

INFORME CONJUNTO N° 00110-2021-IC-OSITRAN
(GRE - GAJ)

Para: **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
Gerente General

De: **RICARDO QUESADA ORÉ**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto: Procedimiento para la aplicación del reajuste extraordinario de peajes en concesiones de la red vial.

Fecha: 26 de agosto de 2021

I. OBJETIVO

1. El objeto del presente informe es proponer la implementación de un procedimiento aplicable al reajuste extraordinario de las tarifas de peaje de la red vial concesionada en el marco de las cláusulas contenidas en los Contratos de Concesión de Infraestructura Vial supervisados por este Organismo Regulador.

II. ANTECEDENTES

2. Los dieciséis (16) contratos de concesiones viales supervisados por el Ositrán cuentan con cláusulas de reajuste tarifario que establecen que ante una variación superior al 10% del peaje y/o del IPC¹, dicho peaje será objeto de un reajuste extraordinario a ser determinado por el Organismo Regulador.
3. A través de la Carta IC-677/21.JCS del 30 de julio de 2021, Intersur S.A. entidad prestadora de la Concesión IIRSA Sur Tramo 4 Inambari – Iñapari (en adelante, Intersur) remitió una comunicación al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), con copia al Ositrán, advirtiendo de la posibilidad de la activación de la cláusula reajuste extraordinario establecida en el Contrato de Concesión.
4. El 03 de agosto de 2021 mediante Carta IC-686/21.JCS dirigida al Ositrán, Intersur señaló que como consecuencia del incremento en el valor del tipo de cambio (S/ por USD), y con los datos del mes de julio del presente año había verificado el cumplimiento de la condición establecida en la cláusula 8.17 c) de su Contrato de Concesión, por lo que correspondería que el Regulador proceda a realizar un reajuste extraordinario de la tarifa en el mes de agosto del presente año.
5. El 25 de agosto de 2021 se llevó a cabo la Sesión de Consejo Directivo de Ositrán N° 744, en la cual los miembros del Consejo Directivo solicitaron a las Gerencias de Asesoría Jurídica y de Regulación y Estudios Económicos realizar determinadas precisiones al Informe Conjunto N° 108-2021-IC-OSITRAN, las mismas que han sido acogidas en el presente informe.

III. ANÁLISIS

III.1. Marco legal aplicable

6. De acuerdo con el numeral 3.1. del artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, que dispone la

¹ Aplicable solo a los Contratos de Concesión de Empalme 1B - Buenos Aires – Canchaque; Mocupe-Cayalti-Oyotún y Óvalo Chancay/Dv.Variante Pasamayo-Huaral-Acos.

creación del Ositrán, este Organismo Regulador tiene la misión de regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

7. En línea con lo dispuesto en la citada Ley, el artículo 4 del Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, el REGO), establece que el Ositrán es competente para normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de actividades o servicios que involucran explotación de Infraestructura, comportamiento de los mercados en que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión; cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, Inversionistas y Usuarios, en el marco de las políticas y normas correspondientes.
8. Asimismo, de conformidad con el artículo 5 del REGO, son objetivos del Ositrán, en el ámbito de su competencia, velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura de transporte de uso público de competencia del OSITRAN, así como velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que el Ositrán fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.
9. Adicionalmente, el artículo 13 del REGO establece que en ejercicio de su función normativa, el Ositrán podrá emitir reglamentos y otras normas de carácter general referidos entre otros, a sistemas tarifario o regulatorios, incluyendo las normas generales para su aplicación.
10. Acorde con ello, el numeral 3 del artículo 3 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, dispone que el Ositrán tiene, entre otras, la función de velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene, en el caso que exista un contrato de concesión con el Estado.
11. En la misma línea, el artículo III del Reglamento General de Tarifas del Ositrán aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN (en adelante, RETA) establece que, en los casos en que los Contratos de Concesión establezcan tarifas aplicables a los servicios, mecanismos de reajuste tarifario o disposiciones tarifarias, corresponderá al Ositrán velar por la correcta aplicación de las mismas en el marco de lo establecido en dichos contratos.
12. En resumen, de acuerdo con el marco legal antes citado:
 1. Ositrán tiene entre sus objetivos el velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura de transporte de uso público de competencia del Ositrán, así como velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que el Ositrán fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.
 2. En los casos que los Contratos de Concesión de la infraestructura de transporte de uso público bajo competencia del Ositrán, establezcan Tarifas aplicables a los servicios, mecanismos de reajuste tarifario o disposiciones tarifarias, corresponde al Ositrán velar por la correcta aplicación de las mismas en el marco de lo establecido en dichos contratos.
 3. En el ejercicio de su función normativa, el Ositrán puede dictar normas de carácter general referidos, entre otros, a sistemas tarifarios o regulatorios, incluyendo las normas generales para su aplicación.

III.2. Cláusulas de reajuste de peajes en los Contratos de Concesión de carreteras

13. Todos los Contratos de Concesión de infraestructura vial que supervisa el Ositrán incluyen entre sus aspectos tarifarios disposiciones relacionadas al reajuste de las tarifas de peaje, que corresponden al cobro que el Concesionario está facultado a exigir a los usuarios que transiten por las unidades de peaje.
14. Así, en la sección relacionada al régimen tarifario de dichos Contratos de Concesión se han previsto dos tipos de reajuste del peaje, el reajuste ordinario anual y la posibilidad de efectuar un reajuste extraordinario cuando concurren ciertas condiciones definidas en los Contratos.
 - a) **Reajuste Ordinario anual del peaje**
 15. En cuanto al reajuste ordinario anual, se trata de un reajuste automático del valor del peaje que las Entidades Prestadoras realizan cada doce (12) meses durante la etapa de explotación de la Concesión.
 16. Para efectuar dicha modificación anual, el valor del peaje (reajustado) se determina aplicando la fórmula de reajuste que establecen todos los Contratos de Concesión en su sección tarifaria. De la revisión de los Contratos de Concesión de las dieciséis (16) Concesiones supervisadas por Ositrán, se advierte que existen básicamente 2 fórmulas utilizadas para el reajuste ordinario, la primera de ellas aplicable en trece (13) contratos incluye la variación el Tipo de Cambio (TC), del Índice de Precios al Consumidor (IPC) y del *Consumer Price Index* (CPI) de los Estados Unidos de América; mientras que, en los otros tres (3) contratos, la fórmula de reajuste incluye únicamente el IPC.
 17. En efecto, en los siguientes trece (13) Contratos de Concesión se utiliza la fórmula del primer tipo antes mencionado:

Tabla N° 01
Contratos de Concesión cuya fórmula de reajuste depende las variables
TC, IPC y CPI

	Concesión	Concesionario	Tipo	Cláusula de reajuste
1.	Autopista del Sol: Tramo Vial: Trujillo – Sullana.	Concesionaria Vial del Sol S.A.	Autofinanciada	9.5
2.	Red Vial N°4 Tramo Vial: Pativilca - Santa - Trujillo y Puerto Salaverry.	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.	Autofinanciada	9.9
3.	Red Vial N° 5 Tramo Vial: Ancón - Huacho – Pativilca.	Norvial S.A.	Autofinanciada	8.17 d)
4.	Red Vial N°6 : Puente Pucusana - Cerro Azul – Ica.	Concesionaria Vial del Perú S.A.	Autofinanciada	8.17 d)
5.	IIRSA Norte - Tramo Vial: Paita – Yurimaguas.	IIRSA Norte S.A.	Cofinanciada	8.17 d)
6.	Longitudinal de la Sierra – Tramo 2.	Consorcio Consierra Tramo II S.A.	Cofinanciada	9.5
7.	IIRSA Centro - Tramo 2: Pte. Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco.	Desarrollo Vial de los Andes S.A.C.	Autofinanciada	9.5
8.	IIRSA Sur - Tramo 1: San Juan de Marcona – Urcos.	SURVIAL S.A.	Cofinanciada	9.6 d)

9.	IIRSA Sur - Tramo 2: Urcos -Inambari.	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	Cofinanciada	8.17 c)
10.	IIRSA Sur - Tramo 3: Inambari – Iñapari.	Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A.	Cofinanciada	8.17 c)
11.	IIRSA Sur - Tramo 4: Inambari – Azángaro.	INTERSUR Concesiones S.A.	Cofinanciada	8.17 c)
12.	IIRSA Sur - Tramo 5: Matarani – Azángaro – Ilo.	Concesionaria Vial del Sur S.A.	Cofinanciada	9.6 d)
13.	Tramo Vial: Dv. Quilca - Dv. Arequipa (Repartición) - Dv. Matarani - Dv. Moquegua - La Concordia.	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías S.A.	Autofinanciada	9.5

Fuente: Contratos de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

18. A continuación, se cita, a modo de ejemplo, la cláusula de reajuste del Contrato de la Concesión IIRSA Sur Tramo 4, que si bien puede presentar ciertas diferencias con los contratos de otras concesiones en cuanto a la fecha del reajuste y la definición de los subíndices i y 0); como se ha señalado anteriormente presenta la misma fórmula que los trece (13) contratos antes listados:

“8.17
(...)

c) Todos los Peajes serán reajustados en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del día 10 de Enero del año calendario siguiente al de la aprobación de la culminación de las Obras de las etapas de Construcción. Este reajuste ordinario se realizará cada doce (12) meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

$$Peaje = \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Donde:

Peaje: es el monto a cobrar en soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y otros aportes de ley, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.

i: ***es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.***

0: ***es el mes de finalización de las Obras de las etapas de Construcción.***

CPI: es el índice de precios al consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics). Para el mes i de ajuste se utilizará el CPI publicado para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado se utilizará el del mes precedente.

TC: es el Tipo de Cambio, definido en la cláusula primera del presente Contrato.

IPC: es el índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

En la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.

(...).

[Subrayado y énfasis añadidos]

19. Como puede observarse, la cláusula de reajuste tarifario dispone que el 10 de enero de cada año (o la fecha que corresponda según el Contrato) debe reajustarse el peaje con el valor resultante de la aplicación de la fórmula. Es decir que, para poder aplicar la fórmula

con el fin de calcular el peaje que entrará en vigencia el 10 de enero, se requiere actualizar la fórmula con el CPI, IPC y Tipo de Cambio del mes de diciembre o noviembre del año anterior, acorde con la disponibilidad de información.

20. Por su parte, los otros tres contratos de concesión cuya cláusula de reajuste de peaje ha previsto una fórmula distinta son los siguientes:

Tabla N° 02
Contratos de Concesión cuya fórmula de reajuste depende solo de la variable del IPC

	Concesión	Concesionario	Tipo	Cláusula de reajuste
1.	Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque	Concesionaria Canchaque S.A.	Cofinanciada	9.8
2.	Tramo Vial Óvalo Chancay/ Dv. Variante Pasamayo-Huaral-Acos	Consortio Concesión Chancay- Acos S.A.	Cofinanciada	9.6
3.	Tramo Vial: Mocupe-Cayalti-Oyotún.	Concesión Valle del Zaña S.A.	Cofinanciada	9.6

Fuente: Contratos de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

21. De igual manera se citará a continuación, la cláusula de reajuste del Contrato de la Concesión del Tramo Vial Mocupe-Cayalti-Oyotún, a modo de ejemplo, cuya fórmula es similar en los tres contratos.

9.8
(...)

Ajuste del peaje

El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. Este reajuste se realizará cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

$$\text{Peaje ajustado} = \text{Peaje} \times \left(\frac{\text{IPC}_i}{\text{IPC}_0} \right)$$

Donde:

Peaje ajustado: Monto a cobrar en Nuevos Soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.

Peaje: Monto en Nuevos Soles del Peaje determinado por el REGULADOR.

i: **Mes anterior al que se realiza el cálculo del Peaje Ajustado.**

0: **Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.**

IPC: Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

En la eventualidad que en el transcurso de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) del IPC, desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula.

[Subrayado y énfasis añadidos]

22. Cabe indicar que en estos tres (03) contratos las tarifas de peaje de inicio de explotación fueron fijadas por el Regulador en Soles, a diferencia de los otros trece (13) Contratos en los que las tarifas de inicio de explotación o finalización de obras fueron consignadas en USD, por lo que en su fórmula de reajuste incorporan el tipo de cambio, además del IPC.

23. En ese sentido, considerando que la fecha de reajuste de esta Concesión es el 03 de marzo, el valor del peaje ajustado se calcula multiplicando el peaje de inicio por la ratio del IPC del mes de febrero de cada año y el IPC del mes de fijación.
24. En resumen, todos los contratos de concesión de la red vial supervisados por Ositrán incluyen una cláusula de reajuste ordinario, que faculta al Concesionario a modificar la tarifa de peaje que cobra a los usuarios cada 12 meses o 1 año calendario, fijando una fórmula de reajuste que depende del IPC y en algunos contratos incluye adicionalmente el CPI y el Tipo de Cambio.
25. En este punto, es importante precisar que, para efectuar los reajustes ordinarios anuales, además de las cláusulas contractuales antes listadas también resultan aplicables las disposiciones establecidas en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA)², entre ellas, las previstas en sus artículos 48 y 49, referidas a la obligación de publicar las modificaciones de los tarifarios, al menos diez (10) días hábiles antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia³. Ello con la finalidad de poner en conocimiento de los usuarios tales modificaciones de manera oportuna.
26. De este modo, en virtud del RETA, después de determinarse el valor de la tarifa peaje, el Concesionario, procede a la difusión de la modificación del tarifario a través de la publicación en su página web; así como, en todas sus oficinas comerciales, locales y puntos de recaudación. Dicha difusión se realiza como mínimo 10 días hábiles antes de la fecha de entrada en vigencia, por lo que existe un periodo de al menos 10 días hábiles entre la fecha en la que se calcula y publica la modificación tarifaria y la fecha en la que la misma entra en vigencia.

b) Reajuste Extraordinario

27. Conforme se observa en el ejemplo de las cláusulas de reajuste de peaje antes citadas, además del reajuste ordinario anual, los Contratos de Concesión han previsto una situación contingente en la cual se debe realizar un reajuste extraordinario del peaje, el que ocurrirá después del último reajuste ordinario anual y antes de que se cumplan los 12 meses previstos como el periodo normal de duración de un peaje.
28. Como se aprecia esta modificación tarifaria es de naturaleza excepcional aplicable únicamente en contextos de alta variación de las variables que se utilizan para el ajuste ordinario y que tiene como consecuencia una modificación de la tarifa de peaje (aumento o disminución) que se cobra a los usuarios de la red vial concesionada adicional a la efectuada regularmente por el Concesionario.
29. Así, a continuación, se citarán las cláusulas de reajuste extraordinario incluidas en los Contratos de Concesión con la finalidad de identificar sus similitudes y diferencias. En primer lugar, la cláusula de reajuste extraordinario del Contrato de Concesión de la Red Vial 5 de modalidad autofinanciada, señala lo siguiente:

8.17

(...)

d)

(...)

En la eventualidad de que se produzca una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el SUPERVISOR procederá a realizar un reajuste extraordinario en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, la tasa de cambio del día en que se produzca el reajuste extraordinario.

30. De la revisión del párrafo, se advierte que la primera parte del texto describe la condición que habilitaría la implementación del reajuste extraordinario. Además, se asigna al Ositrán

² Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN, del 21 de enero de 2021 y publicado en el Diario Oficial El Peruano el 25 de enero de 2021.

³ Salvo en aquellos casos de reajuste tarifario en que la información para calcular la Tarifa no se encuentre disponible con dicha antelación conforme a lo establecido en el artículo 49.3 del RETA.

la responsabilidad de efectuar dicho reajuste y finalmente establece el método que debe utilizar el regulador para calcular el peaje extraordinario.

31. En segundo lugar, en el Contrato de Concesión de la Red Vial 6 correspondiente también a una concesión de modalidad autofinanciada, se señala lo siguiente:

8.17

(...)

d)

(...)

En la eventualidad de que se produzca una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR a solicitud de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, procederá a realizar un reajuste extraordinario en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el tipo de cambio del día en que se produzca el reajuste extraordinario.

[Subrayado añadido]

32. En comparación con la cláusula de la Red Vial 5 se identifican los mismos tres aspectos antes descritos, no obstante, en esta Concesión se establece que el Regulador efectuará el reajuste extraordinario siempre que medie una solicitud del Concesionario.
33. De otro lado, otros seis (6) contratos correspondientes a concesiones cofinanciadas (IIRSA Norte, IIRSA Sur Tramo 1, IIRSA Sur Tramo 2, IIRSA Sur Tramo 3, IIRSA Sur Tramo 4 e IIRSA Sur Tramo 5) señalan lo siguiente:

En la eventualidad de que dentro de un (1) Año Calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario, dentro de los treinta (30) Días Calendario de solicitado por el CONCEDENTE, en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.

[Subrayado añadido]

34. En el caso de este grupo de contratos, su cláusula de reajuste extraordinario es bastante similar a la de la red Vial 5, coincidiendo también en que no regula si dicho reajuste debe efectuarse a solicitud de alguna parte, lo que implica que corresponderá al Regulador efectuar el monitoreo permanente de las tarifas a fin de verificar si se cumple o no la condición que habilita a reajustar el peaje. Las únicas dos diferencias identificadas es que precisa que la variación del 10% a que se refiere la condición debe ocurrir en el lapso de 1 año calendario que transcurre entre reajustes ordinarios anuales y que el tipo de cambio a utilizar es el del día calendario en que se produzca el reajuste.
35. Por su parte, los Contratos de Concesión de las otras 4 Concesiones autofinanciadas (Autopista del Sol, Red Vial 4, IIRSA Centro Tramo 2 y Tramo vial Dv Quilca - La Concordia) contienen la misma cláusula de reajuste tarifario, que señala lo siguiente:

En la eventualidad de que dentro de un (1) Año Calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario, dentro de los treinta (30) Días Calendario de solicitado por el CONCESIONARIO, en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.

[Subrayado añadido]

36. Estos Contratos también tienen la misma estructura de los contratos antes revisados (condición que habilita, asignación al Regulador de la tarea de efectuar el reajuste extraordinario y prescribe una forma de cálculo de un nuevo peaje), además también establece que el reajuste procederá a solicitud de los concesionarios y disponen de un plazo de 30 días para que el Regulador efectúe dicho reajuste.

37. En el caso del Contrato de la Concesión del tramo vial Longitudinal de la Sierra Tramo 2, la cláusula de reajuste extraordinario es esencialmente la misma cláusula precedente (de las 4 concesiones autofinanciadas) con la única diferencia de que al ser cofinanciada será el Concedente la parte contractual que deberá solicitar al Regulador el reajuste extraordinario:

9.5

(...)

En la eventualidad de que dentro de un (1) Año Calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario, dentro de los treinta (30) Días Calendario de solicitado por el CONCEDENTE, en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.

[Subrayado añadido]

38. Finalmente, los contratos de concesión cuya fórmula de reajuste ordinario anual depende únicamente del IPC (Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque, Tramo Vial Óvalo Chancay/ Dv.Variante Pasamayo-Huaral-Acos y Tramo Vial: Mocupe-Cayalti-Oyotún) tienen la misma de reajuste extraordinario que señala lo siguiente:

En la eventualidad que en el transcurso de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) del IPC, desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula.

[Subrayado añadido]

39. Aunque este grupo de Contratos tiene la misma estructura que los otros trece (13) contratos (condición que habilita el reajuste extraordinario, asignación al Regulador de la tarea de realizar dicho reajuste e indica la forma de cálculo del nuevo peaje), de acuerdo a su fórmula de reajuste ordinario, la condición para habilitar el reajuste extraordinario es una variación del IPC y de la misma forma, el cálculo del nuevo peaje se hace aplicando el nuevo IPC en la misma fórmula.
40. En resumen, a partir de la revisión de las cláusulas referidas al reajuste extraordinario se advierte que, si bien todos los Contratos de Concesión de la red vial han incluido provisiones para un reajuste extraordinario sustantivamente similares, también se ha identificado una serie de diferencias relacionadas con la parte contractual que solicita el reajuste, inclusión de plazos, o la variable a modificar para calcular el nuevo peaje, entre otros,
41. A continuación, se detallarán las etapas o fases involucradas en los procedimientos de reajuste extraordinario correspondientes a las disposiciones transversales aplicables a todos los contratos de concesión antes identificados.

III.3. Fases del reajuste extraordinario

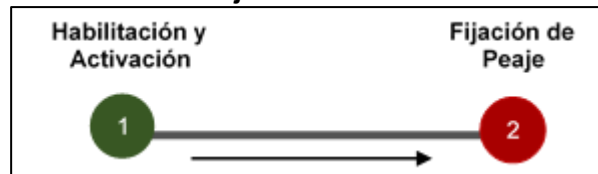
42. De la lectura de los párrafos referidos al reajuste extraordinario, se aprecian dos fases o momentos involucrados para el proceso de reajuste extraordinario: la primera fase se refiere a la verificación del cumplimiento de la condición que habilitaría la implementación del reajuste extraordinario, lo cual es recogido en la primera parte del texto de la cláusula; mientras que, la segunda fase se refiere a la determinación del valor del nuevo peaje extraordinario que será puesto en vigencia, recogido en la última parte de la cláusula en la que se indica la expresión matemática que deberá utilizarse para fijar el nuevo peaje extraordinario.

<p><u>“En la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por cierto (10%) desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR</u></p>	<p>a. Fase de habilitación o verificación del cumplimiento de activación de reajuste extraordinario.</p>
---	--

procederá a realizar un reajuste extraordinario en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario”.

b. Fase de fijación del valor del valor de peaje extraordinario.

Gráfico N° 01
Fases del reajuste extraordinario



43. Así pues, de la lectura de las cláusulas de reajuste extraordinario se verifica que, al tratarse de un procedimiento contingente, lo primero que debe hacerse es verificar si se cumplió el supuesto de una variación superior al 10% del peaje y/o del IPC, luego de lo cual el Concesionario, el Concedente o el mismo Regulador de oficio (según la concesión de que se trate) deben solicitar que se proceda a efectuar el reajuste extraordinario.
44. Es importante resaltar que, para cada fase, el párrafo establece quién será el encargado de activar o llevar a cabo el proceso correspondiente. Así, para el caso de **fase de fijación del valor de peaje extraordinario**, en todos los Contratos de Concesión se establece que es el Regulador el encargado de fijar o establecer el valor del peaje a ser cobrado en la Concesión.
45. Sin embargo, para el caso de la **fase de habilitación o verificación**, algunos contratos establecen que el reajuste extraordinario puede ser solicitado por el Concedente, otros que puede ser solicitado por el Concesionario, y un tercer grupo no identifican una solicitud inicial, sino que en su lugar asignan la responsabilidad de iniciar el procedimiento de reajuste al Regulador, según se muestra a continuación.
46. En algunos contratos se otorga un plazo de 30 días para que el Regulador realice las actuaciones que corresponda para efectuar el reajuste, lo cual implica que el Regulador debe fijar o establecer el valor del nuevo peaje a ser cobrado en la Concesión.

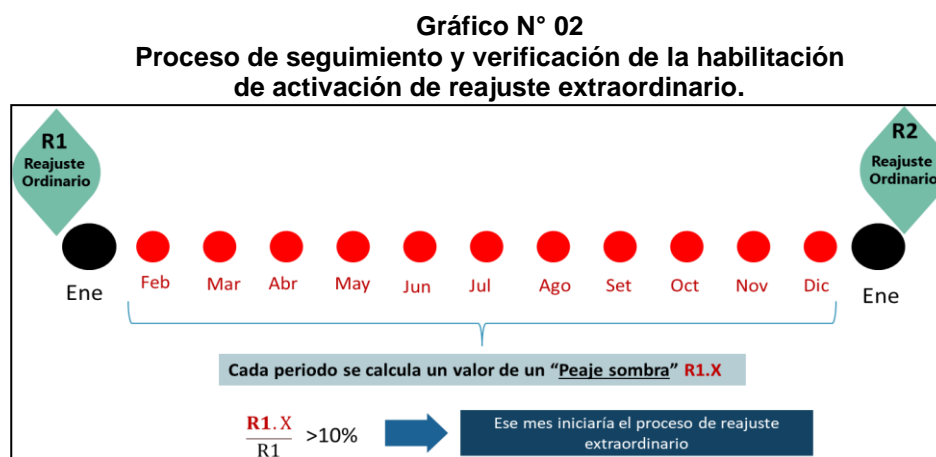
a) Fase de habilitación o verificación del cumplimiento

47. Esta etapa del procedimiento describe el contexto o condición que debe cumplirse para que el reajuste extraordinario resulte aplicable, teniendo en cuenta el Contrato de Concesión, pueden presentarse dos tipos de condición, dependiendo si la fórmula de reajuste ordinario contempla variaciones del IPC, CPI y Tipo de Cambio o solo del IPC.

$Peaje = \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$	<p>“En la eventualidad de que dentro de un (1) Año Calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario (...)”</p>
$Peaje\ ajustado = Peaje \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right)$	<p>“En la eventualidad que en el transcurso de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) del IPC, desde el último reajuste ordinario, (...)”</p>

48. En el caso del primer tipo de condición, luego de realizado el reajuste ordinario anual, y durante el periodo de un año que transcurre hasta que corresponda efectuar el siguiente reajuste ordinario, debe efectuarse un monitoreo permanente de la evolución del valor del peaje.

49. Para efectos de efectuar este seguimiento del valor del peaje, resulta necesario ir estimando un nuevo peaje para varios periodos que, en adelante, se denominarán “Peajes Sombra” y cada uno de ellos debe ser comparado con peaje del último reajuste ordinario para verificar en cada periodo si se cumple o no la condición de una variación superior al 10%. Dicho proceso se puede apreciar en la siguiente ilustración en la cual se asume que el reajuste ordinario se realiza en enero de cada año:



Fuente: Contratos de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. Para estimar el valor del peaje en cada periodo (Peaje Sombra) corresponde utilizar la fórmula de reajuste ordinario establecida en la misma cláusula, la cual incluye entre sus componentes valores mensuales de IPC y CPI así como el Tipo de Cambio promedio mensual⁴. En tal sentido, el Peaje Sombra solo se podrá calcular al finalizar cada mes⁵.
51. Por tanto, si al comparar el valor del Peaje sombra con el valor de peaje del último reajuste ordinario se verifica que se ha producido una variación superior al 10%, el Concedente o el Concesionario, según lo detallado en el punto anterior, remitirá una comunicación al Regulador solicitándole que proceda a realizar el reajuste extraordinario, siendo que con dichas actuaciones se agota esta fase del procedimiento.
52. En relación al segundo tipo de condición, se refiere a aquellos contratos en los cuales la fórmula de reajuste ordinario depende solo de la variable IPC, considerando como las variaciones mensuales de dicho indicador publicado por el INEI. En efecto, cada mes que el INEI publique un nuevo valor de IPC, éste debe compararse con el IPC utilizado en el último reajuste ordinario anual y verificar si dicha variación es o no superior al 10%.
53. Asimismo, es importante tener en cuenta que considerando que para el presente caso la fórmula de reajuste depende solo de la variación de IPC, una variación del 10% del IPC equivale a una variación del 10% del valor del peaje, con lo cual de manera equivalente se podría realizar un seguimiento similar al mencionado en el primer caso.

⁴ Al respecto es importante precisar que para el caso de IIRSA Centro y COVINCA, los reajustes ordinarios consideran un TC del último día útil del mes.

⁵ Por ejemplo, para calcular el Peaje Sombra del mes de marzo, de conformidad con la fórmula de reajuste de peaje se debe utilizar el IPC, CPI y TC del mes de febrero. Cabe precisar que, para el caso específico de la variable CPI, la fórmula de reajuste ordinario establece que, de no contar con el valor de la variable del mes previo, se podrá utilizar el del mes precedente.

b) Fase de fijación del valor de peaje extraordinario

54. Una vez determinado que se cumplió la condición para el reajuste extraordinario, el Regulador debe fijar el valor del peaje extraordinario que será cobrado por el Concesionario, para lo cual, siguiendo el mismo orden de tipo de condición de la sección anterior, los Contratos de Concesión han previsto lo siguiente:

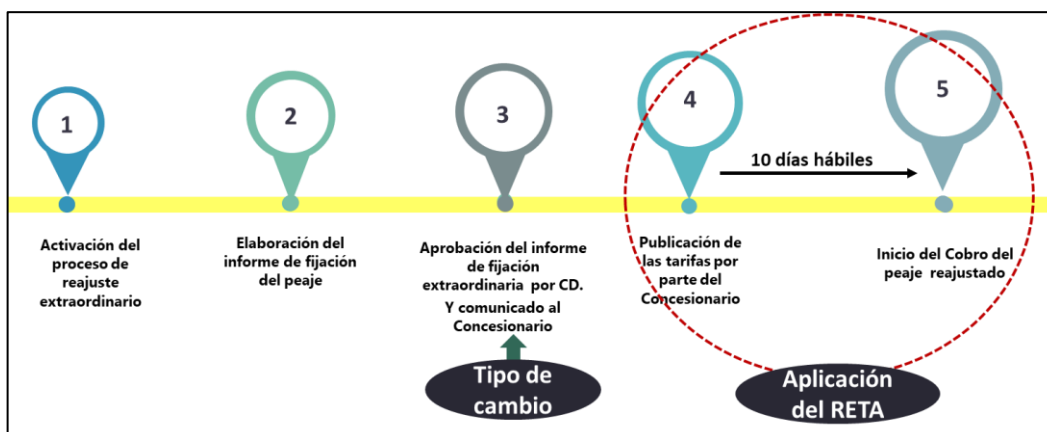
$\text{Peaje} = \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$	<p><i>"(...) el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.</i></p>
$\text{Peaje ajustado} = \text{Peaje} \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right)$	<p><i>"(...) el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula.</i></p>

55. Para poder analizar el primer tipo de condición, cabe recordar la fórmula de reajuste ordinario que incluye el tipo de cambio:

$$\text{Peaje} = \underbrace{\left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right]}_{\text{Primer componente}} + \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

56. El texto de los trece (13) contratos que incluyen dicha fórmula de reajuste es claro en disponer que para calcular el valor del nuevo peaje únicamente se deberá reemplazar en el primer componente de la fórmula el Tipo de Cambio, por lo que el resto de las variables se mantienen constantes conforme a los valores del último reajuste ordinario.
57. De acuerdo con lo especificado en los Contratos de Concesión, el tipo de cambio a ser reemplazado en la fórmula de reajuste, será el Tipo de Cambio del Sistema Financiero publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP y publicado en el diario oficial "El Peruano" del día [calendario] en que se produzca el reajuste extraordinario.
58. Ahora bien, en este punto es necesario reiterar que considerando las disposiciones de publicidad de las modificaciones tarifarias establecidas en el RETA, el procedimiento para llevar a cabo el reajuste extraordinario comprendería los siguientes pasos detallados en el siguiente gráfico:
59. En ese sentido, la modificación del tarifario que correspondería efectuar a consecuencia de un reajuste extraordinario deberá estar publicado 10 días hábiles antes de la fecha de entrada en vigencia o inicio del cobro. Ello implica que en la fecha en la que el Concesionario disponga la publicación del nuevo tarifario ya debe contar con el valor del nuevo peaje.
60. Por tanto, el tipo de cambio a utilizar para calcular del valor del nuevo peaje corresponderá al publicado en el diario oficial "El Peruano" el día en que el Consejo Directivo del Ositrán disponga el reajuste extraordinario.

Gráfico N° 03
Tipo de cambio que se debe utilizar en el proceso de fijación del Peaje y aplicación del RETA



Fuente: Contratos de Concesión.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. En relación con el segundo tipo de condición, al ser el IPC una variable de periodicidad mensual, el Regulador calculará el valor del nuevo peaje, aplicando el IPC del mes anterior al que se realiza el reajuste extraordinario en la fórmula:

$$\text{Peaje ajustado} = \text{Peaje} \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right)$$

Donde:

Peaje ajustado: Monto a cobrar en Nuevos Soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.

Peaje: Monto en Nuevos Soles del Peaje determinado por el REGULADOR.

i: Mes anterior al que se realiza el cálculo del Peaje Ajustado.

0: Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.

62. En este caso, también resultan aplicables las reglas de publicidad e las modificaciones tarifarias previstas en el RETA.

III.4. Necesidad de establecer un procedimiento aplicable para el reajuste extraordinario previsto en los contratos de concesión de infraestructura vial

63. En el acápite anterior se han descrito las disposiciones de las cláusulas de reajuste extraordinario que son comunes y transversales a todos los Contratos de Concesión; no obstante, como se ha reseñado en el presente Informe, también existen diferencias relacionadas con actuaciones de las partes contractuales, plazos, entre otros, dependiendo del Contrato de que se analice.
64. En ese sentido, en la medida que corresponde al Regulador disponer el reajuste extraordinario de la tarifa de peaje, lo que tendría como consecuencia efectuar una modificación tarifaria adicional a los cambios normales de tarifas que efectúan los concesionarios, considerando la naturaleza excepcional de dicho procedimiento, se ha identificado la necesidad de implementar un procedimiento que permita una aplicación estándar del proceso de reajuste extraordinario, de conformidad con el marco contractual y normativo aplicable a todas las concesiones viales.
65. Ello con la finalidad de aportar claridad y certidumbre de las actuaciones que corresponda realizar y los plazos de dichas actuaciones en cada una de las etapas involucradas en los procedimientos de reajuste extraordinario. Asimismo, la implementación de dicho procedimiento dotará de mayor predictibilidad a la actuación del Regulador, permitirá la

trazabilidad de las actividades involucradas y aportará mayor transparencia de cara a los usuarios.

66. La propuesta de procedimiento se ha desarrollado en el anexo de este Informe, a efectos de que sean evaluadas por el Consejo Directivo de Ositrán y disponga su aprobación.

III.5. Sobre el Análisis de Calidad Regulatoria y de Impacto Regulatorio

67. Conforme ha sido indicado anteriormente, de conformidad con lo previsto en el artículo 13 del Reglamento General de Ositrán, el ejercicio de la función normativa incluye la facultad de emitir normas de carácter general vinculadas con sistemas tarifarios o regulatorios incluyendo normas generales para su aplicación. En tal sentido la propuesta de procedimiento para la aplicación del reajuste extraordinario se enmarca dentro de las facultades normativas del Ositrán.
68. Ahora bien, al tratarse de reglas vinculadas con el ejercicio de la función normativa el procedimiento para el reajuste extraordinario se encuentra en las excepciones contenidas en literal 18.3 del artículo 18 del Decreto Supremo N° 061-2019-PCM, el cual indica que no se encuentran comprendidos en el Análisis de Calidad Regulatoria, las disposiciones normativas emitidas por los organismos reguladores que establezcan procedimientos administrativos referidos a su función reguladora.
69. De otro lado, en cuanto a la aplicación de análisis de impacto regulatorio para el caso particular, es preciso indicar que el “Manual de Análisis de Impacto Regulatorio del OSITRAN”, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 017-2017-CD-OSITRAN, señala que el análisis de impacto regulatorio (en adelante el AIR) debe ser adoptado para la emisión de instrumentos normativos que deba desarrollar el Ositrán, precisándose que el supuesto central para elaborar un AIR es la modificación, adición o eliminación de algún elemento de los reglamentos señalados en la Tabla 1⁶, o la aprobación de un nuevo reglamento. En tal sentido, debido a que no nos encontramos frente a ninguno de los supuestos antes mencionados, en el presente caso no resulta de aplicación el AIR.

III.6. Sobre la publicación del proyecto de procedimiento para comentarios.

70. Teniendo en consideración que el mismo proyecto contiene disposiciones que son aplicables de manera general a todas las Entidades Prestadoras que cuenten con Contratos de Concesión con cláusulas de reajuste tarifario extraordinario, en el presente caso se debe tener en consideración el artículo 15 del REGO, el cual señala que constituye requisito para la aprobación de regulaciones de alcance general que dicte el Ositrán, que sus respectivos proyectos hayan sido previamente publicados en el Diario Oficial “El Peruano”, en el Portal Institucional del Ositrán o algún otro medio que garantice su difusión, con el fin de recibir comentarios y sugerencias de los interesados.
71. Cabe indicar que el citado artículo 15 del REGO precisa que la publicación debe comprender el texto del proyecto de Procedimiento para la aplicación del reajuste extraordinario de peajes en concesiones de la red vial”, su exposición de motivos, así como el otorgamiento de un plazo para que los interesados puedan presentar sus escritos, plazo que no podrá ser menor de 15 días calendario contados desde la fecha de publicación del proyecto.
72. Por lo demás, la publicación del proyecto para comentarios resultaría concordante con el Principio de Transparencia previsto en el artículo 9, inciso 9.6 del REGO, que establece que el OSITRAN vela por la adecuada transparencia en su gestión y en la toma de decisiones de cualquiera de sus órganos, así como en el desarrollo de sus funciones. Toda

⁶ Los Reglamentos previstos en la Tabla 2 del Manual de Análisis de Impacto Regulatorio son: Reglamento de Infracciones y Sanciones, Reglamento General de Tarifas, Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, Reglamento General de Supervisión, Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, Disposiciones Complementarias al Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras por parte del OSITRAN, Reglamento del Aporte por Regulación, Reglamento para el pago de la Retribución al Estado de OSITRAN, Reglamento de Contabilidad Regulatoria, Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público.

decisión de cualquier órgano del OSITRAN debe ser debidamente motivada y adoptarse de tal manera que los criterios a utilizarse sean conocidos y predecibles.

73. Asimismo, la publicación del proyecto permitirá al Ositrán contar con mayores elementos de juicio que, de ser el caso, permitan mejorar la regulación propuesta en el proyecto, garantizando que se cumplan con los objetivos institucionales de cautelar en forma imparcial los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios de la Infraestructura; así como velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que se deriven de los respectivos contratos de concesión.
74. En tal sentido, estas Gerencias son de la opinión que en aplicación de la cláusula 15 del REGO, el proyecto de "Procedimiento para la aplicación del reajuste extraordinario de peajes en concesiones de la red vial", así como su exposición de motivos deberán ser publicado en el Diario Oficial El Peruano y en el Portal Institucional del Ositrán con la finalidad de recibir comentarios y sugerencias de los interesados.

IV. **CONCLUSIONES**

75. El Régimen Tarifario previsto en todos los Contratos de Concesión de las Concesiones viales supervisadas por Ositrán, establece dos tipos de reajuste tarifario, el reajuste ordinario anual del peaje y un reajuste extraordinario aplicable únicamente bajo ciertas condiciones definidas en los Contratos.
76. El Reajuste Ordinario anual consiste en un mecanismo automático a cargo del Concesionario que se realiza cada doce (12) meses para modificar la tarifa de peaje, utilizando para ello la fórmula de reajuste anual establecida en cada contrato de concesión. Existen dos (2) fórmulas utilizadas para el reajuste ordinario, la primera de ellas aplicable en trece (13) contratos incluye la variación el Tipo de Cambio (TC), del Índice de Precios al Consumidor (IPC) y del *Consumer Price Index* (CPI) de los Estados Unidos de América; mientras que, la segunda aplicable en los otros tres (3) contratos, incluye únicamente la variación del IPC.
77. Por su parte, el reajuste extraordinario constituye un mecanismo excepcional de modificación de las tarifas de peaje aplicable únicamente en contextos de alta variación del tipo de cambio y/o de la inflación que justifican la intervención del Regulador para determinar una modificación tarifaria adicional (aumento o disminución) de la tarifa de peaje que se cobra a los usuarios de la red vial concesionada en el lapso de los 12 meses previstos como el periodo normal de duración de una tarifa de peaje.
78. De la revisión de las cláusulas de reajuste extraordinario establecidas en los contratos de concesión viales se ha identificado elementos comunes que se pueden aplicar de manera transversal en todas las concesiones, los que están principalmente relacionados con dos fases involucradas en todo proceso de reajuste extraordinario:
 - **Fase de habilitación o verificación del cumplimiento:** en la cual el Regulador, el Concesionario o el Concedente verifican que se ha cumplido la condición establecida en el contrato (variación del peaje y/o IPC superior al 10%) y pueden solicitar de Parte o Oficio (según lo permita el contrato de concesión) activar un proceso de reajuste extraordinario.
 - **Fase de fijación del valor de peaje extraordinario:** en la que el Regulador determina el valor del peaje extraordinario según las disposiciones expresamente señaladas en las cláusulas tarifarias.
79. Sin embargo, existen diferencias o aspectos no desarrollados en algunos contratos de concesión relacionados con actuaciones de las partes, regulación de plazos, entre otros, dependiendo de la Concesión de que se trate, por lo que considerando la naturaleza excepcional del reajuste extraordinario y el impacto que generará en los usuarios se ha identificado la necesidad de implementar un procedimiento que permita una aplicación estándar del proceso de reajuste extraordinario, que de mayor certidumbre a las

actuaciones del Regulador y de las partes, permita la trazabilidad del proceso y aporte mayor transparencia de cara a los usuarios.

80. En la medida que corresponde al Regulador disponer el reajuste extraordinario de la tarifa de peaje y teniendo en consideración la naturaleza excepcional de dicho procedimiento, se ha identificado la necesidad de implementar un procedimiento que permita una aplicación estándar del proceso de reajuste extraordinario, de conformidad con el marco contractual y normativo aplicable a todas las concesiones viales.
81. En aplicación de la cláusula 15 del REGO, el Consejo Directivo del Ositrán deberá disponer que el proyecto "Procedimiento para la aplicación del reajuste extraordinario de peajes en concesiones de la red vial", así como su exposición de motivos, sean publicados en el Diario Oficial El Peruano y en el Portal Institucional del Ositrán con la finalidad de recibir comentarios y sugerencias de los interesados, dentro del plazo de 15 días calendarios contados desde su publicación.

V. RECOMENDACIÓN

82. En virtud de lo expuesto, se recomienda a la Gerencia General remitir el presente Informe al Consejo Directivo para su aprobación.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

NT: 2021076688

ANEXO I

PROYECTO DE PROCEDIMIENTO PARA LA APLICACIÓN DEL REAJUSTE EXTRAORDINARIO

I. Objeto

1. El presente documento tiene por objeto establecer el procedimiento que será aplicado en los casos en los que corresponda disponer el reajuste extraordinario establecido en los contratos de concesión viales vigentes.

II. Finalidad

2. Brindar predictibilidad a las Partes relacionadas en los Contratos de Concesiones de infraestructura vial (Concedente y Concesionario) respecto a los plazos e información a ser presentada por estos, y el Regulador en el marco de habilitación y activación de los reajustes extraordinarios comprendidas en los contratos de concesiones viales.

III. Base legal

- Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte aéreo y modificatorias.
- Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos y modificatorias.
- Reglamento General de OSITRAN (REGO) aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y modificatorias.
- Reglamento de Organización y Funciones aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y modificatorias.
- Contratos de concesiones viales y sus respectivas adendas.

IV. Alcance

3. El presente documento será de aplicación dentro del marco de ejecución de la cláusula de reajuste extraordinario contenida en los contratos de concesión viales vigentes

V. Disposiciones Generales.

V.1. Competencia del Ositrán

4. De acuerdo con el numeral 3.1. del artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, que dispone la creación del Ositrán, este Organismo Regulador tiene la misión de regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

V.2. Ejercicio de la función normativa

5. Acorde con el artículo 13 del Reglamento General de Ositrán, en ejercicio de su función normativa, el Ositrán se encuentra facultado a emitir normas de carácter general referidos, entre otros, a sistemas tarifario o regulatorios, incluyendo las normas generales para su aplicación.

VI. Procedimiento para la aplicación del Reajuste Extraordinario

6. Conforme a lo establecido en los dieciséis (16) contratos de concesión de la red vial supervisados por Ositrán, el procedimiento de reajuste extraordinario contempla dos fases, una primera fase de habilitación o verificación refiere a la verificación del cumplimiento de

la condición que habilitaría la implementación del reajuste extraordinario y una segunda fase de fijación del valor o monto del peaje extraordinario que será puesto en vigencia en la Concesión,

7. Las Cláusulas de reajuste extraordinario presentan diferencias en relación a quien solicita el reajuste por lo que dicha fase del procedimiento tiene dos supuestos (inicio a solicitud de parte e inicio de oficio); mientras que todos los Contratos de Concesión establecen que en la fase de fijación, es el Regulador el encargado de fijar o establecer el valor del peaje extraordinario a ser cobrado en la Concesión, por lo que el procedimiento no plantea ninguna diferencia en cualquier escenario.

VI.1. Inicio del procedimiento de Reajuste Extraordinario

8. Para el caso de la fase de habilitación o verificación, tal como se mencionó previamente, este puede ser a solicitud de parte o de Oficio. En efecto, algunos contratos establecen que el reajuste extraordinario puede ser solicitado por el Concedente, otros que puede ser solicitado por el Concesionario, y un tercer grupo no identifican una solicitud inicial, lo que implica que la responsabilidad de iniciar el procedimiento de reajuste corresponde al Regulador, por lo tanto, en función del Contrato de Concesión que corresponda, el procedimiento de reajuste extraordinario puede ser activado por el Concedente, Concesionario siguiendo el supuesto de inicio de parte o de Oficio por el Regulador.
9. En ese sentido, en cualquiera de los dos escenarios, debe verificarse si efectivamente respecto al último reajuste ordinario se ha producido una variación superior al 10% del peaje⁷, ello implica que la fórmula de reajuste ordinario debe ser actualizada para obtener un valor de peaje cada mes (una vez obtenido los datos del mes previo de las variables involucradas) y compararlo con el valor de peaje del último reajuste ordinario.

a) Inicio del procedimiento de Parte

10. Conforme a lo descrito en la cláusula de reajuste extraordinario, el Concesionario o el Concedente, según corresponda, podrá solicitar al Ositrán, el inicio de un procedimiento reajuste extraordinario. Dicha solicitud deberá encontrarse debidamente fundamentada en atención a lo previsto en el Contrato de Concesión respectivo, adjuntando el detalle de la información utilizada.
11. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos evalúa la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad en un plazo máximo de dos (02) días hábiles contados desde el día siguiente de recibida dicha solicitud.
12. En caso la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos advierta alguna observación en la solicitud presentada, requerirá a la Entidad la subsanación que corresponda, otorgándole un plazo máximo de dos (02) días hábiles para realizar tal actuación. Transcurrido dicho plazo sin que se produzca la subsanación respectiva, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos tendrá por no presentada la solicitud, lo que se pondrá en conocimiento de la Entidad solicitante.
13. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, tendrá un plazo máximo de cuatro (04) días hábiles de recibida la solicitud de Parte o de subsanada las observaciones de la misma, para comunicar a las Partes la procedencia de la solicitud de inicio del procedimiento de reajuste extraordinario.
14. En caso que la evaluación de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos determine que se cumplen las condiciones que habiliten la aplicación de un reajuste extraordinario,

⁷ Existen tres (3) contratos de concesión cuya fórmula de reajuste ordinario anual depende únicamente del IPC (Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque, Tramo Vial Óvalo Chancay/ Dv.Variante Pasamayo-Huaral-Acos y Tramo Vial: Mocupe-Cayalti-Oyotún), en esos casos el contrato de Concesión establece que la verificación para el reajuste extraordinario se realiza sobre IPC (más del diez por ciento (10%) del IPC), desde el último reajuste ordinario. Al respecto, se debe resaltar que considerando que la fórmula de reajuste anual depende solo de la variación de IPC, una variación del 10% del IPC equivale a una variación del 10% del valor del peaje

la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, procederán a realizar la propuesta de fijación de Peaje del reajuste extraordinario.

15. En caso que la evaluación de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos determine que no se cumplen las condiciones que habiliten la aplicación de un reajuste extraordinario, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica elaborara un informe que sustente dicha posición, el cual deberá ser remitido a la Gerencia General en un plazo no mayor cinco (05) días hábiles.
16. La Gerencia General remite al Consejo Directivo el informe indicado en el párrafo anterior en un plazo máximo de dos (02) días hábiles de recibido el mismo. De ser el caso de que el Consejo Directivo apruebe el informe remitido, emitirá la resolución respectiva determinando no dar inicio al procedimiento de reajuste extraordinario.

b) Inicio de procedimiento de Oficio

17. Una vez se tenga disponible la información necesaria para la evaluación del reajuste extraordinario, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, tendrá un plazo máximo de cuatro (04) días hábiles para comunicar a las Partes el inicio del procedimiento de reajuste extraordinario. Posteriormente, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica procederán a realizar la propuesta de fijación de Peaje del reajuste extraordinario.

VI.2. Elaboración de la propuesta de fijación de Peaje

18. En un plazo máximo de ocho (08) días hábiles de notificado a las Partes, se debe dar inicio al Procedimiento de reajuste extraordinario, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica presentarán un informe a la Gerencia General, en el cual se establecerán las pautas para determinar el valor del peaje y tarifa que deberá cobrar el Concesionario en el marco del reajuste extraordinario. Dicho informe deberá contener como mínimo la siguiente información:
 - Para el caso de Concesiones que presenten una fórmula de reajuste que dependa de las variables IPC; CPI y Tipo de Cambio.
 - Análisis que detalle los factores que permiten la condición habilitante de aplicación del reajuste extraordinario.
 - Pautas para determinar el valor del peaje y la tarifa que deberá ser cobrada por el Concesionario, el cual deberá precisar la fórmula y valor de todas las variables a ser utilizadas en el cálculo del reajuste extraordinario, que conforme a los estipulado en los contratos de concesión, únicamente se deberá reemplazar el Tipo de Cambio en el primer componente de la fórmula, manteniendo el resto de variables constantes, conforme al último reajuste ordinario, siendo que el Tipo de Cambio diario a ser utilizado el del día que el Consejo Directivo del Ositrán apruebe el reajuste extraordinario.
 - Para el caso de Concesiones que presenten una fórmula de reajuste que dependa solo del IPC.
 - Análisis que detalle los factores que permiten la condición habilitante de aplicación del reajuste extraordinario.
 - Cálculo de peaje y tarifa que deberá cobrar el Concesionario.
19. La Gerencia General contará con un plazo máximo de dos (02) días hábiles contados desde el día siguiente de recibido el informe referido el párrafo anterior para remitirlo al Consejo Directivo.
20. De ser el caso de que el Consejo Directivo apruebe el informe remitido por los Órganos de Línea, emitirá la resolución respectiva determinando que si correspondía realizar el

procedimiento de reajuste tarifario y determinara el valor del peaje y tarifa que deberá cobrar el Concesionario, la cual será comunicada a las Partes.

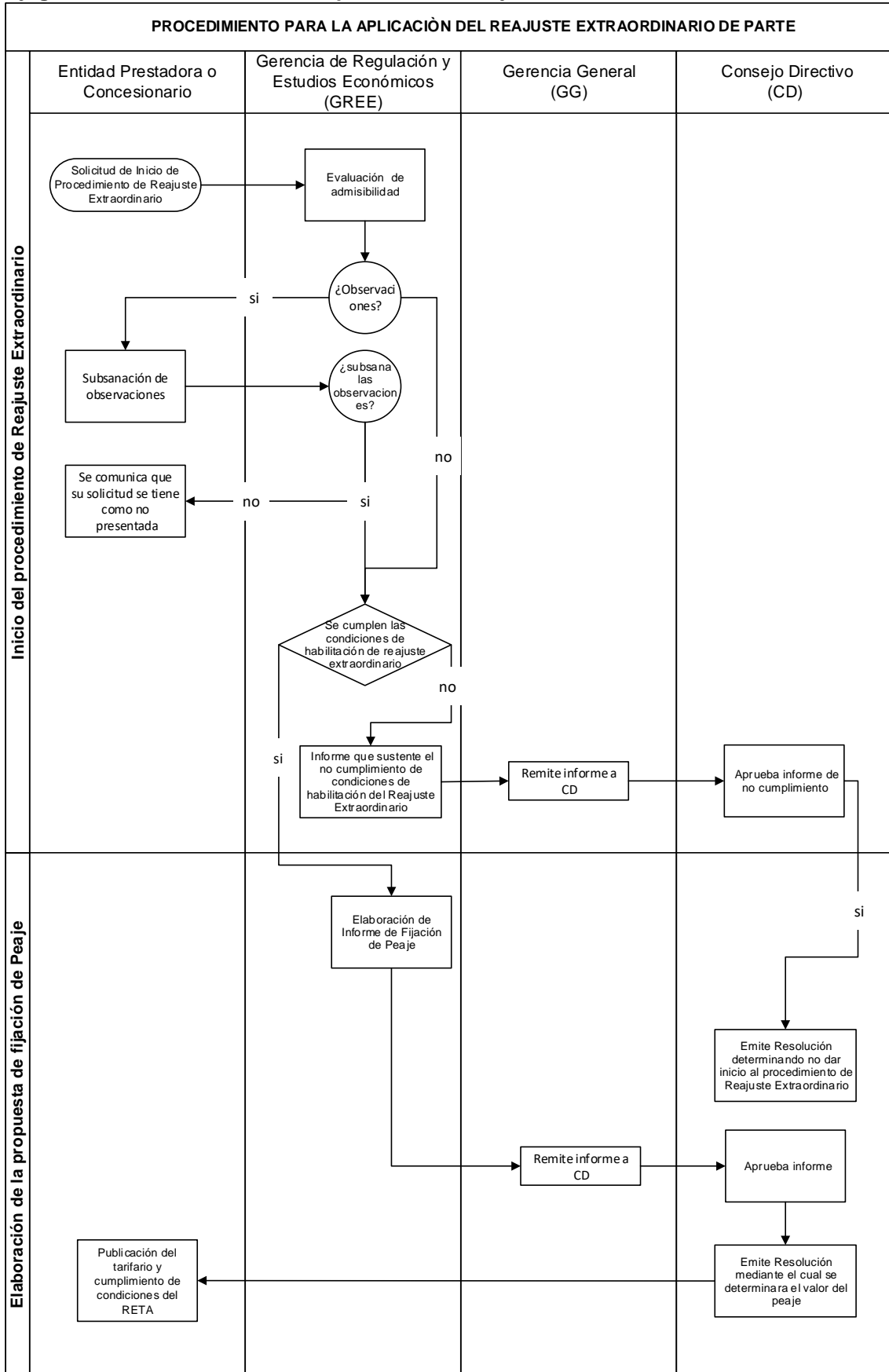
VII. Publicación de las Tarifas de peaje

21. En un plazo máximo de dos (02) días hábiles, de recibida la resolución del Concejo Directivo en la que se aprueba a tarifa que deberá cobrar el Concesionario en el marco del reajuste extraordinario, como se precisó anteriormente el Concesionario deberá cumplir con el procedimiento de publicación del tarifario y demás disposiciones establecidas en el RETA de Ositrán.

VIII. Disposiciones finales

22. Acorde con la cláusula de reajuste extraordinario, el tipo de cambio a utilizar para calcular del valor del nuevo peaje por reajuste extraordinario, corresponderá al publicado en el diario oficial "El Peruano" el día en que el Consejo Directivo del Ositrán disponga el reajuste extraordinario, considerando que es el valor más cercano a la fecha de entrada en vigencia del reajuste extraordinario.
23. La tarifa del reajuste extraordinario se mantendrá vigente hasta que hasta se determine un nuevo reajuste extraordinario o hasta la fecha que corresponda realizar el siguiente reajuste ordinario, lo que ocurra primero, siendo que este último deberá fijarse acorde con las condiciones establecidas en las cláusulas de reajuste ordinario de cada Contrato de Concesión.

Flujograma del Procedimiento de aplicación del reajuste extraordinario



Flujograma del procedimiento para aplicación del reajuste extraordinario

