidad administrativa, resulta ser un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión? Fundamente su respuesta</p>
<p>Respuesta: La subsanación voluntaria no es un mecanismo eficiente para desincentivar los incumplimientos del contrato de concesión de parte de los concesionarios de manera directa, por el contrario, es una alternativa que tiene para exonerarse de una sanción una vez que ha sido detectado un incumplimiento, por lo que no debería aplicarse en caso de reincidencia o reiterancia de parte de una empresa concesionaria para evitar un comportamiento oportunista, en el sentido que adopte como estrategia cumplir con una obligación solo en aquellos casos sea detectado el incumplimiento por parte de la autoridad para eximirse de la responsabilidad administrativa.</p>
<p>Pregunta 06: ¿Cree usted que el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades? Fundamente su respuesta</p>
<p>Respuesta: Si, el excesivo plazo transcurrido entre la fecha del incumplimiento contractual y el inicio del procedimiento de aplicación de sanción o penalidad afecta el carácter disuasivo que busca el régimen de sanciones y penalidades. Pero no solo es relevante el inicio del procedimiento de aplicación de sanción, sino la fecha en que se hace efectiva la medida o el pago correspondiente, pues el costo del dinero en el tiempo hace que la sanción o penalidad impuesta sea menor que el beneficio ilícito obtenido.</p>
<p>Pregunta 07: ¿Cree usted que resulta razonable que por un mismo incumplimiento contractual pueda aplicarse tanto sanción y penalidad a una misma empresa concesionaria? Fundamente su respuesta</p>
<p>Respuesta: Mas allá de la distinta naturaleza desde una perspectiva legal que tienen la penalidad (resarcimiento a una de las partes de un contrato hacia la otra por el incumplimiento de una obligación contractual) y sanción (impuesta por una autoridad administrativa por el incumplimiento de una obligación), lo importante es que el monto total</p>

de la sanción y/o penalidad desincentive el incumplimiento de las obligaciones del contrato de concesión por parte del concesionario, por lo que tiene que ser mayor que el beneficio ilícito esperado.

BIBLIOGRAFÍA

- Ariño, G (2004). *Fundamentos de Derecho Público Económico*. Ara Editores.
- Baca, S. (2019). El principio de culpabilidad en el derecho administrativo sancionador, con especial referencia al derecho peruano. *Revista Digital de Derecho Administrativo*, (21), 313-344. <https://doi.org/10.18601/21452946.n21.13>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2020). *Asociaciones Público-Privadas: Retos, lecciones aprendidas y soluciones innovadoras en América Latina y el Caribe*.
- Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial. *Asociaciones Público-Privadas: Guía de Referencia. Versión 3*, 2017, p. 148. «Requisitos de desempeño: definición de la calidad y la cantidad requeridas de activos y servicios, junto con mecanismos de supervisión y cumplimiento, incluidas las sanciones».
- Becker, G. (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy*, 76(2), 169-217. [https://www-jstor-org-up.idm.oclc.org/stable/1830482](https://www-jstor-org.up.idm.oclc.org/stable/1830482)
- Bermudez, J. (1998): Elementos para definir las sanciones administrativas, *Revista Chilena de Derecho*, (Número Especial), 323-326. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2650036.pdf>
- Borda, C., Juárez, J., & Sánchez, G. (2016). *Evaluación del Régimen de Penalidades en los Contratos de Concesión de Infraestructura de Transporte de Uso Público*. [Tesis de maestría]. Universidad del Pacífico.
- Borda, G. (1983). *Tratado de Derecho Civil*. Buenos Aires: Perrot.
- Botassi, C. (2000). *Potestad Sancionatoria en la Contratación Administrativa*. En *Contratos Administrativos*. P. 259
- Castán, J. (2008): *Derecho civil español, común y foral. Tomo III: Derecho de obligaciones: La obligación y el contrato en general*. Reus.
- Cornejo, R. (2016). *¿Cuánto vale una concesión?*. [Tesis de maestría]. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Corporación Andina de Fomento. (1993). *Financiamiento Privado de Infraestructuras. Estudio de Alternativas y experiencias en materia de proyectos de Participación Público -Privada para América del Sur*. http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/uploads/documents/fid_financiamiento_privado_de_infraestructuras.pdf
- Danós, J. (1995). Notas acerca de la potestad sancionadora de la administración pública. *Ius et Veritas*, (10), 149-160. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/15485>

- Danós, J. (2019). Evolución del Régimen Sancionador en el Perú, La proyección del Derecho Administrativo Peruano. En D. Zegarra (Coord.), *Estudios por el Centenario de la Facultad de Derecho de la PUCP* (pp. 493-513). Palestra Editores.
- Decreto Legislativo N.º 1362. (2018). Publicado en diario oficial El Peruano.
- Directiva para aplicación, impugnación y cobro de penalidades en los contratos de concesión. (2016). Publicado en diario oficial El Peruano.
- Durán, X. (2021). Empresas y la adopción de la rueda y la hélice en los Andes, 1850-2018. En A. Lluch, M. Monsalve & M. Bucheli (Eds.), *Historia empresarial en América Latina: temas, debates y problemas* (pp. 303-327). Universidad del Pacífico.
- Dutto, G., & Beltrán, L. (2016). La selección adversa y el riesgo moral en los contratos de construcción de obra. *Ciencias Económicas: Revista de la Facultad de Ciencias Económicas*, 2, 9-19. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2825125
- Engel, E., Fischer, R. & Galetovic A. (2014). *Economía de las asociaciones público – privadas. Una guía básica*. Fondo de Cultura Económica.
- Galarza, F., Barrón, M., & Bonifaz, J. (2022). *Tópicos de teoría microeconómica*. Universidad del Pacífico.
- Gallegos, M., Huerto, C., Llanos, L., Quiñonez, F., & Sáenz, I. (2021). *Penalidad y arbitraje en los contratos de concesión bajo la modalidad de asociaciones público-privadas: el caso del sector transportes y comunicaciones*. [Tesis de maestría]. Universidad ESAN.
- García de Enterría, E., & Fernández, T. (2011). *Curso de Derecho Administrativo. Tomo I*. Palestra.
- Gómez, M., & Sanz, I. (2010). *Derecho Administrativo Sancionador. Parte General*. Editorial Aranzandi.
- Jouravlev, A. (2003). *Acceso a la información: una tarea pendiente para la regulación latinoamericana*. CEPAL.
- León, M. (2020). *Las penalidades contractuales*. [Tesis de maestría]. Universidad de Zaragoza.
- Letelier, R. (2017). Garantías penales y sanciones administrativas. *Política Criminal*, 12(24), 622-689. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-33992017000200622>
- Mairal, H. (2013). Los riegos en la financiación privada de proyectos públicos. *Círculo de Derecho Administrativo*, (13), 201-222. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7810764.pdf>

- Manayalle, A., & Zuñiga, L. (2016). Sanciones Administrativas y penalidades en contratos de concesiones de infraestructura de transporte. *THEMIS-Revista de Derecho*, (69), 159-169. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/view/16713/17041>
- Mankiw, G. (2017). *Principios de Economía*. Cengage Learning.
- Ministerio de Justicia del Perú. (2017). *Guía práctica sobre el procedimiento administrativo sancionador*. <https://www.gob.pe/institucion/minjus/informes-publicaciones/1461896-guia-practica-sobre-el-procedimiento-administrativo-sancionador>
- Monsalve, S. (2003). John Nash y la teoría de juegos. *Lecturas Matemáticas*, 24, 137-149. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7175604.pdf>
- Morón, J. (2005). Los principios delimitadores de la potestad sancionadora de la administración pública en la ley peruana. *Advocatus*, (13), 227-252. <https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/Advocatus/article/download/2795/2689>
- Morón, J. (2019). *Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo Sancionador*. Gaceta Jurídica.
- Nicholson, W. (2008). *Teoría microeconómica. Principios básicos y ampliaciones*. Cengage Learning.
- Osterling, F., & Castillo, M. (2016). *La funcionalidad de la cláusula penal*. https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/Ius_et_Praxis/article/download/939/891
- Reglamento de Cobro y Aplicación de Infracciones, Sanciones y Tasas (1999). Publicado en diario oficial El Peruano.
- Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (2008). Publicado en diario oficial El Peruano.
- Reglamento de Infracciones y Sanciones (2003). Publicado en diario oficial El Peruano.
- Sarmiento, R. (2005). Teoría de los contratos: un enfoque económico. *Cuadernos Latinoamericanos de Administración*, 1(1), 11-24. <https://www.redalyc.org/pdf/4096/409634371004.pdf>
- Soto, C. (2006). La función de la cláusula penal en los contratos y la inmutabilidad de las penas convencionales. *Revista Chilena de Derecho Privado*, (6), 87-111. <https://www.redalyc.org/pdf/3708/370840819004.pdf>
- Talavera, A. (2016). Regulando la Intolerancia ante los Incumplimientos Contractuales. *Ius et Veritas*, 24(52), 194-201. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/16379>
- Tirado, M. (2013). Procedimiento administrativo sancionador en materia de contratación pública. Derecho al debido proceso en sede administrativa y

protección constitucional para el ejercicio de la función arbitral. *Ius et Praxis*, (44), 143-191.

https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/Ius_et_Praxis/article/view/78

Vergaray, V., & Gómez, H. (2009). La potestad sancionadora y los principios del procedimiento sancionador. En M. Maraví (Ed.), *Sobre la Ley del Procedimiento Administrativo General. Libro Homenaje a José Alberto Bustamante* (pp. 403-438). Fondo Editorial de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.

Yeung, K. (2004). *Securing Compliance. A Principled Approach*. Hart Publishing.

Zegarra, D. (1998). Concesión Administrativa e Iniciativa Privada. *THEMIS: Revista de Derecho*, (39), 99-119.