



PERÚ

Ministerio de Economía y Finanzas

Despacho Ministerial

167



"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

FERNANDO ZAVALA LOMBARDI
MINISTRO

Lima, 11 AGO. 2017

2777

OFICIO N° 1693 -2017-EF/10.01



Señores
Comisión de Transportes y Comunicaciones
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre 3er Piso, Lima
Presente.-

Asunto: Proyecto de Ley N° 1389/2016-CR, que propone la Ley que establece condiciones mínimas para el cobro de peaje en la infraestructura vial

Referencia: Oficio N° 1555-2016-2017-CTC/CR (HR 099871-2017)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al oficio de la referencia mediante el cual se solicita a este Ministerio emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1389/2016-CR, que propone la Ley que establece condiciones mínimas para el cobro de peaje en la infraestructura vial.

Al respecto, se adjunta copia del Informe N° 112-2017-EF/68.01, elaborado por la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada de este Ministerio, para su conocimiento y fines pertinentes.

Hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,

YA



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE PROMOCIÓN
DE LA INVERSIÓN PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

INFORME N° 112-2017-EF/68.01

Para : CLAUDIA COOPER FORT
Viceministra de Economía

Asunto : Proyecto de Ley N° 1389/2016-CR, que establece condiciones mínimas para el cobro de peaje en la infraestructura vial

Referencia : - a) Oficio N° 1555-2016-2017-CTC/CR (HR N° 099871-2017)
- b) Oficio N° 914-2016-2017-CEBFIF/CR (HR N° 100209-2017)
- c) Oficio N° 159-2017/PROINVERSIÓN/SG (HR N° 122898-2017)
- d) Informe N° 045-2017-EF/52.03 - DGGETP
- e) Informe N° 181-2017-EF/50.04 - DGPP

Fecha : Lima, 19 de julio de 2017

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a los documentos de la referencia a) y b), mediante los cuales el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones y el Vicepresidente de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, respectivamente, solicitan opinión a este Ministerio sobre el Proyecto de Ley N° 1389/2016-CR, que establece condiciones mínimas para el cobro de peaje en la infraestructura vial (en adelante, el Proyecto de Ley).

Sobre el particular, con la opinión técnica de las Direcciones Generales correspondientes, la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada (DGPPIP) emite el presente informe que consolida la posición institucional del Ministerio.

I. ANTECEDENTES

- 1.1. Mediante Oficio N° 1555-2016-2017-CTC/CR, el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, solicitó opinión a este Ministerio sobre el Proyecto de Ley.
- 1.2. Mediante Oficio N° 914-2016-2017-CEBFIF/CR, el Vicepresidente de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, solicitó opinión a este Ministerio sobre el Proyecto de Ley.
- 1.3. Mediante Informe N° 093-2017-EF/68.01, la DGPPIP emitió su opinión sobre el Proyecto de Ley.
- 1.4. Mediante Oficio N° 159-2017/PROINVERSIÓN/SG, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN) remite el Informe Legal N° 193-2017/OAJ, el cual contiene su opinión institucional sobre el Proyecto de Ley.
- 1.5. Mediante Informe N° 045-2017-EF/52.03, la Dirección General de Endeudamiento y Tesoro Público (DGGETP) de este Ministerio emitió opinión sobre el Proyecto de Ley.
- 1.6. Mediante Informe N° 181-2017-EF/50.04, la Dirección General de Presupuesto Público (DGPP) de este Ministerio emitió opinión sobre el Proyecto de Ley.



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA DE PROMOCIÓN
DE LA INVERSIÓN PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

II. ANÁLISIS

❖ DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA (DGPPIP)

2.1 En el marco de nuestras competencias establecidas en el literal f) del artículo 145 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Economía y Finanzas¹, la DGPPIP es competente para evaluar y coordinar aquellas propuestas normativas que tengan impacto en el desarrollo y promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas (APP), Proyectos en Activos y Obras por Impuestos, en concordancia con lo dispuesto en la Ley N° 29230, el Decreto Legislativo N° 1224² y sus normas reglamentarias.

2.2 Bajo este marco, a través del Informe N° 093-2017-EF/68.01, la DGPPIP emitió su opinión sobre el Proyecto de Ley, en ese sentido, esta Dirección General tiene las siguientes observaciones sobre la propuesta normativa:

➤ El Proyecto de Ley elimina los proyectos de Asociación Público Privada autofinanciados, limitando el cierre de las brechas de infraestructura con participación privada y vulnerando competencias constitucionales de los Gobiernos Locales

2.3 El Proyecto de Ley, en sus artículos 8, 9 y 10, plantea considerar como tasa a los pagos realizados por los usuarios por el uso de la infraestructura pública vial concesionada. Al respecto, debe tenerse en presente que el literal b) del numeral 12.1 del artículo 12 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224³, establece que las tasas –al tener naturaleza tributaria- son consideradas como recursos públicos para efectos del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, razón por la cual, los proyectos de APP que utilicen dichos recursos (tasas) para cubrir las obligaciones del contrato son considerados como APP cofinanciadas.

2.4 En ese sentido, sin contener un análisis o evaluación técnica en su Exposición de Motivos, la propuesta normativa eliminaría la posibilidad de promover infraestructura pública vial mediante APP autofinanciadas, restringiendo su desarrollo exclusivamente a través de proyectos financiados con recursos públicos (APP cofinanciadas o mediante obra pública), sin considerar que la capacidad presupuestal es limitada.

De esta manera, el Proyecto de Ley suprime las múltiples ventajas que conllevan las APP autofinanciadas para el Estado Peruano:

i) Aprovechamiento de la capacidad de los proyectos para generar sus propios ingresos a través del pago de tarifas o peajes, logrando cubrir los costos de

¹ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 117-2014-EF y normas modificatorias.

² Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, modificado por el Decreto Legislativo N° 1251.

³ Aprobado por el Decreto Supremo N° 410-2015-EF y modificado por el Decreto Supremo N° 068-2017-EF.



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA DE PROMOCIÓN
DE LA INVERSIÓN PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

inversión, operación y mantenimiento, y obtener el retorno esperado por los inversionistas, sin requerir garantías o recursos públicos.

- ii) Para su viabilidad sólo deben cumplir con las normas del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada –a diferencia de los proyectos cofinanciados o de obra pública-, lo que permite menores plazos para la formulación, estructuración y adjudicación de los proyectos; y,
- iii) Permiten a las entidades públicas contar con mayor presupuesto para la atención de sus necesidades al no requerir recursos para la ejecución de sus proyectos de APP.

Cabe mencionar, que entre los años 2000 y 2016, vía el mecanismo de APP autofinanciadas, el Estado peruano ha adjudicado 67 proyectos por más de US\$ 21 mil millones de dólares -incluyendo IGV-, lo que demuestra el nivel de inversiones realizadas en este tipo de proyectos.

- 2.5 Por esta razón, eliminar la posibilidad de desarrollar proyectos de APP autofinanciados, generaría mayores gastos fiscales para el Estado Peruano, una reducción del presupuesto de las entidades públicas titulares de los proyectos, menores recursos para la atención de necesidades distintas los proyectos de APP, y mayores plazos para la adjudicación de los proyectos de inversión.

- 2.6 Adicional a lo expuesto, el artículo 11 del Proyecto de Ley prohíbe la ubicación de peajes de vías concesionadas dentro de las ciudades, lo cual elimina la posibilidad a los Gobiernos Locales de financiar sus proyectos de inversión de infraestructura vial a través del pago de tarifas o peajes por concepto de uso de las vías (APP autofinanciadas), obligando a dichas entidades públicas a gestionar únicamente la infraestructura local a su cargo mediante recursos públicos municipales, lo cual genera mayor uso de recursos públicos para el desarrollo de vías y además reduce considerablemente la posibilidad de cerrar las brechas de infraestructura, atender la congestión dentro de las ciudades y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos vía la reducción de los horarios de transporte.

- 2.7 Asimismo, el Proyecto de Ley impacta directamente en los Contratos de APP suscritos por los Gobiernos Locales, al restringir lo señalado en los Contratos de Concesión respecto a la instalación y desarrollo de nuevos peajes en las vías urbanas, vulnerándose de esta manera la Constitución Política del Perú que reconoce en su artículo 62 la prohibición de modificar los términos de los contratos mediante norma.

- 2.8 Adicionalmente, la propuesta normativa al prohibir a los Gobiernos Locales el desarrollo de proyectos de inversión mediante peajes, vulnera las competencias municipales reconocidas en el artículo 195 de la Constitución Política del Perú que establece que los Gobiernos Locales tienen potestad constitucional para desarrollar y fomentar la ejecución de proyectos y obras de infraestructura local, lo cual incluye la potestad para decidir la forma y estructuración de dichos proyectos, esto es, desarrollar proyectos de APP autofinanciados o APP cofinanciadas. De igual manera, esta facultad ha sido reconocida en el artículo 33 de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972, que establece que las municipalidades cuentan con autonomía y competencia para decidir



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA DE PROMOCIÓN
DE LA INVERSIÓN PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

el otorgamiento de concesiones para la ejecución y explotación de obras de infraestructura en su territorio.

- 2.9 En mérito a lo expuesto, el Proyecto de Ley no cuenta con el sustento técnico y vulnera normas de rango constitucional que reconocen potestades de los Gobiernos Locales, razón por la cual se observan los artículos 8, 9, 10 y 11.

➤ **El Proyecto de Ley desincentiva el uso de las vías concesionadas y genera contingencias fiscales al Estado**

- 2.10 El artículo 5 del Proyecto de Ley señala que en todas las vías públicas nacionales concesionadas debe contarse con una vía alterna o accesoria de carácter gratuito para el tránsito de las personas. Al respecto, debe tenerse en cuenta que la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley no señala información técnica o económica de sustento, por lo que medida planteada carece del sustento necesario.

- 2.11 La regulación normativa no puede desconocer la naturaleza económica de la infraestructura pública. De esta manera, la regulación legal para la gestión de infraestructura pública y servicios públicos debe considerar en todo momento la característica de "monopolio natural" de estos, tal como ocurre con las infraestructuras públicas viales, donde al existir costos hundidos y economías de escala, resulta más beneficioso para la sociedad que una sola empresa construya, opere y mantenga una carretera –al incurrirse en menores costos-, en vez que dos o más empresas realicen dichas actividades.

- 2.12 Por esta razón, la concesión de una infraestructura pública requiere como condición necesaria la existencia de reglas de exclusividad o de uso obligatorio de las vías para los usuarios, a fin de asegurar el retorno de las inversiones para el concesionario mediante una demanda y pago efectivo de la tarifa, caso contrario no existirían los incentivos necesarios para que los usuarios utilicen las vías concesionadas.

- 2.13 En este sentido, al prohibir la implementación de estas reglas de exclusividad, el Proyecto de Ley desincentiva el desarrollo de nuevos proyectos viales al no permitir el retorno de la inversión.

- 2.14 Asimismo, la obligación de contar con vías alternas gratuitas a las vías concesionadas, impacta negativamente en los contratos de concesión vigentes, los cuales prevén en determinados casos "Ingresos Garantizados" para los inversionistas, los que se activarían ante una disminución de la demanda por la construcción y operación de vías alternas o accesorias gratuitas. Tal es el caso del Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma - La Oroya – Huancayo y La Oroya – dv Cerro de Pasco, el Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial N° 4: Pativilca-Santa-Trujillo y Salaverry, y el Contrato de Concesión del Tramo Vial Desvío Quilca-Desvío Arequipa (Repartición)-Desvío Matarani-Desvío Moquegua-Desvío Ilo-Tacna-La Concordia, entre otros.

- 2.15 En este sentido, la propuesta normativa gatillarían los Ingresos Garantizados, obligando a que el Estado destine recursos públicos para compensar la falta de ingresos en las vías nacionales concesionadas por disminución de la demanda. Asimismo, generaría un





MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE PROMOCIÓN
DE LA INVERSIÓN PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

doble gasto fiscal, pues el Estado tendría que destinar recursos para compensar los ingresos en las vías concesionadas y, a la vez para construir, operar y mantener las vías alternas o accesorias gratuitas que plantea el Proyecto de Ley.

- 2.16 En consecuencia, el artículo 5 del Proyecto de Ley, sin brindar mayor sustento técnico, desincentiva el uso y pago por las vías concesionadas, y generaría gasto público para compensar la falta de ingresos en los proyectos de inversión promovidos como APP.

➤ **El Proyecto de Ley al disponer el destino del uso de recursos proscribire la participación privada en el desarrollo de infraestructura vial y afecta la libertad de empresa**

- 2.17 El Proyecto de Ley en su artículo 7 plantea que los recursos provenientes del cobro de peajes de las vías públicas sean utilizados exclusivamente en los programas de mantenimiento de dichas infraestructuras, disponiendo además que cualquier margen de ingreso respecto a los costos de mantenimiento (directos y administrativos) sea utilizado únicamente para trabajos similares de otras infraestructuras viales.

- 2.18 Sobre el particular, al restringir el destino de los recursos provenientes de peajes a determinados usos, la propuesta normativa en la práctica prohíbe el desarrollo de proyectos de participación privada mediante APP para la construcción, mantenimiento y operación de infraestructuras viales, al no permitir que se destinen dichos recursos para el retorno de las inversiones de construcción, y asimismo impedir que cualquier margen de los peajes sea utilizado para cubrir la rentabilidad razonable esperada de las empresas que estarían a cargo de la gestión privada de las vías.

- 2.19 De esta manera, al asumir erróneamente que la inversión en estos proyectos sólo puede desarrollarse mediante Obra Pública Tradicional, el Proyecto de Ley hace imposible el desarrollo de cualquier proyecto de inversión privada pues no permite ningún mecanismo para el retorno de las inversiones. Cabe mencionar, que en la Exposición de Motivos de la propuesta no se señalan datos, estadísticas o información técnica, económica o legal que sustente lo planteado, por lo que el proyecto de norma además afecta de manera injustificada la libertad de empresa de las personas jurídicas para participar en proyectos de inversión de infraestructura vial, vulnerando de esta forma el artículo 59 de la Constitución Política del Perú.

➤ **Los Niveles de Servicio en las APP se determinan en cada contrato**

- 2.20 El Proyecto de Ley, a través de sus artículos 4 y 6, plantea fijar a nivel normativo los Niveles de Servicio que deben cumplirse en todas las vías concesionadas, al señalar que la infraestructura pública vial en general debe encontrarse en óptimas condiciones de transitabilidad, estado de calzada, bermas, drenaje, señalización, tiempo de espera y tratamiento de taludes.

- 2.21 Al respecto, debe considerarse que por disposición del literal e) del artículo 16.2 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, en la fase de Formulación las entidades competentes deben identificar en el Informe de Evaluación los Niveles de Servicio o de Desempeño esperados para el proyecto de inversión. Estos indicadores de calidad podrán modificarse o precisarse en las siguientes etapas de desarrollo de la APP antes



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE PROMOCION
DE LA INVERSION PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

de la adjudicación, conforme al resultado de los estudios técnicos del proyecto que son realizados en las fases de Estructuración y Transacción.

- 2.22 En tal sentido, los Niveles de Servicio a cumplirse durante la etapa de operación de las APP se definen en los respectivos contratos de Asociación Público Privada de cada proyecto, en base a la información técnica, económica y financiera elaborada por el Organismo Promotor de la Inversión Privada (OPIP) antes de la adjudicación, teniendo en cuenta aspectos como la ubicación geográfica y alcance del proyecto de inversión, tipo de demanda esperada (tonelaje de los vehículos), riesgos del proyecto, entre otros.

De esta manera, los Niveles de Servicio se definen por cada proyecto de APP y no de manera general mediante una norma, razón por la cual homogenizar los indicadores de calidad de las infraestructuras públicas viales tal como plantea el Proyecto de Ley, no concuerda con la forma técnica como se definen los Niveles de Servicio en las APP según la normativa vigente.

- 2.23 Teniendo en cuenta lo expuesto, una de las propuestas del Proyecto de Ley para establecer que el "indicador de tiempo de espera" en las zonas de peaje no pueda exceder los 15 minutos, desconoce que cada contrato de APP define este indicador según las características de cada proyecto; así por ejemplo, podemos mencionar el Contrato de Concesión del Tramo Vial Inambari-Iñapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur-Perú-Brasil-Tramo 3: Inambari-Iñapari que en su Anexo 1 establece que el indicador aceptable de "tiempo de espera en cola" es de 3 minutos y como máximo de 5 minutos. Por su parte, el Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial N° 4: Pativilca-Santa-Trujillo y Salaverry que en su Anexo 1 dispone que el indicador de "tiempo máximo en cola" es de 3 minutos, y el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo-Sullana que también establece que el "tiempo en cola" en la zona de peaje es de 3 minutos como máximo.

- 2.24 Como puede apreciarse, los contratos de APP establecen los indicadores de tiempo de espera de cada proyecto al ser parte de los Niveles de Servicio exigidos, los cuales –de acuerdo a los ejemplos citados- no sobrepasan los propuestos por el Proyecto de Ley, razón por la cual, actualmente lo planteado por la propuesta normativa ya se viene aplicando en los proyectos de APP.

- 2.25 En línea con lo expuesto, la obligación de exigir mediante norma Niveles de Servicio homogéneos a todos los contratos de concesión, vulnera la obligación de cumplir indicadores de calidad específicos de los inversionistas que se encuentran ejecutando proyectos de APP de infraestructura vial. Al respecto, se muestran los Niveles de Servicio establecidos en tres contratos de concesión, los mismos que tienen indicadores de calidad distintos según el tipo de proyecto:





MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA DE PROMOCIÓN
DE LA INVERSIÓN PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

Cuadro N° 1

Contrato de Concesión	Rugosidad de calzada durante el periodo de conservación	Hundimiento para berna (% máximo de área con hundimiento mayor que 50 mm)	Reducción del ancho de la superficie de rodadura para berna
Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo 5 de la IIRSA SUR (Matarani – Azángaro – Ilo)	4.00 IRI	2%	10%
Contrato de Concesión del Tramo 2 de la IIRSA SUR (Urcos-Inambari)	3.50 IRI (rugosidad media deslizante máxima-concreto asfáltico) 4.00 IRI (rugosidad media deslizante máxima-TSB c/sellado)	3%	20%
Contrato de Concesión de las Obras y Mantenimiento de los Tramos viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte (IIRSA NORTE: Paíta-Yurimaguas)	3.50 IRI (rugosidad media deslizante máxima-concreto asfáltico) 4.00 IRI (rugosidad media deslizante máxima-TSB c/sellado)	5%	20%

Fuente: Elaboración propia

2.26 En ese orden de ideas, la propuesta normativa exigiría nuevos Niveles de Servicio a los inversionistas privados, modificando así los términos contractuales pactados por el Estado Peruano y los inversionistas en los contratos de APP, vulnerando de esta manera el principio de no modificación de contratos por norma, previsto en el artículo 62 de la Constitución Política del Perú.

2.27 Asimismo, debido al riesgo regulatorio, el Estado se enfrentaría a escenarios donde los inversionistas invocarían el restablecimiento del equilibrio económico financiero de los contratos por la variación de sus ingresos o costos derivados del cumplimiento de los Niveles de Servicio impuestos por norma, lo que generaría gastos por uso de recursos fiscales para el pago de las compensaciones a las empresas concesionarias.

➤ **El criterio de 100 km para la ubicación de peajes y la exigencia de sistemas de pago electrónico modifica los contratos de APP suscritos**

2.28 Mediante su artículo 10 el Proyecto de Ley propone que la ubicación de módulos de peaje en las vías se realice bajo una distancia de referencia de 100 km, debiendo considerarse dicho criterio también para las vías concesionadas. Asimismo, el mencionado artículo establece la obligación que en todas las vías nacionales se implemente obligatoriamente un sistema de pago electrónico a fin de dinamizar el sistema de peaje.



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE PROMOCIÓN
DE LA INVERSIÓN PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

2.29 Al respecto, la obligación de ubicar las estaciones de peaje bajo el criterio de distancia de 100 km, no cuenta con sustento alguno en la Exposición de Motivos por lo que no responde a una evaluación técnica, económica y comercial de cada proyecto de inversión, los cuales además establecen distancias de ubicación distintas al criterio de 100 km. En ese sentido, mostramos tres contratos de concesión con distancias de ubicación diferentes:

Contrato de Concesión Red Vial N° 5: Ancón - Huacho – Pativilca

UBICACIÓN	SUB-TRAMO
Serpentín de Pasamayo	Km. 48.260 R1N
Variante de Pasamayo	Km. 47.920 R1N
Paraiso (Huacho)	Km. 138.500 R1N

Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial N° 4: Pativilca-Santa-Trujillo y Salaverry

DENOMINACION	RUTA	SUB-TRAMO	UBICACION
1. Huamey	R1N	Pativilca -Santa Km 288+500	
2. Vesique	R1N	Casma - Chimbote	Km 415+550
3. Virú	R1N	Chao - Virú	Km 520+550
4 Por determinar	R1N	Pativilca - Huarney	Km 217+810

Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma - LA Oroya – Huancayo y La Oroya – dv Cerro de Pasco

DENOMINACIÓN	RUTA	TRAMO	Ubicación
Corcona	PE- 022	Puente Ricardo Palma-La Oroya	Km 048 + 500
Quiulla	PE - 03S	La Oroya-Huancayo	Km 018 + 900
Casaracra	PE - 03N	La Oroya-Dv Cerro de Pasco	Km 010 + 500

DENOMINACIÓN	RUTA	TRAMO	Ubicación
Quiulla	PE - 03S	La Oroya-Huancayo	Km 55 (aprox)
Casaracra	PE - 03N	La Oroya-Dv Cerro de Pasco	Km 21 (aprox)

2.30 Como se puede apreciar, los contratos de concesión establecen diferentes distancias de ubicación para los módulos de peaje de cada proyecto y no en base a un solo criterio de distancia. En ese sentido, la ubicación se va definiendo en función a lo que los estudios del proyecto van concluyendo en las etapas de pre adjudicación tomando en cuenta aspectos como que el número de módulos de peaje por diferentes distancias permite distribuir el pago por el uso de la infraestructura a lo largo de la vía según los tramos recorridos, a diferencia de un único pago sin tomar en cuenta la distancia recorrida como podría suceder si se aplicase el criterio de 100 km.

2.31 Con relación a lo propuesto por el Proyecto de Ley para que todas las empresas concesionarias de infraestructura pública vial nacional implementen un sistema de pago electrónico de manera obligatoria, es pertinente considerar que su exigencia alteraría el



equilibrio económico financiero de los contratos al no haberse previsto esta inversión por parte de las empresas concesionarias. En ese sentido, tanto la aplicación del criterio de ubicación de peajes de 100 km como la implementación de un sistema de pago electrónico, generaría el derecho de las inversionistas de solicitar el restablecimiento del equilibrio económico financiero del contrato, por modificaciones normativas y el consecuente pago por parte del Estado a las empresas concesionarias generándose gasto por uso de recursos fiscales.

➤ **Afectación al Sistema Nacional de Promoción de Inversión Privada al reducir el plazo máximo de vigencia de los contratos de APP**

2.32 Respecto a lo planteado por el Proyecto de Ley para reducir a 30 años el plazo máximo de vigencia de los contratos de APP – modificando el artículo 61 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 –, cabe señalar que ni la Exposición de Motivos ni el texto del proyecto normativo exponen los argumentos técnicos o económicos que justifiquen la regla planteada, por lo que el proyecto carece de sustento en este aspecto.

2.33 No obstante lo señalado, debe considerarse que el plazo de duración de un contrato de APP es un elemento relevante del modelo económico financiero de todo proyecto de inversión porque determina el periodo de recuperación por la inversión realizada, permite cubrir sus costos de operación y mantenimiento, y obtener una rentabilidad razonable.

2.34 En ese sentido, proponer una reducción de plazo puede genera dos efectos: i) reduce la intervención en proyectos de gran envergadura (por ejemplo, líneas de metro, gasoductos de hidrocarburos y aeropuertos), y, ii) un contrato con plazos cortos puede generar mayores costos para las empresas al tener menores plazos para la deuda, lo que conllevaría al encarecimiento del proyecto, siendo traslado dicho costo a la propuesta económica y repagado por el Estado (cofinanciamiento) o por los usuarios (tarifas).

2.35 En ese sentido, al proponer una reducción del plazo máximo de los contratos de APP a 30 años, el Proyecto de Ley carece de sustento económico e impactaría negativamente en la estructuración y adjudicación de los proyectos de inversión, en especial de los proyectos de APP de gran envergadura, los cuales requieren mayores plazos de duración por los montos de inversión comprometidos, dificultando de esta manera el éxito en la adjudicación de dichos proyectos.

2.36 Con base en lo expuesto, debe tenerse presente que a la fecha el Estado Peruano ha suscrito contratos de concesión que establecen periodos de duración mayores a 30 años, por lo que al aplicarse lo propuesto por el Proyecto de Ley, se reduciría unilateralmente el periodo de explotación de los concesionarios en los proyectos de APP. Tal es el caso del Contrato de Concesión de Transporte de Gas Natural por ductos de Camisea al City Gate y el Contrato de Concesión de la Distribución de Gas Natural por Red de Ductos en Lima y Callao (Proyecto Camisea) que tienen un plazo de duración de 33 años y un costo de inversión de US\$ 1298 millones. Asimismo, el Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, el cual tiene una duración de 35 años y una inversión estimada de US\$ 6,783 millones.



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE PROMOCION
DE LA INVERSION PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

2.37 En ese sentido, el Proyecto de Ley alteraría los contratos concesión mencionados, contraviniendo el artículo 62 de la Constitución Política del Perú que reconoce que los contratos no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones normativas. Esto generaría a su vez que los inversionistas activen la cláusula de equilibrio económico financiero de los contratos de concesión por el impacto en sus ingresos o costos derivados de la reducción de plazos de sus contratos por la entrada en vigencia de la norma, lo que conllevaría además a que el Estado peruano gaste recursos públicos para el pago de las compensaciones solicitadas por los inversionistas privados.

➤ **Vulneración del Sistema Nacional de Control y competencias constitucionales de los Gobiernos Subnacionales**

2.38 Finalmente, con relación a las entidades públicas que tendrían bajo su responsabilidad la aplicación de lo señalado en el Proyecto de Ley, la propuesta normativa plantea asignar al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) nuevas funciones para intervenir como "sujeto fiscalizador del Estado" en las concesiones viales de alcance nacional, regional y local, y en los procesos de promoción de dichos proyectos.

2.39 Sobre el particular, el Proyecto de Ley vulnera la normativa del Sistema Nacional de Control, la cual establece mediante la Ley N° 27785 -Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República- que la fiscalización de las entidades públicas en todos sus ámbitos corresponde exclusivamente a la Contraloría General de la República. Esta competencia exclusiva, se deriva de lo dispuesto en el artículo 82 de la Constitución Política del Perú que dispone que la Contraloría General de la República es la entidad que supervisa la legalidad de los actos de las instituciones sujetas a control, razón por la cual el Proyecto de Ley contraviene la normativa de control vigente.

2.40 Asimismo, la propuesta normativa desnaturaliza la función del OSITRAN en dos aspectos. El primero de ellos, amplía las funciones de supervisión de dicho organismo a las concesiones de los gobiernos regionales y gobiernos locales, contraviniendo normas del bloque de constitucionalidad como el artículo 56 de la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, Ley N° 27867, y el artículo 73 de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972, que reconocen la competencia exclusiva de dichas entidades para otorgar y supervisar las concesiones de su competencia. En segundo lugar, al ser un organismo regulador, el OSITRAN siempre ejerce sus funciones en la etapa de ejecución de los proyectos de APP supervisando el cumplimiento de obligaciones de los contratos de APP de manera *ex post* y no de manera previa durante los procesos de promoción donde los proyectos de inversión aún no se encuentran adjudicados.

2.41 En consecuencia, el Proyecto de Ley vulnera la normativa del Sistema Nacional de Control, contraviene el bloque de constitucionalidad y distorsiona las funciones asignadas por ley al OSITRAN.





➤ **Inconsistencia entre el objetivo del Proyecto de Ley y la propuesta normativa**

2.42 Finalmente, de acuerdo con el Proyecto de Ley, todas las medidas planteadas tienen como finalidad imponer barreras que impidan la comisión de actos de corrupción en el cobro de peajes, tomando como referencia experiencia internacional de concesiones viales. Al respecto, según la casuística descrita en la Exposición de Motivos, los problemas en las concesiones viales tuvieron su origen en la elaboración de estudios técnicos deficientes o incompletos que subestimaron los costos reales y la demanda de los proyectos, y no en la aplicación de reglas como las planteadas por el Proyecto de Ley, por lo que el objeto general de la propuesta normativa no concuerda con el sustento señalado en su Exposición de Motivos.

2.43 No obstante, actualmente el Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento, establecen 5 fases para el desarrollo de las APP, entre las que destacan antes de su adjudicación las siguientes⁴:

- a) **Planeamiento y Programación:** en la que se identifican los potenciales proyectos de APP y Proyectos en Activos, a través del Informe Multianual de Inversiones.
- b) **Formulación:** en la que se realizan los estudios técnicos del proyecto y la estructuración preliminar de la APP mediante el Informe de Evaluación, a fin de determinar si el proyecto puede ser desarrollado como APP u otra modalidad de inversión privada. El Informe de Evaluación tiene el siguiente contenido mínimo: análisis de la demanda, análisis técnico del proyecto, análisis de los niveles de servicio esperados, inversiones y costos de operación y mantenimiento estimados, evaluación económica financiera preliminar, identificación y mecanismos de mitigación de riesgos del proyecto, entre otros.
- c) **Estructuración:** comprende la estructuración del proyecto de APP -profundizándose los estudios realizados en la fase de Formulación- y la elaboración del proyecto de contrato de APP, el cual debe contar con la opinión previa del organismo regulador y del Ministerio de Economía y Finanzas.

2.44 En tal sentido, la normativa vigente de APP prevé desde sus primeras fases la elaboración de estudios técnicos, económicos, financieros y legales, de manera tal que los proyectos de inversión cuenten con el debido sustento y análisis técnico antes de su adjudicación, así, la normativa vigente atiende la problemática internacional expuesta en la Exposición de Motivos.

2.45 Asimismo, es importante mencionar que como parte de las reformas al Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, se han incorporado los siguientes mecanismos que promueven la política de integridad del Estado y la prevención de prácticas de corrupción:

- a) **Obligación de incluir en las Bases mecanismos que eviten actos de corrupción.**

El numeral 20.1 del artículo 20 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, modificado por el Decreto Supremo N° 068-2017-EF, dispone que el OPIP tiene competencia exclusiva para la elaboración de las Bases, las deben contener como

⁴ Cabe señalar, que las otras dos fases son la fase de Transacción (apertura al mercado del proyecto y se elabora la versión final del contrato de APP antes de su adjudicación) y la fase de Ejecución contractual.



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE PROMOCIÓN
DE LA INVERSIÓN PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

mínimo "*Mecanismos que fomenten la competencia, transparencia y eviten actos de corrupción*".

Como puede apreciarse, la normativa de APP ha incluido expresamente que las Bases deben contener mecanismos que eviten actos de corrupción, siendo responsabilidad del OPIP, evaluar el mecanismo más idóneo para mitigar el riesgo de corrupción en el proceso de promoción.

b) **Obligación de incluir en los contratos una cláusula anticorrupción.**

Asimismo, el artículo 61-A del Reglamento Decreto Legislativo N° 1224, incorporado por el Decreto Supremo N° 068-2017-EF, ha establecido que todo contrato de APP deberá incluir una cláusula anticorrupción en su diseño final, caso contrario, dicho incumplimiento conlleva la nulidad del contrato⁵.

En efecto, la política de Estado en materia de promoción de la inversión privada es la salvaguarda de la integridad en los procesos y la proscripción de cualquier acto de corrupción.

c) **Impedimentos para contratar con el Estado.**

El artículo 18 del Decreto Legislativo N° 1224 estipula los impedimentos para ser postor o inversionista en los contratos de APP, siendo uno de ellos la prohibición establecida en la Ley de Contrataciones del Estado. En ese sentido, a través de los literales m) y n) de su artículo 11, la Ley de Contrataciones del Estado -modificada recientemente por el Decreto Legislativo N° 1341- proscribire ser participante, postor, contratista o subcontratista, a las personas naturales o jurídicas vinculadas a actos de corrupción.

2.46 En este sentido, la normativa vigente de APP ya contiene diversos mecanismos que tienen como objetivo prevenir actos de corrupción y fomentar una política de integridad, atendiendo de esta manera el objeto del Proyecto de Ley.

DIRECCIÓN GENERAL DE ENDEUDAMIENTO Y TESORO PÚBLICO (DGETP)

2.47 Mediante Informe N° 045-2017-EF/52.03, la DGETP emite opinión sobre el Proyecto de Ley. Al respecto, en el marco de sus competencias, señala lo siguiente:

2.48 De acuerdo con el artículo 5 de la propuesta normativa, para el caso de las vías concesionadas y no concesionadas de la red vial a nivel nacional, es obligatorio que éstas cuenten con una vía alterna o accesoria de carácter gratuito; en virtud de respetar el derecho a la libertad de tránsito o derecho de locomoción.

2.49 Por otro lado, de acuerdo con el artículo 6, si el tiempo de espera de un vehículo para pasar un peaje fuera mayor a 15 minutos contados desde entrar en zona de peaje y levantarse el brazo hidráulico; se procederá a levantar la tranquera.

⁵ Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, modificado por el Decreto Supremo N° 068-2017-EF

"Artículo 61-A.- Cláusula Anticorrupción

En el diseño de la versión del contrato durante la fase de Estructuración, se debe incluir una cláusula anticorrupción, bajo causal de nulidad".



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE PROMOCIÓN
DE LA INVERSIÓN PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

2.50 Finalmente, los artículos 7 y 10 proponen disposiciones relativas al uso de los recursos que se recauden por los conceptos establecidos en el Proyecto de Ley, los mismos que son intangibles y sólo podrán ser utilizados en obras del programa de mantenimiento y en trabajos similares, del tramo y red vial que lo genera; así como disposiciones relativas al cobro de la tasa de peaje en función a la ubicación de las unidades de peaje, proporcionales a las distancias recorridas que serán determinadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicándose como referencia en las vías concesionadas.

2.51 En ese sentido, siendo competencia de la DGETP identificar, cuantificar, valorar y monitorear los riesgos contingentes fiscales de naturaleza contractual que afectarían a las finanzas públicas, se observa que la aplicación de lo dispuesto en los artículos 5, 6, 7 y 10 del Proyecto de Ley N° 1389/2016-CR, podría ocasionar lo siguiente.

- a) Una reducción en el nivel de ingresos para el Concesionario por concepto de recaudo de peaje, lo cual incrementa la probabilidad de activación de compromisos contingentes del Estado, relacionado con los Ingresos Mínimos Garantizados (IMAG), para el caso de los Contratos de Asociación Público Privada Autofinanciadas.
- b) Un mayor requerimiento de recursos públicos para el pago de los compromisos firmes que son atendidos por el Estado en parte, con los ingresos por concepto de peaje, para el caso de los Contratos de Asociación Público Privada Cofinanciados.
- c) Una causal de desequilibrio económico financiero prevista en los Contratos de Asociación Público Privada, que deberá ser previamente determinada por el Concedente; y de ser el caso, el costo necesario para reestablecerlo tendría que ser asumido por él mismo.

2.52 Por lo expuesto, la DGETP formula observación a los artículos 5, 6, 7 y 10 del Proyecto de Ley, toda vez que su aprobación generaría un contingente que afectaría a las finanzas públicas. Respecto de los demás artículos contenidos en la propuesta normativa, éstos no contienen temas de su competencia.



DIRECCIÓN GENERAL DE PRESUPUESTO PÚBLICO (DGPP)

2.53 A través del Informe N° 181-2017-EF/50.04, la DGPP emite opinión sobre el Proyecto de Ley, en el marco de sus competencias, formulando observación por las siguientes consideraciones:

2.54 En la propuesta de norma se regulan determinadas obligaciones y funciones a diferentes entidades (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales y al Organismos Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN); sin embargo, en el análisis costo beneficio de la exposición de motivos de la propuesta de norma, no se determina el costo que implicará a las diferentes instituciones involucradas, implementar las funciones u obligaciones asignadas, lo cual no permite realizar el análisis de las implicancias presupuestarias de la implementación de la norma y si las entidades cuentan con el financiamiento para desempeñar las funciones encargadas.



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE PROMOCION
DE LA INVERSION PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

- 2.55 En atención a lo antes indicado, se observa que la propuesta de norma contraviene lo dispuesto en los literales c) y d) del artículo 3° de la Ley N° 30519, Ley de Equilibrio Financiero del Sector Público para el Año Fiscal 2017 que dispone:

"(...)

c) *En todo dispositivo legal que autorice gastos no previstos en la Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2017, se debe especificar el financiamiento, bajo sanción de ineficacia de los actos que se deriven de la aplicación de los dispositivos legales.*

d) *Los proyectos de normas legales que generen gasto público deben contar, como requisito para el inicio de su trámite, con una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que pueden ser destinados a su aplicación, así como el impacto de dicha aplicación en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2017, y un análisis de costo beneficio en términos cuantitativos y cualitativos. La evaluación presupuestaria y el análisis costo beneficio del proyecto de norma deben ser elaborados por el pliego presupuestario respectivo."*

- 2.56 Adicionalmente, a manera de comentario, respecto a lo regulado en el artículo 7° de la propuesta de norma, que dispone que los recursos recaudados sólo podrán ser utilizados en las obras del programa de mantenimiento (costos directos y administrativos) del tramo que lo genera y, de haber superávit, éstos serán utilizados en trabajos similares de la red vial que lo genera, se advierte que el alcance propuesto para el uso de los recursos recaudados sólo se estaría circunscribiendo únicamente a obras y por lo tanto no consideraría otros gastos asociados a las acciones de mantenimiento.

- 2.57 Por lo antes indicado, la DGPP formula observación sobre la propuesta de norma, debido a que la misma contraviene lo dispuesto en los literales c) y d) del artículo 3° de la Ley N° 30519, ya que la propuesta de norma dispone determinadas obligaciones y funciones a diferentes entidades, sin embargo, en el análisis costo beneficio de la exposición de motivos, no se determina el costo que implicará a las diferentes instituciones involucradas, implementar las funciones u obligaciones asignadas, lo cual no permite realizar el análisis de las implicancias presupuestarias de la implementación de la norma y si las entidades cuentan con el financiamiento para desempeñar las funciones encargadas.



AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA (PROINVERSIÓN)

- 2.58 Mediante Oficio N° 159-2017/PROINVERSIÓN/SG, que adjunta el Informe N° 193-2017/OAJ, PROINVERSIÓN se pronuncia sobre el Proyecto de Ley. Al respecto, en el marco de sus competencias, señala lo siguiente:

- 2.59 Se advierte que el Proyecto de Ley N° 1389/2016-CR pretende regular aspectos que por su especificidad deben encontrarse determinados de acuerdo a la particularidad de cada proyecto (previo análisis de las características técnicas del mismo) y en función al diseño del contrato.



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE PROMOCIÓN
DE LA INVERSIÓN PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

- 2.60 En efecto, aspectos tales como el destino de los fondos por recaudación de peaje, distancias en las cuales se ubicarán las unidades de peaje, plazos máximos para los contratos se encuentran sujetas al diseño y estructuración económica financiera de los proyectos de infraestructura; por lo tanto, no pueden encontrarse sujeto a disposiciones establecidas en normas con rango de ley.
- 2.61 Por lo tanto, bajo opinión de PROINVERSION, el Proyecto de Ley N° 1389/2016-CR pretende regular aspectos que por su especificidad deben encontrarse determinados de acuerdo a la particularidad de cada proyecto y en función al diseño del contrato, pero no en una norma con rango de ley.

III. CONCLUSIONES

El presente informe consolida las opiniones de las áreas técnicas correspondientes del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN) sobre el Proyecto de Ley N° 1111/2016-CR, que establece condiciones mínimas para el cobro de peaje en la infraestructura vial.

Sobre el particular, se realizan las siguientes observaciones al Proyecto de Ley:

- 3.1 El objeto del Proyecto de Ley (impedir actos de corrupción mediante la gestión de infraestructura vial) no concuerda con lo señalado en su Exposición de Motivos, la cual se centra en la problemática de concesiones viales por estudios deficientes o incompletos y no por actos de corrupción. Sin embargo, es preciso indicar que la normativa APP vigente ya contiene mecanismos que buscan fomentar una política de integridad y prevención de actos de corrupción, a través del impedimento para contratar con el Estado de personas naturales y jurídicas vinculadas a actos de corrupción, y la obligación del OPIP de incluir en las Bases mecanismos que eviten actos de corrupción y de incluir en los contratos una cláusula anticorrupción.
- 3.2 El artículo 3 del Proyecto de Ley vulnera la normativa del Sistema Nacional de Control al asignar al OSITRAN funciones que le competen exclusivamente a la Contraloría General de la República por mandato constitucional. Asimismo, contraviene la normativa que regula el funcionamiento del OSITRAN y distorsiona las funciones asignadas por ley a dicho organismo regulador.
- 3.3 El Proyecto de Ley, mediante sus artículos 4 y 6, plantea Niveles de Servicio homogéneos para todos los contratos de concesión, modificando los indicadores de calidad previstos en los contrato de APP vigentes, lo que conlleva a que los inversionistas privados invoquen la cláusula de equilibrio económico financiero de sus contratos solicitando compensaciones por la variación de sus ingresos o costos por la nueva ley, generándose de esta manera el gasto de recursos fiscales para el pago a dichas empresas.
- 3.4 El artículo 5 del Proyecto de Ley desincentiva el desarrollo de nuevos proyectos viales al suprimir la aplicación de reglas de exclusividad para el uso de vías concesionadas y por ende el mecanismo para el retorno de inversiones. Asimismo, la propuesta normativa activaría las cláusulas de Ingresos Garantizados de los contratos de APP



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE PROMOCION
DE LA INVERSION PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

vigentes, obligando a que se destinen recursos públicos para compensar la falta de ingresos en las vías nacionales concesionadas por disminución de la demanda.

- 3.5 A través de su artículo 7, la propuesta normativa restringe el uso de recursos provenientes de peajes, prohibiendo de esta forma la participación privada para la construcción, operación y mantenimiento de vías, al no permitir el destino de dichos recursos para cubrir los costos de las inversiones y la rentabilidad esperada por las empresas privadas que gestionarían las infraestructuras viales.
- 3.6 El Proyecto de Ley, a través de sus artículos 8, 9 y 10, elimina la posibilidad de desarrollar proyectos de APP autofinanciados de infraestructura pública vial, lo que generaría mayor gasto de recursos públicos -al permitirse únicamente proyectos cofinanciados o mediante Obra Pública Tradicional-, reducción del presupuesto de las entidades y mayores plazos para la adjudicación de los proyectos de inversión.
- 3.7 El criterio de ubicación de peajes planteado por el Proyecto de Ley no toma en cuenta que en los proyectos de APP la ubicación de peajes se va definiendo en función a los estudios realizados por cada proyecto, lo cual se ve reflejado en los contratos de APP suscritos por el Estado peruano a la fecha. Por ello, la propuesta normativa generaría el derecho de las inversionistas de solicitar al Estado el restablecimiento del equilibrio económico financiero de los contratos por modificaciones normativas y el consecuente gasto de recursos fiscales por el pago a las empresas privadas.
- 3.8 La propuesta normativa vulnera el Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada al reducir el plazo máximo de los contratos de APP a 30 años e impacta negativamente en la estructuración y adjudicación de los proyectos de APP de gran envergadura (líneas de metro, aeropuertos, ferrocarriles), los cuales requieren plazos largos de duración por los montos de inversión comprometidos. Asimismo, el Proyecto de Ley modifica los plazos de contratos de APP con vigencia mayor a 30 años, tal es el caso de los Contratos de Concesión del Proyecto Camisea y el Contrato de Concesión de la Línea 2 del Metro de Lima, supuesto en el cual los inversionistas privados activarían la cláusula de equilibrio económico financiero, solicitando las compensaciones por la variación de sus ingresos o costos derivado de la nueva ley, generándose a su vez el uso de recursos públicos por dichos pagos.
- 3.9 Los artículos 5, 6, 7 y 10 del Proyecto de Ley conllevarían un contingente que afectaría a las finanzas públicas, debido a que podrían generar un incremento en la probabilidad de activación de compromisos contingentes del Estado (Ingresos Mínimos Garantizados en los contratos de APP autofinanciados, un mayor requerimiento de recursos públicos para el pago de los compromisos firmes para el caso de los contratos de APP cofinanciados y una causal de desequilibrio económico financiero prevista en los contratos de APP.
- 3.10 La propuesta normativa contraviene lo dispuesto en los literales c) y d) del artículo 3° de la Ley N° 30519, Ley de Equilibrio Financiero del Sector Público para el Año Fiscal 2017, en tanto que dispone nuevas obligaciones y funciones a cargo de las entidades sin antes haberse determinado el costo que deberán asumir para la implementación de las mismas.





MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA DE PROMOCIÓN
DE LA INVERSIÓN PRIVADA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"



3.11 Finalmente, los aspectos que pretende regular la propuesta normativa, por su especificidad, deben determinarse de acuerdo a la particularidad de cada proyecto y en función al diseño del contrato, pero no mediante una norma con rango de ley.

Atentamente,

CAMILO CARRILLO PURÍN
DIRECTOR GENERAL
Dirección General de Política de Promoción
de la Inversión Privada

