

**INFORME CONJUNTO N° 00123-2021-IC-OSITRAN**  
**(GRE - GAJ)**

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

De: **MELINA CALDAS CABRERA**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)

**HUMBERTO SHEPUT STUCCHI**  
Gerente de Asesoría Jurídica

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

Fecha: 24 de setiembre de 2021

---

**I. OBJETIVO**

1. El objeto del presente informe es establecer el 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 IPC<sup>1</sup>, dicho peaje será objeto de un reajuste extraordinario a ser determinado por el Organismo Regulador.
3. El 19 de agosto de 2021 las Gerencias de Asesoría Jurídica y de Regulación y Estudios Económicos, remitieron a la Gerencia General del Ositrán el Informe Conjunto N° 108-2021-IC-OSITRAN, adjuntando el proyecto del Procedimiento para la aplicación del reajuste extraordinario de peajes en concesiones de la red vial y su Exposición de Motivos.
4. 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.
5. El 27 de agosto de 2021, se remitió a la Gerencia General del Ositrán el Informe Conjunto N° 110-2021-IC-OSITRAN, mediante el cual se absuelven las observaciones realizadas al Informe Conjunto N° 108-2021-IC-OSITRAN.
6. Con fecha 27 de agosto de 2021, se publicó en el diario oficial El Peruano, la Resolución de Consejo Directivo N° 0038-2021-CD-OSITRAN, conteniendo (i) el texto de proyecto de procedimiento para la aplicación del reajuste extraordinario de peajes en concesiones de la red vial y (ii) su Exposición de Motivos, disponiendo un plazo de quince (15) días calendario para la recepción de comentarios de los interesados, plazo contado a partir del día siguiente de la publicación del proyecto de procedimiento. El referido plazo venció el 11 de setiembre de 2021.
7. Dentro del plazo concedido por la Resolución de Consejo Directivo N° 0038-2021-CD-OSITRAN se recibieron comentarios por parte de la Sociedad Concesionaria Autopista del

---

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

Norte S.A.C., Concesionaria Vial del Sol S.A., Desarrollo Vial de los Andes S.A.C, los cuales fueron evaluados y forman parte de la matriz de comentarios adjunto al presente documento.

8. Por otro lado, fuera del plazo establecido por la Resolución de Consejo Directivo N° 0038-2021-CD-OSITRAN se remitieron a Ositrán comentarios por parte de Norvial S.A., INTERSUR Concesiones S.A y la Contraloría General de la República; no obstante, los mismos también han sido evaluados y forman parte de la matriz de comentarios adjunta al presente documento.
9. Asimismo, el 14 de setiembre de 2021, el Ositrán recibió el Oficio N° 4555-2021-MTC/19, mediante el cual la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, la DGPPT) remitió comentarios al "Procedimiento para la aplicación del reajuste extraordinario de peajes en concesiones de la red vial". En el referido documento, la DGPPT sugiere que, previo a la aprobación del procedimiento mencionado, el Consejo Directivo del Ositrán, 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.
10. El 22 de setiembre del 2021, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 2380-2021-CD-OSITRAN, que aprueba el Informe Conjunto N° 00121 -2021-IC-OSITRAN, se estableció que no que no corresponde iniciar el procedimiento de interpretación de las cláusulas de reajuste tarifario previstas en los dieciséis (16) Contratos de Concesión de la Red Vial Nacional solicitado mediante Oficio N° 4555-2021-MTC/19.

### **III. ANÁLISIS**

#### **III.1. Marco legal aplicable**

11. 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.
12. 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.
13. 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.
14. 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.

15. 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.
16. 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.
17. 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**

18. 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.
19. 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**
20. 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.
21. 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.

22. 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**

	<b>Concesión</b>	<b>Concesionario</b>	<b>Tipo</b>	<b>Cláusula de reajuste</b>
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.	Consortio 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.

23. 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]

24. 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.
25. 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.

26. 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]

27. 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 dólares de Estados Unidos, por lo que en su fórmula de reajuste incorporan el tipo de cambio, además del IPC.
28. 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.
29. 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)<sup>2</sup>, 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 vigencia<sup>3</sup>. Ello con la finalidad de poner en conocimiento de los usuarios tales modificaciones de manera oportuna.
30. De este modo, en virtud de lo establecido en el 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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

antes de la fecha de entrada en vigencia de la nueva tarifa, 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**

31. 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 regular de duración de un peaje.
32. 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 tiene como consecuencia una modificación de la tarifa (aumento o disminución) que se cobra a los usuarios de la red vial concesionada adicional a la efectuada regularmente por el Concesionario.
33. 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.*

34. 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 la responsabilidad de efectuar dicho reajuste y finalmente establece el método que debe utilizar el regulador para calcular el peaje extraordinario.
35. 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]

36. 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.
37. 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 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 añadido]

38. 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 de las Partes, 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.

39. Por su parte, los Contratos de Concesión de las otras cuatro (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]

40. 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 prescripción de una forma de cálculo de un nuevo peaje); además, también establecen que el reajuste procederá a solicitud de los concesionarios y establece un plazo de treinta (30) días para que el Regulador efectúe dicho reajuste.

41. 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]

42. Finalmente, en los contratos de concesión donde la 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) la previsión para el reajuste extraordinario 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]

43. 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.

44. 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 previsiones 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.
45. 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.

### III.3. Fases del reajuste extraordinario

46. 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, la cual es recogida 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, recogida 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><b><u>“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”.</u></b></p>	<p>a. Fase de verificación del cumplimiento de condición para la activación de reajuste extraordinario.</p> <p>b. Fase de fijación del valor del valor de peaje extraordinario.</p>
---	---

**Gráfico N° 01**  
**Fases del reajuste extraordinario de peaje**



47. 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 o el Concedente podrán solicitar que se proceda a efectuar el reajuste extraordinario, o el mismo Regulador procederá de oficio con el reajuste (dependiendo de lo que se encuentre establecido en el respectivo contrato).
48. Es importante resaltar que, para cada fase, el párrafo establece quién será el encargado de la fase 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.
49. Sin embargo, para el caso de la **fase de verificación y posterior solicitud de reajuste extraordinario**, 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. Al respecto, cabe precisar que en algunos contratos de concesión, la fijación del nuevo valor del peaje no se realiza si alguna de las Partes (Concedente o Concesionario) no lo ha solicitado.

50. Finalmente, se debe mencionar que en algunos contratos se otorga un plazo de 30 días para que el Regulador realice las actuaciones que corresponda para efectuar el reajuste.

**a) Fase de verificación del cumplimiento de condición**

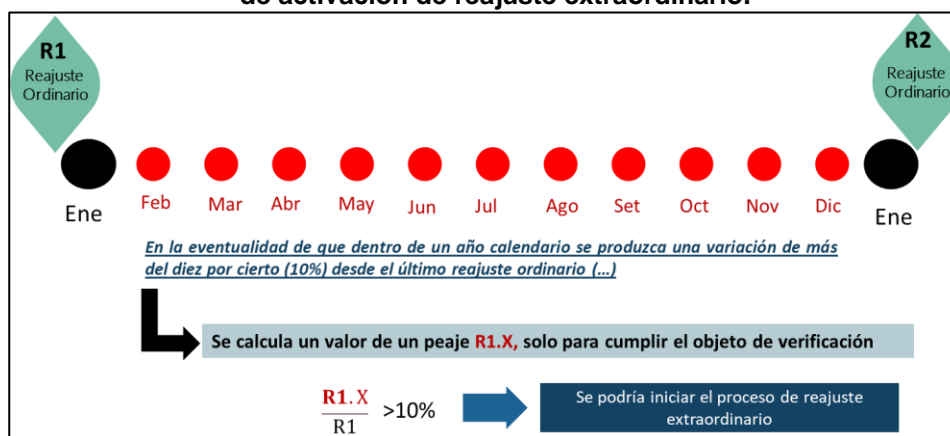
51. Esta etapa del procedimiento describe el contexto o condición que debe cumplirse para que el reajuste extraordinario resulte aplicable. Teniendo en cuenta el Contrato de Concesión, pueden presentarse dos tipos de condición, dependiendo si la fórmula de reajuste ordinario contempla variaciones del IPC, CPI y Tipo de Cambio o solo del IPC<sup>4</sup>.

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

52. En el primer caso (variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario), luego de realizado el reajuste ordinario anual, y durante el periodo que transcurre hasta que corresponda efectuar el siguiente reajuste ordinario, con el objeto de verificar si se cumple o no con la condición para el reajuste extraordinario, el Regulador debe efectuar un monitoreo permanente de la evolución del valor del peaje; en particular, en aquellos contratos que prevén que el Regulador debe iniciar de oficio el procedimiento de reajuste extraordinario. Para tal monitoreo permanente se va estimando el valor de nuevos peajes en cada periodo en que se cuente con información nueva de las variables IPC, CPI y TC.
53. Es importante aclarar que el monitoreo realizado por parte del Regulador no implica que se esté generando una nueva obligación a las Partes, sino que es una labor propia del Regulador; siendo que en los contratos en los que se ha pactado que el reajuste extraordinario procederá a solicitud del Concedente o Concesionario, estos pueden optar o no por implementar algún mecanismo de seguimiento que estimen más conveniente, considerando su potestad de activación del mecanismo de reajuste extraordinario.
54. Asimismo, cabe precisar que dicho monitoreo tampoco implica en forma alguna que se realizará un reajuste extraordinario cada mes; sino que el Regulador, como parte del ejercicio de sus funciones, deberá realizar un seguimiento de los peajes posterior a que el Concesionario lleva a cabo el reajuste ordinario anual, con el objeto de verificar si en algún momento, antes del siguiente reajuste ordinario, se supera el umbral del 10% antes indicado y únicamente en ese escenario y bajo dicha condición se realizaría el reajuste extraordinario de oficio. Por tanto, no llevar a cabo el monitoreo antes señalado podría implicar que el Regulador no identifique cuándo se cumple con la condición mencionada y no cumpla con lo establecido en los Contratos de Concesión de la Red Vial Nacional.
55. En ese marco, para efectos de efectuar este monitoreo del valor del peaje, resulta necesario ir estimando un valor de peaje para varios periodos después del reajuste ordinario y cada uno de ellos debe ser comparado con peaje del último reajuste ordinario para verificar si se llega a cumplir 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:

<sup>4</sup> Para efectos de la verificación del cumplimiento de la condición.

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



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

56. Por tanto, para el caso de los contratos donde se establezca que el Regulador realizara el reajuste extraordinario de oficio, si como parte del monitoreo se verifica que se ha producido una variación superior al 10%, el Regulador procederá a realizar el reajuste extraordinario, siendo que con dichas actuaciones se agota esta fase del procedimiento.
57. Por otro lado, acorde con lo mencionado previamente, pese a que el Concesionario o el Concedente no están obligados a realizar un monitoreo, resulta razonable que estos deberán verificar la variación del 10% si desean solicitar el reajuste extraordinario de peaje. En efecto, para los contratos de concesión donde se establece que el reajuste extraordinario se realiza a solicitud del Concesionario o Concedente, la Parte correspondiente tiene la facultad de remitir una comunicación al Regulador solicitándole que proceda a realizar el reajuste extraordinario al verificar que se ha producido una variación superior al 10% del peaje, siendo que con dichas actuaciones se agota esta fase del procedimiento.
58. En cualquier situación, para determinar el valor que servirá para realizar la comparación corresponde utilizar la fórmula de reajuste ordinario establecida en la misma cláusula de cada contrato de concesión, la cual incluye entre sus componentes valores mensuales de IPC y CPI, así como el Tipo de Cambio promedio mensual<sup>5</sup>.
59. El segundo caso (variación de más del 10% del IPC desde el último reajuste ordinario) está referido a aquellos contratos en los cuales la fórmula de reajuste ordinario depende solo de la variable IPC y se deben considerar las variaciones mensuales de dicho indicador publicado por el INEI. En efecto, cada mes que el INEI publique un nuevo valor de IPC, este debe compararse con el IPC utilizado en el último reajuste ordinario anual y verificar si la variación del índice es o no superior al 10%.
60. 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, por lo cual el Regulador realizará un monitoreo similar al mencionado en el primer caso.

<sup>5</sup> Al respecto, es importante precisar que para el caso de IIRSA Centro-Tramo 2 y el Tramo Vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv Ilo – Tacna – La Concordia, los reajustes ordinarios consideran el tipo de cambio del último día útil del mes.

**b) Fase de fijación del valor de peaje extraordinario**

61. Una vez determinado que se cumplió la condición para el reajuste extraordinario, considerando lo estipulado cada contrato, de ser el caso que el Concedente o el Concesionario soliciten que se determine el valor del peaje en el marco del reajuste extraordinario o que el Regulador inicie el procedimiento de oficio, corresponderá a este último fijar el valor del peaje extraordinario que será cobrado por el Concesionario, para lo cual los Contratos de Concesión han previsto lo siguiente:

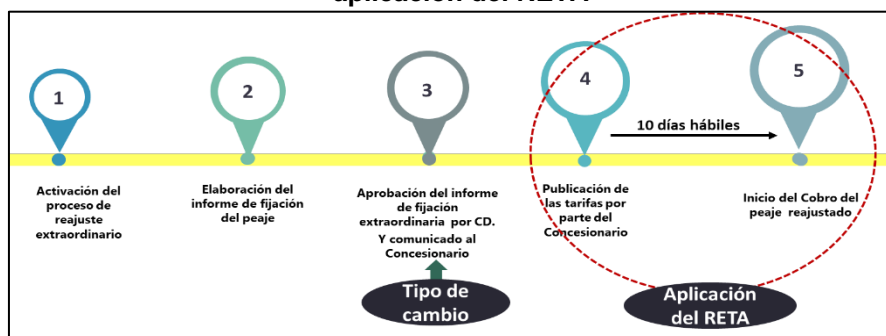
$Peaje = \left[ (US\$1,50 * 50\%) \times \left( \frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[ (US\$1,50 * 50\%) \times \left( \frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$	<p><i>“(...) el Peaje será fijado <b>incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio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

62. En el primer caso, cabe recordar que la fórmula de reajuste ordinario que incluye el tipo de cambio, además del IPC y el CPI:

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

63. 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 de la fecha en la que se produzca el reajuste extraordinario, por lo que corresponde mantener constante los valores del resto de las variables conforme a los valores del último reajuste ordinario.
64. De acuerdo con lo especificado en los Contratos de Concesión, el tipo de cambio a ser reemplazado en la fórmula antes señalada será el Tipo de Cambio del Sistema Financiero de 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.
65. 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:

**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.

66. En ese sentido, la modificación del tarifario que correspondería efectuar a consecuencia de un reajuste extraordinario deberá estar publicada 10 días hábiles antes de la fecha de inicio del cobro de la nueva tarifa. 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.
67. 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.
68. En el segundo caso, 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:

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

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.**

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

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

70. Considerando lo expuesto en el acápite anterior, en la medida que corresponde al Regulador disponer el reajuste extraordinario 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 su aplicación estándar, de conformidad con el marco contractual y normativo aplicable a todas las concesiones viales.
71. 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.
72. Cabe precisar que el presente Procedimiento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión, por lo cual, en caso surgiera una posible divergencia, prevalecerá lo dispuesto en los respectivos contratos de concesión.
73. El procedimiento que incluye las modificaciones incorporadas a partir del análisis de los comentarios recibidos de las partes interesadas se ha desarrollado en el anexo de este Informe, a efectos de que sean evaluado por el Consejo Directivo de Ositrán y se disponga su aprobación.

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

74. 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.

75. 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.
76. 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 1<sup>6</sup>, 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.

#### **IV. CONCLUSIONES**

77. 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.
78. El reajuste ordinario anual consiste en un mecanismo automático a cargo del Concesionario que se realiza cada doce (12) meses para modificar el 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.
79. 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.
80. 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 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 de Oficio

---

<sup>6</sup> 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.

(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.

81. La propuesta normativa se apoya en la función normativa del Ositrán, así como en los objetivos institucionales del de velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y la correcta aplicación de los mecanismos y disposiciones de reajuste tarifario.
82. En ese sentido, 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.

## **V. RECOMENDACIÓN**

83. En virtud de lo expuesto, se recomienda a la Gerencia General remitir el presente Informe Conjunto al Consejo Directivo para la aprobación del Procedimiento para la aplicación del reajuste extraordinario de peajes en concesiones de la red vial “.

Atentamente,

**MELINA CALDAS CABRERA**

Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)

**HUMBERTO SHEPUT STUCCHI**

Gerente de Asesoría Jurídica

NT: 2021086448