

Señor(es)  
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO  
PRESIDENTA DEL CONSEJO DIRECTIVO  
**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSION EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PUBLICO - OSITRAN**  
CAL. LOS NEGOCIOS - PISO 2 URB. LIMATAMBO 182 LIMA LIMA SURQUILLO - SURQUILLO  
Presente.-

**Asunto** : Comentarios al proyecto normativo denominado "Procedimiento para la Aplicación del Reajuste Extraordinario de Peajes en Concesiones de la Red Vial"

**Referencia** : a) Oficio N° 0225-2021-PD-OSITRAN E-286050-2021  
b) Resolución de Consejo Directivo N° 0038-2021-CD-OSITRAN

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted a fin de hacerle llegar mis cordiales saludos en virtud del documento de la referencia (a), por medio del cual se pone en conocimiento a esta Dirección General el proyecto normativo denominado "Procedimiento para la Aplicación del Reajuste Extraordinario de Peajes en Concesiones de la Red Vial", el cual fue publicado en el diario oficial El Peruano el 27 de agosto de 2021 mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0038-2021-CD-OSITRAN, respecto del cual remitimos las siguientes apreciaciones:

**Reajuste extraordinario en un año calendario:**

El proyecto de procedimiento para la aplicación del reajuste extraordinario publicado por el Ositran parte, en principio, de una lectura o interpretación del siguiente texto:

**Texto 1:**

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, (...)

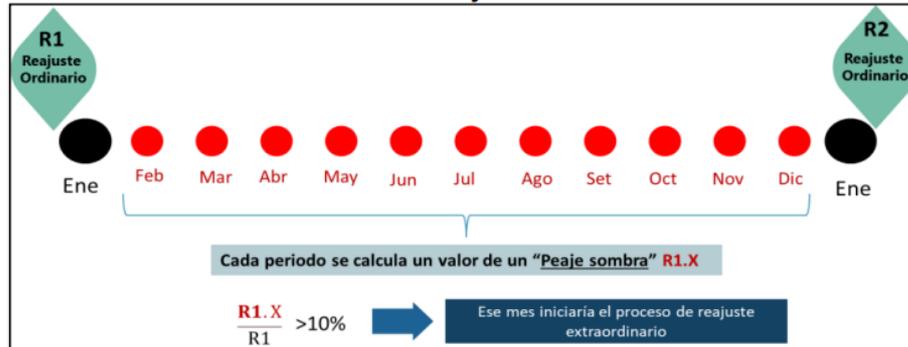
De la literalidad de este texto, Ositran concluye que el reajuste extraordinario se realiza dentro de un intervalo de tiempo equivalente al año calendario (de enero a diciembre), el cual corresponde al periodo de tiempo que existe entre cada reajuste ordinario. En el informe de Ositran se muestra el siguiente gráfico:





Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres  
Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia

**Gráfico N° 02**  
**Proceso de seguimiento y verificación de la habilitación de activación de reajuste extraordinario.**



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

**Reajuste extraordinario sin mención a un año calendario:**

No obstante, los contratos de la Red vial 5 y Red vial 6 tienen una redacción distinta, que es la siguiente:

**Texto 2:**

En la eventualidad de que se produzca una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, (...)

Como se aprecia del texto de estos dos (2) contratos, no se incluye la condición que el reajuste extraordinario se encuentre dentro de un año calendario. Por el contrario, para el caso de estos contratos<sup>1</sup> podría interpretarse que el reajuste extraordinario se origina a consecuencia de una variación de 10% del peaje entre cada ajuste ordinario, y no sería un procedimiento a efectuarse de manera mensual.

Teniendo en cuenta ello, no puede asumirse para los 16 contratos viales de APP que el reajuste extraordinario deba aplicarse en cualquier mes de un año calendario.

**Implicancias de la lectura del Ositrán al Texto 1:**

Para poder explicar las implicancias desde una perspectiva de distribución de riesgos que subyacen de la lectura del Ositrán respecto al Texto 1 debemos señalar lo siguiente.

El riesgo de ingresos en los contratos viales de APP se encuentra compuesto por:

<sup>1</sup> Debe tenerse en cuenta que los contratos de la Red vial 5 y Red vial 6 son los primeros contratos vigentes suscritos en los años 2005 y 2016, respectivamente. En otras palabras, posteriormente a estos contratos se introduce en la redacción de estas cláusulas el siguiente texto "(...) **de que dentro de un (1) Año Calendario (...)**".

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1562925> ingresando el número de expediente **I-293979-2021** y la siguiente clave: OMVMR4 .



Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres  
Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia

- Riesgo de demanda: probabilidad que la demanda observada por el servicio sea menor a la demanda estimada o esperada.
- Riesgo de peaje (precio): probabilidad que el precio real por el servicio sea menor al precio estimado o esperado.

En los contratos viales de APP, el precio esperado se encuentra fijado a través de un peaje base en moneda USD; no obstante, el precio (peaje) real puede verse afectado por variaciones en la inflación y tipo de cambio (ambos considerados como riesgos macroeconómicos), dado que el cobro a los usuarios es en moneda PEN. Para mitigar este riesgo, en estos contratos se ha establecido un mecanismo denominado ajuste ordinario, que en la mayoría de estos es una indexación periódica anual por inflación (doméstica y extranjera) y tipo de cambio. Este mecanismo significa que el riesgo de precio, en determinada medida, está siendo asignado a los usuarios.

Dos de las tres (3) clasificaciones que puede tener el riesgo de tipo de cambio pueden afectar el flujo de caja del proyecto, estos son: riesgo de transacción de tipo de cambio (corto plazo) y riesgo de operativo de tipo de cambio (largo plazo). El primero de ellos puede mitigarse a través de la contratación de productos de cobertura de riesgo como seguros de cambio (*forward*); es decir, este riesgo es asegurable. En tanto, puede entenderse que el segundo (para el caso de los contratos viales de APP) se encuentra mitigado a través del mecanismo de reajuste anual ordinario, dado que es aplicable por un periodo igual o mayor a 15 años<sup>2</sup>.

De lo señalado, es importante resaltar el carácter anual y de largo plazo del reajuste ordinario, pues son estas las principales características bajo las cuales se ha distribuido el riesgo de tipo de cambio asociado al precio hacia los usuarios, y permite también garantizar (*ceteris paribus*) la sostenibilidad financiera de largo plazo del proyecto. La lectura que tiene Ositran lleva a que el reajuste extraordinario se convierta en un mecanismo de corto plazo que protege al concesionario de la volatilidad excesiva del tipo de cambio en el corto plazo (en un año calendario), cuando existen en el mercado productos de cobertura para este riesgo que con una eficiente gestión del privado (concesionario) puede mitigarse, con el objetivo de reducir el descalce de monedas entre los ingresos y egresos.

En el supuesto negado que la lectura del Ositran sea la correcta, por qué trasladar el riesgo de tipo de cambio asociado al precio en el corto plazo al usuario en su totalidad en aquellos casos donde el privado haya contratado algún producto de cobertura. En este supuesto negado, el efecto diferencial entre el riesgo asegurable y no asegurable debería ser retenido por el usuario y no la totalidad del efecto.

<sup>2</sup> Contratos como Mocupe-Cayaltí-Oyotún tienen una fase de operación y mantenimiento igual a 15 años, periodo en el cual se aplica el ajuste ordinario.



**PERÚ**Ministerio  
de Transportes  
y ComunicacionesViceministerio  
de TransportesDirección General de  
Programas y Proyectos  
de Transportes

Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres  
Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia

En suma, en los contratos de APP no resulta eficiente tener mecanismos de mitigación de riesgos de corto plazo (menores o igual a un año) a causa del tipo de cambio, pues este riesgo, en determinada medida, puede ser mitigado por el privado, y su volatilidad en el corto plazo no afecta la sostenibilidad financiera de largo de plazo del proyecto en la medida que exista un mecanismo contractual de largo plazo para ello (reajuste ordinario). Lo contrario, supone que los usuarios retengan el riesgo de tipo de cambio producto de una volatilidad excesiva en el corto plazo, generándose una pérdida sustancial en el valor del excedente de consumidor agregado.

### Otras observaciones:

Otro problema que subyace de la lectura del Ositran respecto al Texto 1 es la fórmula de cálculo mensual del denominado “peaje sombra”, el cual no se desprende con claridad de los contratos, sino resulta de un supuesto del Regulador. Por el contrario, el Texto 2 al omitir “año calendario” no permite interpretar que el “peaje sombra” sea determinado entre ajustes ordinarios, ni la fórmula bajo la cual se calcularía.

En atención a los comentarios previamente señalados, se recomienda reevaluar el proyecto normativo, en la medida que la aprobación de un eventual procedimiento como el que se propone implicaría el establecimiento de nuevas reglas a las ya previstas en los contratos de concesión y que, además, ello podría devenir en una situación lesiva para los usuarios.

La referida apreciación se basa en que si bien los contratos estipulan la aplicación de las disposiciones vigentes, estas últimas solo serán eficaces para las Partes, en tanto no se contrapongan a la regulación acordada por las Partes ni se afecte la cláusula del equilibrio económico financiero, la cual está enmarcada en el respeto a la libertad contractual, conforme con lo previsto en el artículo 62 de la Constitución Política del Perú y el fundamento 87 de la sentencia 359/2020 emitida por el Tribunal Constitucional, el 25 de agosto de 2020, recaída en el Expediente 0006-2020-PI<sup>3</sup>.

No obstante, lo indicado en las líneas precedentes, se sugiere que previo a la aprobación del proyecto normativo objeto de comentario, el Consejo Directivo del Ositran, en el marco de sus competencias, realice una interpretación de los dieciséis (16) contratos de concesión de infraestructura vial respecto al reajuste extraordinario de peajes y, asimismo, evalúe el eventual impacto de la aprobación de un procedimiento como el propuesto en los contratos de concesión.

---

<sup>3</sup> **Caso de la ley que suspende el cobro de peajes:** “87. Como ya se ha revisado, la ley impugnada es, en realidad, un beneficio económico otorgado a las actividades de transporte, consistente en eximir las del pago de peaje. Sin embargo, al conceder tal beneficio, la ley viola el mandato del artículo 62 de la Constitución, conforme al cual los términos contractuales no se pueden modificar por leyes u otras disposiciones de cualquier clase”.

**BICENTENARIO  
PERÚ 2021**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1562925> ingresando el número de expediente **I-293979-2021** y la siguiente clave: OMVMR4 .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú  
Telf.: (511) 615 7800  
[www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe)



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Viceministerio  
de Transportes

Dirección General de  
Programas y Proyectos  
de Transportes

Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres  
Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia

Finalmente, sin perjuicio de las apreciaciones precitadas, la Dirección de Inversión Privada en Transportes, en caso tenga comentarios adicionales, los remitirá en forma oportuna.

Sin otro particular, me despido de usted.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

**EMERSON JUNIOR CASTRO HIDALGO**  
DIRECCION DE INVERSION PRIVADA EN TRANSPORTES  
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

EJCH/gcsa



BICENTENARIO  
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1562925> ingresando el número de expediente **I-293979-2021** y la siguiente clave: OMVMR4 .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú  
Telf.: (511) 615 7800  
[www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe)