



24251

740
238859



AFIN N° 308 – 2018
Lima, 19 de noviembre de 2018. 23 NOV 2018

Señor Congresista
WUILIAN MONTEROLA ABREGU
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
Congreso de la República del Perú
Presente.-

Referencia: Proyecto de Ley N° 1389/2016-CR "Proyecto de Ley que establece condiciones mínimas para el cobro de peaje en la infraestructura vial"-texto sustitutorio.

De nuestra consideración:

Por medio de la presente lo saludamos y a su vez alcanzamos nuestra opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1389/2016-CR "Proyecto de Ley que establece condiciones mínimas para el cobro de peaje en la infraestructura vial" (en adelante, el Proyecto de Ley).

Nuestra opinión es contraria al pre dictamen del proyecto de ley y los argumentos, en extenso, figuran en el Anexo que forma parte integrante de la presente comunicación. No obstante ello, de manera general consideramos que el Proyecto de Ley no cuenta con sustentos económicos o técnicos. Aprobar una Ley como la propuesta tiene consecuencias devastadoras para el desarrollo de la infraestructura vial en el país.

En todos los países está generalizado el "pago por uso" de la red de autopistas. Es decir, el usuario solo paga por el uso de la infraestructura, convirtiéndose en un sistema autosostenible. Gracias a este modelo, dichos países puedan dedicar la parte de impuestos, que estaría destinada al mantenimiento de esta red de autopistas urbanas a materias de necesidad universal como educación, investigación e innovación, sanidad y pensiones. Ejemplos de estos alcances sobran, pudiendo citar a ciudades como Santiago de Chile, con varias arterias principales con pago de peajes; Dallas, con los "Managed Lanes"; Sidney, donde las principales vías de alta capacidad de la ciudad son de Peaje; y, un largo etcétera de ciudades como: Madrid, Tokio, Manila, Washington, Yakarta, Charlotte, Sao Paulo, entre otras.

Eliminar los peajes en las concesiones implica obligar a todos los ciudadanos a pagar por infraestructuras viales que no todos utilizan. Esto incluye a los ciudadanos que tienen menos recursos económicos, que acaban subvencionando a través de sus impuestos a los usuarios que las utilizan.



Reiteramos que regular el peaje y las vías alternas conforme a lo propuesto en el proyecto de Ley, solo generará que el Estado tenga que cofinanciar toda la inversión de la infraestructura y encontrar fondos para su mantenimiento, y en consecuencia solo podrá hacer las vías que se necesita por obra pública y asumir todos los costos y los riesgos que ello implica.

Consideramos que un Proyecto de Ley como el que se pretende aprobar incrementará la brecha de infraestructura que ya acumula el Perú, afectando un factor trascendental para el desarrollo económico de cualquier país y por lo tanto para el bienestar de su gente.

Seguros de la atención que se servirá brindar a la presente, quedamos de usted.

Atentamente,


Leonie Roca
Presidenta



Ayuda Memoria Proyecto de Ley N° 1389/2016-CR “Proyecto de Ley que establece condiciones mínimas para el cobro de peaje en la infraestructura vial”

Comentarios Generales

En el proyecto de ley propuesto no se toma en cuenta que el peaje por el uso de infraestructura pública, así como cualquier otra retribución, precio o tarifa, es la forma como se repaga la inversión, la operación y el mantenimiento en vías concesionadas.

Un aspecto fundamental no contemplado en el proyecto de ley, es que detrás de un proyecto vial existe una estructuración financiera, que en el caso de las APP en vías autofinanciadas toma en cuenta la inversión a realizar y el retorno de dicha inversión a través del peaje, o considera una mezcla de cofinanciamiento y peaje en el caso de las APP cofinanciadas. En consecuencia, el criterio para el establecimiento de peajes obedece a la estructuración financiera, y no a las distancias entre peajes.

Otro aspecto a considerar es que el proyecto de ley establece la obligatoriedad de construir una vía libre alterna o accesoria, paralela a la obra principal. Al estructurar el proyecto se tendrá que considerar primero la posibilidad física de hacerla, la inversión necesaria en la vía alterna o accesoria que se plantea y su impacto de que se logre menor tráfico en la vía principal, para añadirlo al cobro del peaje; el costo de esta vía alterna indefectiblemente tendría que ser i) cubierto con recursos del Estado, por lo que la obra sería remunerada con una mezcla de peaje y cofinanciamiento, o ii) con su inclusión en la inversión del privado, cuyo retorno es también a través del peaje. No existe la posibilidad de contar con una vía alterna paralela de costo cero o libre de peaje.

Un tema no contemplado en la iniciativa legislativa es que la red vial nacional puede ser de carácter urbano o periurbano, e interurbana. En este último caso en especial en la Sierra, construir una vía alterna es inviable financiera y técnicamente, por la difícil geografía.

Comentarios Específicos

1) Artículo 1°.- Objeto de la Ley

Se cobra peaje en infraestructura vial concesionada y no concesionada.



La tarifa del peaje por el uso de una vía pública, no es establecida a libre albedrío por el inversionista privado, esta obedece a un proyecto de inversión y a las necesidades de mantenimiento y además se encuentra sometida a la revisión y aprobación del Regulador, por lo que no cabe asumir que el cobro de peaje esté asociado a corrupción.

En consecuencia, regular por ley una tarifa de un servicio público, desnaturaliza su finalidad y equivale a que la tarifa de energía eléctrica, del agua, del teléfono, de la tarifa aeroportuaria, portuaria o similares se determinen por ley con criterio político y no técnico.

Ello no solo afectaría a las concesiones viales que en la actualidad representan el 4% de todas las carreteras a nivel nacional (incluyendo nacionales, regionales y rurales). Los diferentes responsables de las vías no concesionadas tampoco podrían atender a éstas.

Sin peajes, simplemente no habrá infraestructura de calidad, porque el Estado no cuenta con los suficientes recursos para asumir todas las necesidades existentes, futuras y peor aún las necesidades de vías que todos conocemos.

La provisión de niveles de servicio deficientes en infraestructura vial no es necesariamente consecuencia de actos de corrupción, sino de diversos factores: Incumplimientos contractuales por entrega de terrenos, falta de control en el tránsito, que depende de otras autoridades no de los concesionarios, no hay intervención en los paraderos, transporte informal, ausencia de fiscalización, falta del control del pesaje y una serie de condiciones más que generan esa situación. En su mayor parte de responsabilidad de la entidad pública concedente.

Artículo 2°.- Sujeto y ámbito de aplicación:

El artículo no es claro. Se establece que la ley es aplicable a las personas naturales o jurídicas que utilizan la infraestructura vial no concesionada, pero al mismo tiempo señala que "establecen reglas mínimas para las vías que se concesionan en todo el territorio nacional". Debe precisarse esta dicotomía.

Por otro lado, consideramos que el artículo en mención debe precisar, además, el carácter de redes viales que se les aplicará dicho Proyecto de Ley; es decir, si el ámbito de aplicación de la norma será para carreteras nacionales, regionales o locales, porque se está desconociendo la clasificación de las vías a nivel nacional por el MTC.

Además al señalar que se aplica a carreteras pavimentadas, desconociendo que existen diversos tipos de pavimento. Por ejemplo una carretera que se inicie con pavimento económico y luego vaya aumentando de tráfico irá mejorando su pavimento. En ese caso quedará la duda de ¿cuándo se podrá aplicar el peaje?



2) Artículo 3°.- Autoridades competentes

En relación a los numerales 3.1 y 3.2, debemos indicar que estos aspectos ya han sido determinados mediante la Ley de Transporte, Ley N° 27181; y, en cuanto a las funciones que realiza el OSITRAN, debemos indicar que estas se encuentran claramente determinadas en la 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, así como en sus normas reglamentarias y modificatorias. Por tal motivo, es innecesario y redundante precisar aspectos que se encuentran acotados en otras leyes aplicables.

Se establece una diferencia entre Red Vial Nacional y vías concesionadas, siendo que estas últimas forman parte de aquella, así como de la Red Vial Departamental o Regional o incluso la Red Vial Vecinal o Rural, si algunas vías de estas son objeto de concesión.

Al asignar competencias por jerarquía de vías y de funciones, desconoce la tendencia además de crear la Autoridad Única del Transporte, que va a aglutinar facultades sobre estas vías, más allá de quien sea el competente. Ese sistema solo nos ha traído caos en el transporte público que sufrimos todos diariamente.

Se señala que OSITRAN fiscaliza el uso de los recursos recaudados por parte de los operadores. Al respecto, es importante precisar que, en el caso de las concesiones cofinanciadas, en efecto, lo recaudado por el Concesionario es destinado a un fideicomiso, cuyo fiduciario transfiere el monto del peaje cobrado al Concedente, pues el Concesionario recibe un ingreso fijo anual o periódico, que es independiente del tráfico, que se corresponde con la oferta económica ganadora, presentada durante el proceso de selección. Por tal razón, OSITRAN no fiscaliza el uso de los recursos recaudados.

En el caso de las concesiones autofinanciadas, OSITRAN tampoco debe fiscalizar el uso de los recursos recaudados, pues estos constituyen ingresos de propiedad del Concesionario, por lo menos a partir de la liberación de los fondos del fideicomiso. Sin perjuicio de ello, es preciso indicar que en los contratos de concesión del sector transportes, OSITRAN recibe mensualmente información de los concesionarios en relación a lo recaudado, ello a fin de verificar si se cumple con las obligaciones de pago de retribución al Concedente o de aporte por regulación al propio OSITRAN, o las relativas al régimen tarifario; sin embargo OSITRAN no cuenta con atribuciones para fiscalizar el "uso" de los recursos recaudados, los cuales no tienen naturaleza de recursos públicos ni constituyen cofinanciamiento.



3) Artículo 4°.- De las condiciones de la vía y de los estudios técnicos para el cobro del peaje

En su primer párrafo, el término “infraestructura vial pública” no es claro. Entendemos que aun cuando la infraestructura vial pública comprende tanto a la infraestructura concesionada como a la no concesionada, el primer párrafo se refiere únicamente a la infraestructura no concesionada, en cuyo caso el Estado es libre de decidir si cobra o no, en función de las condiciones de servicio.

En el caso de la infraestructura concesionada, el pago de la tarifa de peaje se condiciona únicamente a lo establecido en el Contrato de Concesión, pudiendo ser que en este se haya previsto o no la suspensión del cobro de la tarifa. Reiteramos que el proyecto de ley solo podría regir para los contratos que se firmen a partir de la vigencia de la ley y no se aplica a las vías ya concesionadas.

El proyecto de ley parece dar a entender que se está cobrando a los usuarios, sin que éstos reciban la infraestructura y el servicio público óptimo. Dicha premisa no tiene en cuenta que los concesionarios se encuentran expuestos a la imposición de penalidades y sanciones en caso no cumplan con las condiciones de transitabilidad, estado de drenaje, calzada y otros. El incumplimiento de los niveles de servicio de los contratos de concesión debe traer como consecuencia únicamente la aplicación de las penalidades y/o sanciones administrativas correspondientes, de modo que no se puede alterar el esquema contractual para sujetarlo a decisiones abiertamente subjetivas: ¿quién determina que la carretera está en mal estado, las autoridades, los usuarios? ¿En qué nivel de condición debe estar la carretera para que se entienda que es legítimo cobrar el peaje, o viceversa? ¿Podrían los usuarios decidir unilateralmente que la carretera está en mal estado y así rehusarse a pagar “legítimamente” de forma individual o colectiva el peaje correspondiente?

Asimismo, el proyecto de norma parece olvidar que la no verificación de cumplimiento de la totalidad de las condiciones de transitabilidad, drenaje o señalización, no obedece necesariamente a un incumplimiento por parte del operador de la infraestructura, sino -como ha sucedido en el reciente Fenómeno del Niño Costero- puede producirse como consecuencia de la ocurrencia de supuestos de fuerza mayor, evidentemente irresistibles y ajenos al control de las partes, por citar un caso a manera de ejemplo.

Tampoco se hace distinción si se habla de una carretera brownfield (existente que se amplía y/o mejora) o greenfield (infraestructura nueva). ¿Cómo funcionará este condicionamiento técnico?

Asimismo, debemos indicar que actualmente los aspectos técnicos descritos, ya se encuentran regulados en otras normas legales que han sido dictados por el mismo MTC. En tal sentido, no corresponde volver a regular estos aspectos, debido a que estos se encuentran plenamente señalados en la Ley de Transporte, Ley N° 27181, en el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, así como en manuales y/o directivas aprobados por dicho Sector.



4) **Artículo 5°.- De la vía alterna o accesoria de carácter gratuito**

La vía alterna por este mandato debe formar parte del proyecto de inversión, haciéndolo más costoso. Lo puede ejecutar el concedente o el concesionario, y en este segundo caso será el peaje el que repague esta inversión y el mantenimiento respectivo. Incrementado por este sobre costo.

Se parte de la premisa errada que las vías por ser públicas tienen un uso sin costo, craso error conceptual que nos lleva a tener vías con huecos, sin mantenimiento, que finalmente nos perjudican a todos.

Esta es una disposición idealista que no tiene sustento económico ni financiero. Por ejemplo si no hay vía alterna y para hacerla se necesita expropiar a gran cantidad de predios, se elevaría el costo exponencialmente, haciendo el proyecto inviable. ¿Quién termina perjudicándose? Nosotros mismos.

Además, falta precisar qué se entiende por vía alterna, si esta será una vía paralela a la carretera o una vía alternativa. Además se debe precisar de quién será la responsabilidad de construir, habilitar o poner a punto, esta vía alterna y cómo se financiará su construcción, así como su operación y mantenimiento.

El Proyecto de Ley no toma en cuenta que, al menos en el caso de las vías nacionales, la disposición de vía alterna no es materialmente ejecutable. ¿Cuál sería la vía alterna de la Panamericana Norte, Sur o de la Longitudinal de la Sierra?

El proyecto de ley no toma en consideración que las características morfológicas del territorio nacional muchas veces hacen imposible que se construyan vías alternas paralelas a las vías concesionadas, por lo que esta se constituiría en una obligación de imposible cumplimiento.

Podría entenderse que la disposición guarda cierta racionalidad para el caso de las vías que forman parte de la Red Vial Vecinal o de la Red Vial Nacional o Regional superpuesta con las avenidas principales de la metrópoli de la capital o de las grandes ciudades del país. Sin embargo, consideramos que establecer una disposición de este tipo en una norma con rango de ley amerita la realización de un análisis de impacto regulatorio específico (análisis de costo-beneficio, análisis de costo-efectividad y test de razonabilidad), a efectos de comparar los beneficios que representaría para los usuarios utilizar una vía no concesionada, con los mayores costos que representará para el Estado asumir parte del riesgo de demanda, por la disminución del tráfico en las vías concesionadas existentes, así como los costos explícitos (contables) e implícitos (económicos) o de oportunidad que significará la construcción, por el mecanismo de obra pública tradicional, de una vía paralela libre de peaje. Esto último se agravaría si además de la obra pública, el Concedente también debe subsidiar la operación de la carretera concesionada, en caso fuese cofinanciada.



De aprobarse el Proyecto de Ley, la invocada libertad de tránsito puede verse afectada por una disposición que supuestamente la privilegia, si como producto del mandato de construir vías alternas en cada caso, se desfinancian todas las concesiones y no es posible mantener u operar ni la vía concesionada ni la alterna, generándose así un problema mayor para la libertad de tránsito o locomoción.

Las vías alternas también pueden ser una razón para desequilibrar económicamente a la concesión y al concesionario, pues se afectarían sus flujos y se le pone en riesgo de no cumplimiento de los niveles de servicio y de inversión que su contrato exige, convirtiéndose la vía alterna en la práctica en una forma de competencia desleal. De suceder esto, el Estado tendría que reevaluar las concesiones y en algunos casos, por tratarse de hechos que dependen del mismo concedente, se vería obligado además a indemnizar al concesionario.

En otros países, por ejemplo, se decidió implementar obligatoriamente las carreteras alternativas de acceso libre y se generaron serias dificultades. Tal fue el caso de México donde se supuso que los camiones que transitarían por las vías concesionadas, llegarían a constituir entre el 20% y 45% del tráfico, lo que suponía un importante ingreso para el concesionario; sin embargo, al implantar las vías alternativas de acceso libre, en la práctica el tráfico de camiones sólo alcanzó el 5%.

La experiencia en otros países demuestra que contar con un mecanismo de vías alternas conlleva a un manejo ineficiente del uso de recursos y, por tanto, un potencial colapso en el sistema de transporte. Siempre será más eficiente que un solo competidor explote la infraestructura de transporte, sin competir con infraestructura de carácter accesorio. Y si se opta por implantar la vía alterna debe cuidarse que su costo e impacto en el peaje sea debidamente cuantificado y considerado.

En el diseño de un proyecto de infraestructura vial, la vía alterna, por este mandato, debe formar parte del proyecto de inversión, lo que generará que sea más costoso, y que posiblemente el gobierno regional o el gobierno local, no tenga los recursos para realizarlo, impactando negativamente en la atención de las necesidades de su región o distrito.

De otro lado, debe recordarse que, si el gobierno regional o gobierno local no puede realizar la inversión, podrá optar por el mecanismo de Asociación Pública Privada u otros mecanismos que permitan que una empresa privada ejecute la inversión, garantizando la planificación programada del Estado en el repago de la inversión en el largo plazo. En este supuesto, el peaje será el principal instrumento, pero no el único, que repague esta inversión y el mantenimiento respectivo, que incorpora como indicamos, la vía alterna, y que generará, posiblemente, que todo proyecto de inversión por el mecanismo de Asociación Público Privada sea bajo la modalidad de cofinanciado.



En atención a lo expuesto, lo previsto en el numeral 5.1 del Proyecto de Ley nos lleva a que las nuevas vías concesionadas a nivel regional o local, que se realicen mediante el mecanismo de Asociación Público Privada, serán cofinanciadas.

Bajo ese entendido, la propuesta no contempla la evaluación de todas las alternativas posibles, entre ellas, la posibilidad que el Estado retenga la decisión de fijar el peaje, dado que cofinanciará el íntegro de la inversión, así como la operación y mantenimiento, mitigando, de este modo, la ejecución de una vía alterna o accesoria, cuyos costos y gastos deben, siempre, ser cubiertos.

El numeral 5.2 intenta corregir la ejecución de la vía alterna en el caso de las vías no concesionadas de la red vial a nivel nacional, al incorporar como condición el siguiente texto: *“en la medida que sea factible económica y técnicamente”*. No obstante, no existe justificación alguna para que dicha condición no sea aplicada para la red vial regional o local, resultando una disposición discriminatoria.

Reiteramos que el proyecto de ley debe considerar las características morfológicas del territorio nacional, lo que hace, en la mayor cantidad de veces, imposible que se construyan vías alternas paralelas a las vías concesionadas. Lo previsto en el numeral 5.2 del Proyecto de Ley constituye una disposición que genera incentivos incorrectos y que podría impactar negativamente en el presupuesto público nacional.

Por otra parte, no encontramos en el Proyecto de Ley un análisis de impacto regulatorio específico (análisis de costo-beneficio, análisis de costo-efectividad y test de razonabilidad), a efectos de comparar los beneficios que representaría para los usuarios utilizar una vía no concesionada, con los mayores costos que representará para el Estado asumir parte del riesgo de demanda, por la disminución del tráfico en las vías concesionadas existentes, así como los costos explícitos (contables) e implícitos (económicos) o de oportunidad que significará la construcción, por el mecanismo de obra pública tradicional, de una vía paralela libre de peaje. Esto último se agravaría si además de la obra pública, el Concedente también debe subsidiar la operación de la carretera concesionada, en caso fuese cofinanciada.

De aprobarse el Proyecto de Ley, la invocada libertad de tránsito puede verse afectada por una disposición que supuestamente la privilegia, si como producto del mandato de construir vías alternas en cada caso, no existe el presupuesto público y no es posible, construir, mantener u operar la vía principal ni la alterna, generándose así un problema mayor para la libertad de tránsito o locomoción.

Este artículo del proyecto de ley configura una iniciativa de gasto estatal, no permitida al Congreso por ley, pues la vía auxiliar debe ser financiada, ya sea por el peaje que pagarían los usuarios de la vía (que no se quiere incrementar) o con recursos públicos siempre escasos.



5) Artículo 6°.- Del tiempo máximo de espera en las garitas de cobro de peaje

Este tipo de regulación sobre el levantamiento de la tranquera se encuentra incorporado en los contratos de concesión. Sin embargo, se debe tener en cuenta que pueden sobrevenir eventos no imputables a la Concesionaria que aumenten el tiempo de espera como, por ejemplo, que la capacidad de la infraestructura pueda resultar limitada y que no pueda soportar el mayor tráfico incrementado conforme pasan los años.

Disposiciones de este tipo pueden generar incentivos perversos en lo usuarios que no quieran pagar por el uso de la infraestructura.

Además para que este tipo de medidas funcionen, se necesita implementar en el país el sistema free flow (arcos sin garitas ni personal, electrónico y sin detenerse). No existe la legislación respectiva y tampoco se ha estandarizado el peaje electrónico en el país.

El Proyecto de Ley no analiza todos los factores que determinan el levantamiento del brazo hidráulico o tranquera, asumiendo que es responsabilidad de quien brinda el servicio. Sin embargo, se debe tener en cuenta que pueden sobrevenir eventos no imputables en las vías no concesionadas que aumenten el tiempo de espera como, por ejemplo, falta de una política del parque automotor, falta de inversiones para la ejecución de obras que incrementen la capacidad de la infraestructura, restricciones o intangibilidad de áreas para incrementar la infraestructura, restricciones en la fijación o incremento de peajes, entre otros, que no permitan controlar el mayor tráfico incrementado conforme pasan los años.

6) Artículo 7°.- Del uso de recursos

El proyecto de ley pareciera orientado a prohibir o impedir que el concesionario privado perciba alguna utilidad, lo que simplemente inviabilizaría cualquier inversión. Las obligaciones que se plantean en el contrato y los niveles de servicio exigidos en él, son los que deben ser cumplidos.

El manejo de la recaudación de los recursos es una facultad que se pacta en el contrato de concesión, y su flujo es el que permite a los acreedores financieros de la concesión verificar la bancabilidad y sostenibilidad de la estructuración financiera.

Si la voluntad es que los recursos que genera la concesión se dediquen predominantemente a la misma, esto requiere ser precisado, pues no se puede restringir la libertad del concesionario de percibir y disponer de sus utilidades.



7) Artículo 8°.- De la ubicación de las unidades de peaje

Este artículo, debe ceñirse a lo indicado respecto del artículo 10° del Proyecto de Ley.

Asimismo, no nos encontramos de acuerdo con la propuesta señalada en el último párrafo de este artículo (*“Cabe resaltar que, a partir de la dación de la presente norma, no se ubicarán peajes de vías concesionadas dentro de las ciudades”*), toda vez que existe suficiente experiencia en diversos países, donde claramente es posible establecer peajes en vías concesionadas dentro la ciudad tanto de carácter urbano, como inter-urbano. Esta premisa tendría como sustento, la optimización y racionalización del uso de la infraestructura vial, tal como se señaló en los comentarios al artículo 5° del presente Proyecto de Ley.

En adición a ello, no resulta adecuado para el Estado Peruano restringir la instalación de peajes dentro de las ciudades, pues ello implica que el Estado tenga que financiar el 100% de la construcción, operación, mantenimiento y retribución al privado, subsidiando íntegramente a los usuarios. Esto bloquea por completo el desarrollo de nuevos proyectos indispensables dentro de las ciudades.

Además prohibir el peaje en zona urbana desconoce que las grandes inversiones de infraestructura que necesitan ciudades principales como Lima o Arequipa por ejemplo, las condena a que no se haga ningún proyecto en el futuro. Los perjudicados por este tipo de medidas seguirán siendo los ciudadanos.

De más está señalar que una disposición como la comentada tiene que respetar los contratos de concesión vigentes, en atención a que ninguna norma puede modificar los términos contractuales celebrados bajo las normas vigentes al momento de suscribirse estos, conforme el artículo 62 de la Constitución Política del Perú. Esta disposición no podría aplicarse a los contratos vigentes.

No obstante, establece una omisión respecto de las vías a nivel regional o local, las cuales, a partir de la entrada en vigencia de la propuesta, sí podrían contar con unidades de peaje dentro de las ciudades. Si bien esa es la lectura textual, existe una incongruencia con la prohibición en la instalación de peajes dentro de las ciudades, en la red vial nacional.

En adición a ello, no resulta adecuado para el Estado Peruano restringir la instalación de peajes dentro de las ciudades, pues ello implica que el Estado tenga que financiar el 100% de la construcción, operación, mantenimiento y retribución al privado, subsidiando íntegramente a los usuarios. Esto bloquea por completo el desarrollo de nuevos proyectos indispensables dentro de las ciudades.



8) Artículo 9°.- De la transparencia en la recaudación por el cobro del concepto de peaje a los usuarios

En relación a este artículo, actualmente, el Reglamento de Usuarios del OSITRAN, aprobado por Resolución N° 004-2012-CD-OSITRAN, establece la obligación de las empresas gestoras de infraestructura de publicar las tarifas que fijen y/o actualicen, en su página web y que también se publique en el portal de web del OSITRAN; por tanto, resulta innecesaria la incorporación de dicho artículo.

Asimismo, debemos indicar que se viene publicando en el Diario Oficial “*El Peruano*” las tarifas de las empresas gestoras de infraestructura, de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento de Usuarios y Reglamento de Tarifas de OSITRAN.

Sin perjuicio de ello, aparentemente lo que pretende el proyecto de ley no se agota en publicar las tarifas, sino también los ingresos diarios de recaudación por “cabina de peaje” (lo correcto es “Estación de Peaje”). Al respecto, toda norma debe perseguir una finalidad pública. Sin embargo, no se advierte cuál es la razón por la cual se tendría que imponer esta obligación, puesto que la información sobre ingresos anuales y el tráfico en los peajes son conocida por OSITRAN, y además es difundida en su portal institucional en los Informes de Desempeño.

Por consiguiente, consideramos que esta disposición impondría un considerable costo para las concesionarias, toda vez que recargaría ineficientemente las labores diarias de sus áreas administrativas, técnicas y/u operativas, además de correrse el riesgo de violar el secreto tributario.

La propuesta pretenden regular actividades ya reguladas tanto en los contratos de concesión como en otras normas generales y específicas, de modo que pareciera desconocerse o pretenderse una supuesta falta de transparencia que no existe, puesto que la susodicha información ya es entregada a la entidad correspondiente.