



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Infraestructura de Transporte  
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 016-2011-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 003

**EXPEDIENTE N°** : 016-2011-TSC-OSITRAN

**APELANTE** : INDUSTRIA DE ELEMENTOS PARA LA  
CONSTRUCCIÓN S.A.

**EMPRESA PRESTADORA** : CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.

**ACTO APELADO** : DECISIÓN CONTENIDA EN LA CARTA  
C.0009.GO.2011

### RESOLUCIÓN N° 003

Lima, 25 de octubre de 2011

**SUMILLA:** *El usuario de redes viales concesionadas no puede exigir que se le apliquen tarifas diferenciadas, si el Contrato de Concesión reconoce su establecimiento como una potestad de la Entidad Prestadora.*

### VISTO:

El Expediente N° 016-2011-TSC-OSITRAN referido al recurso de apelación interpuesto por INDUSTRIA DE ELEMENTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN S.A. (en adelante, IECSA) contra la decisión contenida en la carta C.009.GO.2011 de fecha 26 de mayo de 2011, emitida por CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A. (en lo sucesivo, COVIPERÚ); y,

### CONSIDERANDO:

#### I.- ANTECEDENTES

- 1.- El 25 de marzo de 2011 el señor HÉCTOR ALEJANDRO REGALADO VILLEGAS, por derecho propio y en calidad de representante de IECSA, interpuso un reclamo ante COVIPERÚ, señalando que la tarifa de S/. 11.00 (once y 00/100 nuevos soles) que paga en el "Peaje Chilca" es excesivo, toda vez que él tiene que pasar por dicha estación hasta tres veces en un solo día, por lo que la entidad prestadora debía reajustar la tarifa considerando "la distancia recorrida y las normas nacionales e internacionales que regulan el cobro del peaje, por cuanto estas tienen que ir en proporción con el costo promedio de mantenimiento conservación de una vía y su uso".
- 2.- Mediante Carta C.0002.GO.2011 (en adelante, la Carta N° 002) notificada el 11 de abril de 2011, COVIPERÚ desestimó el reclamo de IECSA señalando que los criterios para resolverlo se encuentran en el Informe N°

Página 1 de 12



**OSITRAN**

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





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Infraestructura de Transporte  
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 016-2011-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 003

345-11-GS-OSITRAN y, especialmente, en la Carta C.0071.11 de fecha 02 de febrero de 2011 dirigida a OSITRAN, la cual señala lo siguiente:

- i.- El escrito presentado por IECSA no debía ser tramitado como reclamo, ya que este versa sobre el monto de la tarifa del peaje, la inexistencia de vías alternas y la ubicación de la unidad del peaje de Chilca, materias que no se refieren al servicio que brinda COVIPERÚ, sino a aspectos regulados en el Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul – Ica: Red Vial N° 6 (en adelante, el Contrato de Concesión)
  - ii.- El Reglamento de Reclamos de COVIPERÚ establece que los modos de interponer un reclamo son dos: a) Mediante el Libro de Reclamos y Sugerencias o b) Cursando una carta. Al no haberse cumplido ninguno de estos supuestos, el encauzamiento de OSITRAN del escrito de IECSA como reclamo, es incorrecto.
  - iii.- Sin perjuicio de ello, en lo referido a la reducción de la tarifa por concepto de peaje, COVIPERÚ no recibe los S/. 11.00, pues el 19% corresponde al IGV, 18.61% se destina al Ministerio de Transportes y Comunicaciones como concepto de retribución al Estado y el 1% se transfiere a OSITRAN como aporte por regulación. Asimismo, COVIPERÚ asume el pago por supervisión de las obras y se ha comprometido a efectuar inversiones por un monto superior a los US\$ 228 millones.
  - iv.- En lo que respecta a la reubicación de la estación de peaje de Chilca, esto no le compete a la concesionaria, toda vez que su localización obedece a lo estipulado en el Contrato de Concesión.
  - v.- Sobre la inexistencia de vías alternas, COVIPERÚ tampoco tiene injerencia, ya que la circulación entre distritos y centros poblados no se realiza por la vía concesionada; además la construcción o mantenimiento de las carreteras de interconexión es de competencia exclusiva de los Gobiernos Regionales o Locales.
- 3.- Con fecha 26 de abril de 2011, IECSA interpuso recurso de reconsideración contra la decisión de COVIPERÚ, manifestando que:
- i.- Existen mecanismos por los cuales COVIPERÚ, puede implementar esquemas de descuentos a usuarios frecuentes, tal como lo considera el Oficio N° 0770-2006-MTC/14 mediante el cual se adjunta el Informe N° 019-2006-MTC/14.05 que expresa: "La

Página 2 de 12



**OSITRAN**

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





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Infraestructura de Transporte  
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 016-2011-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 003

*sociedad concesionaria podrá implantar esquema de descuento de peajes a usuarios frecuentes previa autorización del regulador”.*

- ii.- Del contrato de concesión se advierte que es competencia casi exclusiva de COVIPERÚ la reubicación de las Unidades de Peaje y la reducción de las tarifas.
- 4.- COVIPERU declaró IMPROCEDENTE el recurso de reconsideración presentado por IECSA mediante Carta C.009.GO.2011 de fecha 26 de Mayo, señalando lo siguiente:
- i.- Según el reglamento de reclamos para interponer un recurso de reconsideración es necesario presentar nueva prueba, no evaluada con anterioridad.
  - ii.- El medio probatorio ofrecido es el Oficio N° 0770-2006-MTC/14 de fecha 10 de julio del 2006, que remite al OSITRAN el Informe N° 019-2006-MTC/14.05. En estos se concluye que es competencia casi exclusiva de la empresa concesionaria la reubicación de las unidades de Peaje y la reducción de las tarifas que cobra.
  - iii.- En ese contexto, en ninguna comunicación previa COVIPERU ha negado o puesto en tela de juicio la facultad de poder otorgar dicha reducción, toda vez que es una prerrogativa otorgada por el Contrato de Concesión. Sin embargo, en la decisión impugnada se señalan los motivos por los cuales no se otorgan descuentos ni aplican tarifas diferenciadas.
  - iv.- Por lo tanto, el medio probatorio ofrecido no versa sobre un hecho tangible no evaluado con anterioridad que justifique el cambio de postura tomada por la concesionaria.
- 5.- No encontrándose conforme con la Resolución emitida por COVIPERU, mediante escrito de fecha 03 de junio del 2011 y dentro del plazo legal vigente, IECSA interpuso Recurso de Apelación, fundamentándose en lo siguiente:
- i.- Lo solicitado a COVIPERÚ es un reajuste de la tarifa, puesto que debería estar en función a la proporción del uso de la vía y la frecuencia de la misma.
  - ii.- En el recurso de reconsideración, se adjunta en calidad de nueva prueba el Oficio N° 0770-2006-MTC/14 que contiene el Informe N° 019-2006-MTC/14.05 donde señalan que es facultad del

Página 3 de 12



**OSITRAN**

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





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Infraestructura de Transporte  
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 016-2011-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 003

concesionario "implantar esquemas de descuento de peajes a usuarios frecuentes"; ya que el propio concesionario no hizo mención a que cuentan con dicha facultad.

- iii.- Uno de los puntos a considerar para el reajuste de la tarifa y/o reubicación del peaje es que a nivel técnico nacional e internacional la instalación entre uno y otro peaje debería ser cada 100 km, lo cual se incumple en este caso debido a que la distancia existente entre peajes es de 46 km.
- 6.- COVIPERÚ elevó el recurso de apelación presentado por IECSA a OSITRAN el 9 de junio del 2011 mediante Carta C.0012.GO.201.
- 7.- Mediante Resolución N° 001 el Tribunal de Solución de Controversias (en lo sucesivo, el TSC) admitió el recurso, corriendo traslado a COVIPERÚ, el cual fue absuelto el 19 de julio de 2011, solicitando que el TSC declare improcedente el reclamo del IECSA, alegando lo siguiente:
- i.- La empresa es responsable por la variación en los ingresos y al encontrarse en una etapa de construcción de obras, no resulta posible otorgar ninguna clase de descuento.
- ii.- La ubicación de peaje, según el Contrato de Concesión deberá encontrarse entre el km 66 y 68 R01S, por lo cual la localización no puede ser variada.
- iii.- La circulación entre los distritos y centros poblados, no puede ni debe desarrollarse por la autopista Red Vial N° 6, si no que el Gobierno Regional o Local deberá proveer vías alternas para el transporte de los usuarios.
- 8.- Tal como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico, en la Audiencia Especial de Conciliación, llevada a cabo el 24 de agosto del 2011, IECSA y COVIPERU no arribaron a ningún acuerdo. En la vista de la causa realizada el 25 de agosto del 2011, las partes informaron oralmente, quedando la causa al voto.
- 9.- IECSA, mediante escrito presentado el 5 de septiembre del 2011, presenta documentación referente a los criterios y procedimientos para el otorgamiento de la tarifa diferenciada de peaje establecidos en la Directiva N° 012-2004-MTC/20, aprobada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC). Asimismo, adjunta las Resoluciones Directorales N° 556-2004-MTC/20, 44-25-2007-MTC/20, 4438-2007-MTC/20 y 190-2011-MTC/20.

Página 4 de 12



**OSITRAN**

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





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Infraestructura de Transporte  
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 016-2011-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 003

10.- A su vez, COVIPERÚ presentó el 5 de octubre del 2011 un escrito a través del cual reitera lo precisado en la Carta N° C.0071.11. Además, expresa que respecto al monto de la tarifa y la ubicación del Peaje Chilca, estos se encuentran sujetos a lo establecido en el marco del Contrato de Concesión, el cual no le permite variar la tarifa ni la ubicación del peaje. Al mismo tiempo, expresa que no le es posible reajustar la tarifa en razón a que se ha comprometido a realizar inversiones y que se encuentran en etapa de construcción de obras. Igualmente, refiere que las resoluciones que han sido emitidas a favor de PROVIAS NACIONAL por el MTC para el otorgamiento de la tarifa diferenciada solo son aplicables a los tramos de carretera administrados por dicha entidad.

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

11.- Las cuestiones en discusión son las siguientes:

- i.- Verificar la procedencia del recurso de apelación.
- ii.- Establecer si el Recurso de Reconsideración interpuesto por IECSA es procedente, y de ser así, determinar si COVIPERU debe cobrarle una tarifa diferenciada.

## III.- ANÁLISIS

### III.1.-EVALUACIÓN DE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO DE APELACIÓN

12.- Del análisis del expediente, se puede establecer que el recurso de apelación del IECSA versa sobre la prestación y el cobro de los servicios por uso de la infraestructura, por lo que de acuerdo con el literal a) y b) del artículo 7 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>1</sup>, en concordancia con el artículo 14 del mismo texto normativo<sup>2</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

<sup>1</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado con Resolución del Consejo Directivo N° 002-2004-CD-OSITRAN y modificado mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 076-2006-CD-OSITRAN.

"Artículo 7°.- Materia de los reclamos y controversias

Los reclamos y controversias que son materia del presente Reglamento son los siguientes:

- a) Los reclamos de usuarios relacionados con la facturación y el cobro de los servicios por uso de la infraestructura, lo que incluye expresamente controversias vinculadas con la aplicación del artículo 14 del Decreto Legislativo N° 716. (...).
- b) Los reclamos de usuarios relacionados con la calidad y oportuna prestación de dichos servicios".

<sup>2</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

"Artículo 14°.- Tribunal.



**OSITRAN**

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





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Infraestructura de Transporte  
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE Nº 016-2011-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 003

- 13.- Por otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la Ley de Procedimiento Administrativo General (en adelante, la LPAG), Ley Nº 27444, al plantear una cuestión de derecho que debe dilucidarse.
- 14.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por ley y los respectivos reglamentos, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

### III.2.-EVALUACIÓN DE LAS CUESTIONES DE FONDO DEL RECURSO DE APELACIÓN

#### ***Sobre el recurso de reconsideración***

- 15.- COVIPERU declaró IMPROCEDENTE el Recurso de Reconsideración presentado por IECSA, argumentando que el Oficio Nº 770-2006-MTC/14 adjuntado como nueva prueba, no tiene tal calidad.
- 16.- Se debe destacar que dicho oficio contiene el Informe Nº 019-2006-MTC/14.05 en el cual se concluye que es facultad de COVIPERU implementar descuentos en las tarifas a los usuarios frecuentes de la vía que administra, previa autorización del regulador; así como la reubicación de las Unidades de Peaje.
- 17.- COVIPERU objeta el recurso de reconsideración, pues considera que dicho documento es un medio probatorio que versa sobre un hecho tangible evaluado con anterioridad, ya que nunca ha negado tener la facultad de establecer reducciones en la tarifa.
- 18.- De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 208 de la LPAG<sup>3</sup>, el Recurso de Reconsideración deberá sustentarse necesariamente en una nueva prueba.

*El Tribunal es competente para resolver en segunda y última instancia administrativa las controversias que se susciten entre las Entidades Prestadoras y entre éstas y los Usuarios de conformidad a los procedimientos establecidos en los Capítulos II, III y IV del Título III del presente Reglamento*

*Asimismo es competente para resolver las quejas que se presenten en el proceso de solución de reclamos y de controversias.*

*El Tribunal sesiona con la asistencia mínima de tres (3) de sus miembros y adopta decisiones con el voto aprobatorio de la mayoría de los asistentes. En caso de empate en una votación, el Presidente o quien haga sus veces tendrá voto dirimente".*

<sup>3</sup> LPAG. Ley 27444.

<sup>3</sup> Artículo 208.- Recurso de reconsideración





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Infraestructura de Transporte  
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 016-2011-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 003

- 19.- Como bien apunta autorizada doctrina *“cuando este artículo exige al administrado la presentación de una nueva prueba como requisito de procedibilidad del recurso de reconsideración, se está solicitando que el administrado presente una nueva fuente de prueba, la cual debe tener una expresión material para que pueda ser valorada por la autoridad administrativa. Dicha expresión material es el medio probatorio”*<sup>4</sup>.
- 20.- En el presente caso, contrariamente a lo señalado por COVIPERU, el hecho planteado en el documento remitido por IECSA como nueva prueba referida a la posibilidad de dicha entidad prestadora de aplicar tarifas diferenciadas no había sido evaluado en la Carta N° 002, ni en los documentos que la sustentan como son el Informe N° 345-11-GS-OSITRAN y la Carta C.0071.11.
- 21.- En consecuencia, el Oficio N° 770-2006-MTC/14 debió ser evaluado por COVIPERU en calidad de nueva prueba, en razón a que demuestra una circunstancia no analizada por la entidad prestadora al emitir su pronunciamiento con relación al reclamo.

### **Sobre la aplicación de tarifas diferenciadas**

- 22.- De acuerdo con los artículos 3 y 5 de la Ley N° 26917<sup>5</sup>, así como con el literal a) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 27332<sup>6</sup>, una de las

---

*El recurso de reconsideración se interpondrá ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y deberá sustentarse en nueva prueba. En los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia no se requiere nueva prueba. Este recurso es opcional y su no interposición no impide el ejercicio del recurso de apelación”.*

<sup>4</sup> MORÓN URBINA, Juan Carlos, “Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General”, Gaceta Jurídica, Lima, 2009. p. 615.

<sup>5</sup> **Ley N° 26917**

#### Artículo 3.- Misión de OSITRAN

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

(...)

#### Artículo 5.- Objetivos

OSITRAN tiene los siguientes objetivos:

- a) *Velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura pública nacional de transporte”.*

<sup>6</sup> **Ley N° 27332**

#### Artículo 3.- Funciones

3.1.- *Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:*



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Infraestructura de Transporte  
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 016-2011-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 003

principales funciones del OSITRAN es velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de las normas legales vigentes y de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura pública nacional de transporte.

23.- En el presente caso, en virtud del Contrato de Concesión, COVIPERU explota económicamente la Red Vial N° 06, el cual comprende el Tramo Pucusana - Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S, estando facultada para el cobro de una tarifa a los usuarios, pero también obligada a cumplir con sus compromisos de inversión y a prestar los servicios obligatorios en los niveles y bajo las condiciones fijadas en el Contrato de Concesión<sup>7</sup>.

24.- En este contexto, el cobro de las tarifas debe efectuarse teniendo como marco de referencia el Contrato de Concesión. Al respecto, la cláusula 8.14 de este contrato señala que:

*"8.14.- El cobro de la Tarifa se efectuará a través de las unidades de peaje. La Sociedad Concesionaria cobrará la doble tarifa en un solo sentido (Norte a Sur). En caso que por razones debidamente sustentadas, la SOCIEDAD CONCESIONARIA desee efectuar el cobro de la Tarifa también en el sentido Sur a Norte, deberá contar con la autorización expresa del CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, en cuyo caso, el monto de la Tarifa por calzada se reducirá el cobro de una Tarifa por sentido".*

25.- Asimismo, en el segundo párrafo de la cláusula 8.15 se señala que "Se exigirá el pago de la Tarifa a cada Usuario que utilice el Tramo, de acuerdo a la categoría de vehículo, de conformidad con la Tarifa especificada en la Cláusula 8.17 (...)"

26.- Finalmente la clausula 8.17 inciso a) indica que:

*"8.17.- El régimen tarifario es el conjunto de reglas contenidas en el Contrato y en los estudios técnicos que regulan las tarifas que estará autorizada a cobrar la sociedad concesionaria durante la explotación de área de la concesión, conforme a lo siguiente:*

a) *Función supervisora: comprende la facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades o actividades supervisadas, así como la facultad de verificar el cumplimiento de cualquier mandato o resolución emitida por el Organismo Regulador o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de la entidad o actividad supervisadas".*

<sup>7</sup> Contrato de Concesión

"2.1.- (...) La Concesión materia del Contrato se otorga para la Construcción y Explotación de una obra de infraestructura pública, como parte del proceso de transferencia de actividades productivas al sector privado emprendido por el Gobierno del Perú y que tiene por objeto aumentar el alcance de la infraestructura vial en el país y mejorar la calidad de los servicios que ésta ofrece".

Página 8 de 12



OSITRAN

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







PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Infraestructura de Transporte  
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 016-2011-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 003

- a) *A partir de la Toma de Posesión del Derecho de Explotación, y hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, la SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá cobrar por concepto de Tarifa máxima: S/. 4.62 por Peaje mas IGV y otros aportes de ley.*
- b) *A partir de la Toma de Posesión del Derecho de Explotación, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá cobrar la Tarifa, aplicando las siguientes reglas:*
- (...)
- iv) *La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá implantar esquemas de descuento de Peajes para usuarios frecuentes, por prepago o promociones, entre otras, respetando las leyes de libre competencia y previa autorización del REGULADOR quien velará porque se cautelen los intereses del CONCEDENTE. En ningún caso podrá acordarse la exoneración del pago de la Tarifa”.*

- 27.- En ese sentido, de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar doble tarifa en un solo sentido, Asimismo, se encuentra facultado a exigir el pago de la tarifa a cada usuario que utilice el Tramo, para finalmente indicar que el Concesionario, podrá cobrar una tarifa de S/ 5.50 (la cual incluye el 19% del IGV) por cada sentido.
- 28.- En razón de lo antes mencionado, a través del Contrato de Concesión se estableció como potestad de COVIPERÚ otorgar o no tarifas diferenciadas a los usuarios del tramo de la carretera Panamericana Sur que administran. En el presente caso, está facultad no ejercida por COVIPERÚ no vulnera el marco contractual vigente, por lo que no es posible que OSITRAN la obligue a aplicar tarifas diferenciadas.
- 29.- Adicionalmente, es preciso señalar que de acuerdo con el Reglamento General de Tarifas (RETA) del OSITRAN, las entidades prestadoras, como parte de su política comercial, están facultadas a ofrecer descuentos, tal como se describe en el artículo 37, en donde se señala que “(...) las Entidades Prestadoras podrán ofrecer como parte de su política comercial, con carácter general y de manera temporal o permanente, ofertas, descuentos y promociones en condiciones económicas más ventajosas a las normalmente aplicadas. (...)”.
- 30.- En consecuencia, si bien IECSA es un usuario frecuente de la Red Vial N° 06, el OSITRAN no puede ordenar que se le aplique una tarifa

Página 9 de 12

**OSITRAN**

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





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Infraestructura de Transporte  
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 016-2011-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 003

diferenciada o algún reajuste tarifario, en tanto COVIPERÚ no haga uso de la facultad adquirida en razón del Contrato de Concesión, la misma que se configura como una potestad del Concesionario, más no como una obligación.

- 31.- Por otro lado, IECSA señala que PROVIAS NACIONAL puede aplicar tarifa diferenciada según la Resolución Directoral N° 012-2004-MTC/20 y que por lo tanto, COVIPERÚ debe hacer lo mismo. Sobre el particular, se debe considerar que esta directiva, tal como se desprende, de su objetivo y alcance<sup>8</sup>, es aplicable al Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (en adelante, PROVIAS NACIONAL), pero no a COVIPERU.
- 32.- Dicho de otro modo, si bien esta norma era aplicable en la Red Vial N° 6, a partir de la entrada en vigencia del Contrato de Concesión rigen las disposiciones contenidas en el mismo, debido a que la administración de este tramo de la indicada carretera pasó de PROVIAS NACIONAL a COVIPERU.
- 33.- Asimismo, en las resoluciones directorales que obran a fojas 142 a 154 se aprueban tarifas diferenciadas para tramos de carreteras no concesionadas que se encuentran bajo la administración de PROVIAS NACIONAL. Lo que significa que no le resultan aplicables a COVIPERU.
- 34.- No obstante lo acotado, es preciso indicar que en otras carreteras concesionadas, que poseen características similares a la de la Red Vial N° 6, como es el caso de Autopista del Norte<sup>9</sup> y Autopista del Sol<sup>10</sup>, los

<sup>8</sup> Directiva N° 012-2004-MTC/20, Criterios y procedimientos para el otorgamiento de la tarifa diferencia de peaje.

**"1.- Objetivos**

*Establecer los criterios y procedimientos pertinentes a aplicarse en el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL, a fin de reglamentar la Tarifa de Peaje Diferenciada.*

**2.- Alcance**

*La presente Directiva es de cumplimiento obligatorio para la Unidad de Peajes de la Gerencia de Operaciones Zonales y , demás Unidades Orgánicas del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL, que intervenga directa o indirectamente en la gestión, procedimientos y trámites organizados para el otorgamiento de la Tarifa Diferenciada".*

<sup>9</sup> Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial N° 4: Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry-Empalme R01N.

**"Definiciones**

1.14.- En este contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican:

(...)

1.14.80.- Tarifa Diferenciada

*Es aquella tarifa especial otorgada por el MTC de acuerdo a los criterios y procedimientos vigentes.*

9.9.- (...)

*El incremento de las Tarifas Diferenciadas en cada reajuste mantendrá la proporcionalidad en relación a la tarifa.*

*En función a la información sobre la Tarifa Diferenciada proporcionada por el CONCEDENTE a la Fecha de Suscripción del Contrato, el CONCEDENTE se obliga a que la recaudación por las Tarifas Diferenciadas no genere un ingreso superior al tres*



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 016-2011-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 003

respectivos Contratos de Concesión han previsto desde su inicio la aplicación de tarifas diferenciadas por parte de las respectivas entidades prestadoras.

35.- Respecto a la posibilidad de reubicar las estaciones de peaje que se encuentran a lo largo del tramo de la Red Vial N° 06, es necesario expresar que dichas ubicaciones fueron convenidas oportunamente en el Contrato de Concesión; en ese sentido, COVIPERÚ ha cumplido con su obligación contractual, situación que ha sido aprobada por el MTC, en su calidad de Concedente.

36.- Igualmente, debemos precisar que respecto a la idoneidad o no de la circulación de naturaleza urbana por una autopista de alta velocidad como la Red Vial N° 06; este Tribunal no es competente para tratar dichos aspectos, ni tampoco los relacionados con la construcción de vías alternas, en tanto no forman parte de las estipulaciones del Contrato de Concesión. Por lo cual, IECSA tiene el derecho de acudir a las instancias regionales o locales para exigir la construcción de dichas vías.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 52 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN;

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- DECLARAR INFUNDADO** el Recurso de Apelación interpuesto por INDUSTRIAS DE ELEMENTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN S.A. contra la decisión contenida en la Carta C.0009.GO.2011 emitida por CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.; quedando agotada la vía administrativa.

*por ciento (3%) en relación a los ingresos totales anuales recaudados en las unidades de peaje. Ninguna reducción en la recaudación de peaje ocasionada por la aplicación de la Tarifa Diferenciada por excederse al 3% afectará bajo ningún concepto ni circunstancia al CONCESIONARIO".*

<sup>10</sup> Contrato de Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo-Sullana

"Definiciones

1.9.- En este contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican:

(...)

1.9.83.- Tarifa Diferenciada

*Es aquella tarifa especial otorgada por el MTC de acuerdo a los criterios y procedimientos vigentes.*

(...)

9.5.- (...)

*El incremento de las Tarifas Diferenciadas en cada reajuste mantendrá la proporcionalidad en relación a la Tarifa.*

*En función a la información sobre la Tarifa Diferenciada proporcionada por el CONCEDENTE a la Fecha de Suscripción del Contrato, el CONCEDENTE se obliga a que la recaudación por las Tarifas Diferenciadas no genere un ingreso superior al tres por ciento (3%) en relación a los ingresos totales anuales recaudados en las unidades de peaje. Ninguna reducción en la recaudación de peaje ocasionada por la aplicación de la Tarifa Diferenciada por excederse al 3% afectará bajo ningún concepto ni circunstancia al CONCESIONARIO".*



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Infraestructura de Transporte  
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 016-2011-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 003

**SEGUNDO.- PONER** en conocimiento de CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A. e INDUSTRIAS DE ELEMENTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN S.A., la presente resolución.

**TERCERO.- DISPONER** la publicación de la presente resolución en la página web institucional: [www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe).

**Con la intervención de los señores vocales Rodolfo Ernesto Castellanos Salazar, Héctor Ferrer Tafur, Ana María Granda Becerra y Juan Alejandro Espinoza Espinoza.**

**JUAN ALEJANDRO ESPINOZA ESPINOZA**  
Presidente  
**TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS**  
**OSITRAN**

ARFR/CAMM

Página 12 de 12

**OSITRAN**

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

