



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Secretaría General

Oficina General de Asesoría
Jurídica

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia*

A : **ERICK RICHARD ANTUNEZ ALFARO**
COORDINADOR DE LA UNIDAD FUNCIONAL
UNIDAD FUNCIONAL PARA LA MEJORA DE LA ARTICULACIÓN DE
MATERIAS A CARGO DE LA PCM

De : **JOSE LUIS ROJAS ALCOCER**
JEFE DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA
OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal".

Referencia : a) Oficio N° 1225-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR
b) Oficio N° 1823-2025-2026-CTC-JCMC-CR
c) Oficio Múltiple N° D000274-2026-PCM-SC
d) Oficio Múltiple N° D000300-2026-PCM-SC

Fecha Elaboración: Lima, 28 de abril de 2026.

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención a los documentos de la referencia a) y b), a través de los cuales la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y la Comisión de Transportes y Comunicaciones, del Congreso de la República, solicitan opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal".

Sobre el particular, informo lo siguiente:

I. **BASE LEGAL:**

- 1.1 Constitución Política del Perú.
- 1.2 Reglamento del Congreso de la República.
- 1.3 Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- 1.4 Resolución Ministerial N° 199-2025-PCM, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Presidencia del Consejo de Ministros.

II. **ANTECEDENTES:**

- 2.1 El Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal" corresponde a la iniciativa legislativa presentada por el Congresista de la República JUAN CARLOS MORI CELIS,

integrante del Grupo Parlamentario ACCIÓN POPULAR, y se sustenta en el derecho a la iniciativa en la formación de leyes reconocido por el artículo 107¹ de la Constitución Política del Perú.

- 2.2 A través de Oficios con números 1225-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR y 1823-2025-2026-CTC-JCMC-CR la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, respectivamente, solicitan opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR; el cual se encuentra sustentado en el artículo 96² de la Constitución Política del Perú, modificado por el artículo 4 de la Ley N° 28484, y en el artículo 69³ del Texto Único Ordenado del Reglamento del Congreso de la República, que faculta a los Congresistas de la República a pedir la información que consideren necesaria a efecto de lograr el esclarecimiento de hechos o tener elementos de juicio para tomar decisiones adecuadas en el ejercicio de sus funciones.
- 2.3 Mediante Oficios Múltiples con números D000274-2026-PCM-SC y D000300-2026-PCM-SC la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros trasladó al Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el Ministerio de Energía y Minas el pedido de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, al encontrarse dentro del ámbito de sus competencias, precisando que las opiniones que para tal efecto emitan dichos ministerios sean remitidas directamente a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera, y la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.
- 2.4 Por medio de Oficio N° 114-2026-OS-GG el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería – OSINERGMIN alcanzó el Informe N° 203-2026-GRT/OS, con el cual brindó opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR.
- 2.5 A través de Oficio N° 00101-2026-GG-OSITRAN el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN alcanzó el Informe Conjunto N° 00057-2026-IC-OSITRAN, con el cual brindó opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR.

III. ANÁLISIS:

- 3.1 De conformidad con lo dispuesto en el literal g) del artículo 22 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Presidencia del Consejo de Ministros, aprobado por Resolución Ministerial N° 199-2025-PCM, corresponde a la Oficina General de Asesoría Jurídica *“Emitir opinión jurídico – legal respecto de los proyectos de Ley y autógrafas que someta a su consideración la Alta Dirección”*.

En atención a dicho marco normativo, se precisa lo siguiente:

Contenido del Proyecto de Ley

¹ **Constitución Política del Perú:**

“Artículo 107.- El Presidente de la República y los Congresistas tienen derecho a iniciativa en la formación de leyes. También tienen el mismo derecho en las materias que les son propias los otros poderes del Estado, las instituciones públicas autónomas, los Gobiernos Regionales, los Gobiernos Locales y los colegios profesionales. Asimismo, lo tienen los ciudadanos que ejercen el derecho de iniciativa conforme a ley”.

² **Constitución Política del Perú:**

“Artículo 96.- Cualquier representante al Congreso puede pedir a los Ministros de Estado, al Jurado Nacional de Elecciones, al Contralor General, al Banco Central de Reserva, a la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, a los Gobiernos Regionales y Locales y a las instituciones que señala la ley, los informes que estime necesarios. El pedido se hace por escrito y de acuerdo con el Reglamento del Congreso. La falta de respuesta da lugar a las responsabilidades de ley”.

³ **Reglamento del Congreso de la República:**

“Artículo 69.- Los pedidos son proposiciones mediante las cuales los Congresistas ejercen su derecho de pedir la información que consideren necesaria a los Ministros y otras autoridades y órganos de la administración, a efecto de lograr el esclarecimiento de hechos o tener elementos de juicio para tomar decisiones adecuadas en el ejercicio de sus funciones (...).”.

- 3.2 El Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal" contiene seis (6) artículos y cuatro (4) Disposiciones Complementarias Finales, que resumen lo siguiente:

(...)

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto autorizar, de manera excepcional y bajo criterios de sostenibilidad fiscal, operaciones de endeudamiento público destinadas exclusivamente al financiamiento del saldo neto del gasto de capital del Proyecto Nueva Carretera Central, en el marco del Sistema Nacional de Endeudamiento y de las reglas fiscales vigentes.

Artículo 2.- Autorización de Endeudamiento Especial

2.1 Autorízase al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, a concertar operaciones de endeudamiento público mediante la emisión de bonos soberanos u otros instrumentos financieros permitidos por la legislación vigente, destinados exclusivamente al financiamiento del saldo neto del Proyecto Nueva Carretera Central a la fecha de su conformación.

2.2 Las operaciones de endeudamiento a que se refiere el presente artículo se sujetan estrictamente a lo dispuesto en la Ley de Endeudamiento del Sector Público, la Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal y demás normativa aplicable.

2.3 El servicio de la deuda correspondiente se estructura hasta por un plazo máximo de treinta (30) años, contados desde el inicio de operación del proyecto.

(...)

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Creación del Fondo de Inclusión Vial (FIV) del proyecto de la Nueva Carretera Central (NCC)

Créase el Fondo de Inclusión Vial (FIV) como un mecanismo de financiamiento extrapresupuestal, intangible y de destinación específica, orientado exclusivamente a coadyuvar al cierre financiero, repago y sostenibilidad del proyecto de la Nueva Carretera Central (NCC).

El FIV tiene naturaleza de fondo especial sin personería jurídica y se constituye mediante un recargo solidario aplicado a la facturación del servicio público de electricidad en las regiones de Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali, conforme a los siguientes criterios:

a) El recargo será recaudado por las empresas concesionarias y empresas públicas de distribución eléctrica dentro de su sistema regular de facturación.

b) Los montos recaudados serán transferidos directamente, de manera automática e intangible, al Fideicomiso Macroregional de la Nueva Carretera Central, constituido en Corporación Financiera de Desarrollo S.A.-COFIDE, como Fideicomisario, quedando prohibido su uso para fines distintos al repago del financiamiento del proyecto.

c) El FIV tendrá una vigencia temporal de veinte (20) años contados a partir del 1 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre de 2046, plazo dentro del cual se aplicará exclusivamente para el financiamiento de la Nueva Carretera Central.

- d) Los recursos del FIV no constituyen recursos del Tesoro Público, no forman parte del presupuesto institucional de ninguna entidad pública y no pueden ser objeto de embargo, compensación o afectación distinta a su finalidad legal.
- e) Respecto a la fijación de la alícuota del Fondo de Inclusión Vial, por criterios de eficiencia, se delega a Osinergmin la facultad de calcular y fijar trimestralmente el factor o alícuota del recargo, asegurando que se recaude la meta exacta de S/ 250 millones anuales.

(...)

Tercera.- Fijación de tarifas y peajes de la Nueva Carretera Central

La fijación, revisión y actualización de las tarifas de peaje de la Nueva Carretera Central se realizará conforme al marco normativo aplicable a la infraestructura vial nacional y al contrato de concesión que corresponda, respetando las competencias del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), cuando se trate de infraestructura bajo régimen concesionado.

El esquema tarifario deberá garantizar que hasta el cincuenta por ciento (50%) de los ingresos por concepto de peaje pueda destinarse al servicio de la deuda derivada de la emisión de bonos soberanos autorizados para el financiamiento del proyecto, durante el plazo de programación correspondiente, y el porcentaje restante será asignado a los costos de operación, mantenimiento y conservación de la infraestructura, conforme a los instrumentos financieros y presupuestales aplicables.

(...)

3.3 Opinión del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería – OSINERGMIN

Por medio de Oficio N° 114-2026-OS-GG el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería – OSINERGMIN alcanzó el Informe N° 203-2026-GRT/OS, con el cual brindó opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR; indicando lo siguiente:

Informe N° 203-2026-GRT/OS

(...)

7.1. Sobre la inclusión del Fondo de Inclusión Vial en la tarifa eléctrica

(...)

Al respecto, la imposición de ese recargo genera que la tarifa eléctrica se eleve sin que exista criterios técnicos y económicos que justifiquen tales incrementos, ni se haya realizado una evaluación de los impactos económicos sobre los usuarios de las regiones afectadas.

Precisamente, para evitar el cobro en la facturación de conceptos ajenos a la prestación del servicio público de electricidad se aprobó la Ley de Racionalización del Sistema Tributario Nacional y de Eliminación de Privilegios y Sobrecostos, mediante Decreto Ley N° 25988 del año 1992, norma actualmente vigente, la cual prohíbe incluir como parte del recibo de servicios públicos, cualquier tributo ajeno a la prestación de dicho servicio. En efecto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 del Decreto Ley N° 25988:

“Las entidades de la Administración Pública de cualquier nivel, las empresas de propiedad directa o indirecta del Estado, las empresas privadas u otras entidades que prestan servicios públicos, no podrán disponer el cobro de tributos ni de suma alguna por cualquier otro concepto ajeno a la prestación del servicio, en las facturas correspondientes a dichos servicios”.

7.4. Sobre el impacto en la tarifa eléctrica de las regiones de: Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali

(...)

No obstante, la creación del Fondo de Inclusión Vial (FIV) para financiar el Proyecto de la Nueva Carretera Central (NCC), que el Proyecto de Ley lo denomina como un recargo solidario aplicado a la facturación del servicio público de electricidad, no corresponde a la prestación del servicio eléctrico. Con ello, se estaría gravando un cargo adicional sobre la actividad de venta de energía eléctrica, con el fin de financiar una actividad que no está vinculada al servicio gravado.

(...)

Conforme a lo expuesto, cualquier cargo distinto a las actividades que se desarrollan en el sector eléctrico afecta el costo del servicio y genera el riesgo de utilizar el recibo de luz eléctrica como un vehículo de recaudación con el consiguiente perjuicio al usuario.

(...)

El incremento promedio que se tendría por aplicación del FIV sería de 3,81%, en la región Junín 4,04%, en la región Huancavelica 4,72%. La aplicación del FIV en la facturación del servicio público de electricidad en las regiones que se indica en Proyecto de Ley significaría un incremento promedio de 3,81%. Teniendo como incremento mayor de 4,72% en la región Huancavelica.

Por las razones expuestas y por los potenciales resultados negativos que implica incrementos tarifarios de hasta 4,72% consideramos inviable la aplicación del FIV en el sector eléctrico.

VIII. CONCLUSIÓN

En atención a los fundamentos señalados en el numeral VII) del presente informe se considera que el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal" **no resultaría viable respecto a la creación de un Fondo de Inclusión Vial financiado** mediante un recargo solidario en las tarifas eléctricas, aplicable a los usuarios de las regiones: Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali, en tanto contraviene el marco legal vigente encareciendo el servicio eléctrico mediante la incorporación de cargos ajenos a su prestación, distorsionando los principios y criterios técnicos - económicos aplicables a la fijación tarifaria.

3.4 Opinión del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

A través de Oficio N° 00101-2026-GG-OSITRAN el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN alcanzó el Informe Conjunto N° 00057-2026-IC-OSITRAN, con el cual brindó opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR.

Informe Conjunto N° 00057-2026-IC-OSITRAN

(...)

III.3 Opinión sobre el proyecto de ley

(...)

18. En esa línea, se estima conveniente considerar que las disposiciones del Proyecto de Ley referidas a los mecanismos de financiamiento, en particular aquellas vinculadas al destino en el fideicomiso de hasta el cincuenta por ciento (50%) de los ingresos por peaje al servicio de la deuda y la constitución de un fideicomiso para la administración de los flujos del proyecto, constituyen aspectos directamente vinculados con la estructuración contractual y el esquema de financiamiento de un eventual contrato de concesión, por lo

que resulta necesario que estos sean evaluados y definidos en la fase de estructuración del proyecto. Ello, a efectos de asegurar su adecuada compatibilidad con el equilibrio económico-financiero del contrato, la sostenibilidad de la infraestructura y la adecuada prestación del servicio al usuario.

19. Cabe mencionar que, a partir de la revisión de la información remitida, no se ha identificado evidencia que permita concluir cuál sería la modalidad de ejecución prevista para la Nueva Carretera Central, ni si el proyecto se desarrollaría como obra pública o mediante una Asociación Público-Privada (APP). Del mismo modo, ni el Proyecto de Ley, ni su Exposición de Motivos incorporan elementos que permitan determinar si, en caso de optar por una concesión, esta sería estructurada bajo un esquema autofinanciado o cofinanciado, aspectos que resultan relevantes para definir la asignación de riesgos, las fuentes de financiamiento y la viabilidad económica del proyecto.

(...)

- Tarifas

(...)

27. En relación con la presión de incrementos tarifarios, cabe indicar que en la Exposición de Motivos se menciona que la sostenibilidad del modelo financiero contempla tarifas referenciales (S/ 30 para autos, S/ 120 transporte provincial y S/ 200 camiones), las cuales considera accesibles para los usuarios...(“...”).

28. Al respecto, cabe indicar que dichos niveles tarifarios resultan bastante elevados en relación con las Tarifas vigentes en la red vial nacional concesionada, tanto bajo la modalidad autofinanciada como cofinanciada....(“...”).

- Monto de Inversiones

31. Finalmente, en relación con el monto de inversión considerado en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, se aprecia que se hace referencia a un costo estimado cercano a S/ 30 000 millones; sin embargo, de acuerdo con la información disponible en el Banco de Inversiones de Invierte.pe, el proyecto de inversión pública "Nueva Carretera Central" (código 2623129) registra una inversión estimada de S/ 24 286 millones. Si bien la actualización continua de costos es propia de proyectos de gran envergadura, no se cuenta a la fecha con estudios técnicos que sustenten un nivel de inversión de S/ 30 000 millones señalado en la Exposición de Motivos.

33. Por tanto, se considera conveniente que algunos elementos del esquema financiero propuesto en el Proyecto de Ley para la ejecución del proyecto vial Nueva Carretera Central, no sean establecidos de manera rígida en una norma, sino que la definición precisa de esos elementos (porcentajes, fechas, entre otros) se realice después de los estudios desarrollados en la fase de estructuración del proyecto, etapa en la cual se contará con información técnica actualizada y mayor claridad sobre la modalidad de ejecución más idónea. Ello a fin de asegurar su compatibilidad con el equilibrio económico financiero del contrato, la sostenibilidad del proyecto a largo plazo, y conforme al marco regulatorio vigente.

(...)

IV. CONCLUSIONES

(...)

41. En resumen, se identifica que algunos elementos del esquema propuesto, en particular aquellos referidos a destinar ingresos por peajes y a los mecanismos de financiamiento y repago, constituyen aspectos relevantes que deberían ser abordados en la etapa de

estructuración del proyecto y en el diseño del eventual contrato de concesión. En tal sentido, resulta recomendable que dichos elementos se mantengan con el nivel de flexibilidad necesario para su adecuada armonización con el esquema contractual, a fin de asegurar el equilibrio económico-financiero del contrato, la sostenibilidad de la infraestructura, la debida prestación del servicio al usuario, así como una adecuada asignación de riesgos y condiciones que promuevan la eficiencia y competencia en la participación del sector privado.

(...)

3.5 **Opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica de la PCM**

Al respecto, en relación a la justificación de la propuesta normativa, el artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República establece lo siguiente:

(...)

*Artículo 75. Las proposiciones de ley deben contener una exposición de motivos donde se exprese **el problema que se pretende resolver y los fundamentos de la propuesta**; los antecedentes legislativos; **el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional**, precisando qué artículos o partes de artículos se propone modificar o derogar; **el análisis costo-beneficio de la futura norma legal** que incluya la identificación de los sectores que se beneficiarían o perjudicarían con el proyecto de ley, los efectos monetarios y no monetarios de la propuesta, su impacto económico y, cuando corresponda, su impacto presupuestal y ambiental. (énfasis agregado)*

(...)

Por su parte, el Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República señala que la Exposición de Motivos constituye la fundamentación de la propuesta normativa que *"contiene la identificación del problema, análisis del estado actual de la situación fáctica o jurídica que se pretende regular o modificar y la precisión del nuevo estado que genera la propuesta, el análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la ley, el análisis del marco normativo; y, cuando corresponda, el análisis de las opiniones sobre la propuesta"*⁴.

De lo expuesto se desprende que las proposiciones de ley deben contener una exposición de motivos que expresen, principalmente, el problema a resolver, sus fundamentos, el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional, el análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la ley, y el análisis costo-beneficio de la futura norma legal.

La expresión de los aspectos indicados es imprescindible en el contexto actual de nuestro ordenamiento jurídico que se caracteriza por una tendencia a la sobre-regulación, "inflación legislativa" o "inflación normativa" que como bien señala la doctrina, *"tiene graves consecuencias sobre el ordenamiento jurídico porque, al final de cuentas, este termina siendo excesivamente complejo, confuso, disperso y, en algunos casos, encontramos normas que sobran o que parecen innecesarias"*⁵.

En ese orden de ideas, se observa que la exposición de motivos del proyecto de ley N° 14141/2025-CR no sustenta suficientemente aspectos vinculados con los efectos de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional, y el análisis costo-beneficio.

⁴ Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República, aprobado por Acuerdo de Mesa Directiva 106-2020-2021/MESA-CR. Página 83.

⁵ GONZALEZ GOMEZ, Agapito. La importancia de la técnica legislativa, p. 134. En:

[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/650B029B82E65D1D0525773800642477/\\$FILE/La_importancia_de_la_t%C3%A9cnica_legislativa.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/650B029B82E65D1D0525773800642477/$FILE/La_importancia_de_la_t%C3%A9cnica_legislativa.pdf)



En esa razón, en el apartado II de la exposición de motivos, no se observa un análisis constitucional y/o legal entre lo propuesto en la primera Disposición Complementaria Final del proyecto de ley, vinculado con el financiamiento del Fondo de Inclusión Vial – FIV a través de un recargo aplicado en la facturación del servicio público de electricidad, y su impacto en lo establecido en el artículo 12 del Decreto Ley N° 25988, Ley de Racionalización del Sistema Tributario Nacional y de Eliminación de Privilegios y Sobrecostos, el cual, dispone que no se incluya en la facturación de servicios públicos, cualquier tributo, o suma alguna, ajena a la prestación de dicho servicio⁶; lo que es relevante a fin de advertir la coherencia legal de este extremo de la propuesta con el ordenamiento jurídico nacional, así como sus efectos sobre los usuarios del servicio público de electricidad de las zonas involucradas.

De otro lado, en relación al análisis de costos y/o beneficios, se advierte que la exposición de motivos no fundamenta sobre el impacto del recargo que se ocasionaría por la aplicación del FIV en la facturación del servicio público de electricidad (tarifas) de los usuarios de las regiones de Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali; y si dicho incremento en las tarifas generaría algún beneficio o perjuicio sobre dichos usuarios. En esa línea, de acuerdo a lo sostenido por OSINERGMIN, a través del Informe N° 203-2026-GRT/OS, *"el incremento promedio que se tendría por aplicación del FIV sería de 3,81%, en la región Junín 4,04%, en la región Huancavelica 4,72%. La aplicación del FIV en la facturación del servicio público de electricidad en las regiones que se indica en Proyecto de Ley significaría un incremento promedio de 3,81%. Teniendo como incremento mayor de 4,72% en la región Huancavelica"*.

Asimismo, tampoco se observa un sustento suficiente sobre si el costo de la tarifa de peaje propuesta en la exposición de motivos por el uso de la Nueva Carretera Central (S/ 30 autos ligeros, S/ 120 transporte provincial y S/ 200 camiones) será accesible para los usuarios del servicio y permitirá sostener el modelo financiero que propone el proyecto de ley; tomando en cuenta que según OSITRAN los niveles tarifarios propuestos resultarían elevados en relación con las tarifas vigentes en la red vial nacional concesionada, tanto bajo la modalidad autofinanciada como cofinanciada; lo cual, es relevante a efectos de determinar su impacto económico y/o social. Véase cuadro:

| Concesión | Modalidad | Tarifa 2026 por vehículo ligero |
|---|----------------|---------------------------------|
| Red vial 4 | Autofinanciada | S/ 10,50 |
| Red Vial 5 | Autofinanciada | S/ 10,30 |
| IIRSA Centro Tramo 2 | Autofinanciada | S/ 8,00 |
| IIRSA Sur Tramo 3 | Cofinanciada | S/ 8,50 |
| IIRSA Sur Tramo 4 | Cofinanciada | S/ 8,10 |
| Óvalo Chancay-Dv. Variante Pasamayo-Huaral-Acos | Cofinanciada | S/ 3.10 |

Fuente: Tomado del Informe Conjunto N° 00057-2026-IC-OSITRAN

Finalmente, en relación a los beneficios del proyecto de ley se advierte que la exposición de motivos lo fundamenta con afirmaciones, sin considerar proyecciones económicas y/o evidencia objetiva al respecto.

⁶ Ley N° 25988, Ley de Racionalización del Sistema Tributario Nacional y de Eliminación de Privilegios y Sobrecostos (...)

Artículo 12.- Las entidades de la Administración Pública de cualquier nivel, las empresas de propiedad directa o indirecta del Estado, las empresas privadas u otras entidades que prestan servicios públicos, no podrán disponer el cobro de tributos ni de suma alguna por cualquier otro concepto ajeno a la prestación del servicio, en las facturas correspondientes a dichos servicios.



En atención a lo expuesto, se advierte que la propuesta normativa no se encuentra suficientemente justificada.

- 3.6 Finalmente, señalar que el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR contiene materias que se encuentran dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, establecido en el Decreto Legislativo N° 183, Ley Orgánica del Ministerio de Economía y Finanzas⁷, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, consignado en la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones⁸ y el Ministerio de Energía y Minas, conforme a la Ley N° 30705, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas⁹; por lo que mediante Oficios Múltiples con números D000274-2026-PCM-SC y D000300-2026-PCM-SC la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros trasladó a dichos Ministerios el pedido de opinión formulado por la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y la Comisión de Transportes y Comunicaciones; precisando que las opiniones que para tal efecto emitan sean remitidas directamente a las referidas Comisiones del Congreso.

V. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN:

- 4.1 En atención a lo expuesto, esta Oficina General de Asesoría Jurídica considera que no resulta viable el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal".
- 4.2 Al contener el Proyecto de Ley materias que se encuentran dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el Ministerio de Energía y Minas; mediante Oficios Múltiples con números D000274-2026-PCM-SC y D000300-2026-PCM-SC se trasladó a dichos ministerios el pedido de opinión formulado por la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y la Comisión de Transportes y Comunicaciones, precisando que las opiniones que para tal efecto emitan sean remitidas directamente a las referidas Comisiones del Congreso.
- 4.3 Se recomienda remitir el presente informe, el Informe N° 203-2026-GRT/OS y el Informe Conjunto N° 00057-2026-IC-OSITRAN, emitidos por el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería y el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera, y la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

JOSE LUIS ROJAS ALCOGER
JEFE DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA
OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

⁷ **Artículo 5.-** Artículo 5 del Decreto Legislativo N° 183, Ley Orgánica del Ministerio de Economía y Finanzas: "Corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas planear, dirigir y controlar los asuntos relativos a la tributación, política aduanera, financiación, endeudamiento, presupuesto, tesorería y contabilidad, así como armonizar la actividad económica nacional".

⁸ **Artículo 4.- Ámbito de competencia**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente de manera exclusiva en las siguientes materias:

- Aeronáutica civil.
- Infraestructura de transportes de alcance nacional e internacional.
- Servicios de transporte de alcance nacional e internacional.
- Infraestructura y servicios de comunicaciones.

⁹ **Artículo 4. Ámbito de competencia**

El Ministerio de Energía y Minas ejerce competencias en materia de energía, que comprende electricidad e hidrocarburos, y de minería.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"



Firmado por: MEJIA
CORNEJO Juan
Carlos FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 01/04/2026
07:00:05 -0500

OFICIO N° 00101-2026-GG-OSITRAN

Lima, 31 de marzo de 2026

Señora
MILAGRITOS PILAR PASTOR PAREDES
Secretaria de la Secretaría de Coordinación
Presidencia del Consejo de Ministros
Presente.-

Asunto: Opinión sobre Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR

Referencia: Oficio Múltiple N° D000273-2026-PCM-SC recibido el 17/03/2026

Tengo el agrado de dirigirme a usted con la finalidad de saludarla y, a su vez, dar atención al documento de la referencia, mediante el cual solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "*Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal*".

Al respecto, en cumplimiento de lo solicitado, adjunto se remite el Informe Conjunto N° 00057-2026-IC-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica de este Organismo Regulador, el cual contiene la opinión institucional requerida por su despacho respecto del citado Proyecto de Ley.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para expresarle los sentimientos de mi consideración y estima personal.

Atentamente,

Firmado por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

Visado por
HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Asesor Legal Especializado en Concesiones y App
Gerencia General

Visado por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
TITO JIMENEZ CERRÓN
Jefe de la Gerente de Asesoría Jurídica (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 01/04/2026 06:20:48 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 31/03/2026 17:30:07 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 31/03/2026 14:17:09 -0500

Visado por: JIMENEZ CERRON Tito
Fernando FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 31/03/2026 13:35:01 -0500

Código de verificación: 0165 5041 3695 1631

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias. La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>

NT: 2026051341
Clave: w9boE62





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público



*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"*

Se adjunta:

- Informe Conjunto N° 00057-2026-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ)

NT 2026051341

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico firmado digitalmente y archivado por el Ositrán, aplicando lo dispuesto por el art. 25 del D.S. N° 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. N° 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través del Portal de Consulta de Documentos del Ositrán cuya dirección web es la siguiente: <https://servicios.ositran.gob.pe:8443/SGDEntidades>.

Es importante tener en cuenta que, para visualizar y/o descargar el documento principal y sus anexos (de corresponder), deberás acceder al Portal de Consulta de Documentos del Ositrán, utilizando el Código de Verificación Digital (de acuerdo con los números aleatorios solicitados por el Portal) o el Número de Trámite - NT y la clave (ubicados en la parte superior del código QR). Asimismo, podrás seguir los pasos detallados en la Guía para acceder a anexos de documentos notificados por el Ositrán

Informe Conjunto N° 00057-2026-IC-OSITRAN

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

Conocimiento : **VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO**
Presidenta Ejecutiva

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, el cual propone una “Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal”

Referencia : a) Oficio Múltiple N° D000273-2026-PCM-SC recibido el 17/03/2026
b) Oficio N° 1225-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR

Fecha : 30 de marzo de 2026

Firmado por:
JIMENEZ CERRON
Tito Fernando FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/03/2026
18:46:13 -0500

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/03/2026
18:55:18 -0500

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 31/03/2026
01:21:31 -0500

I. OBJETO

1. El objeto del presente informe es emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, “Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal” (en adelante, el Proyecto de Ley), requerida mediante el documento a) de la referencia, emitido por la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros, en atención a la solicitud formulada por la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, mediante el documento b) de la referencia.

II. ANTECEDENTES

2. Mediante el Oficio N° 1225-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR de fecha 10 de marzo de 2026, la Presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República solicitó opinión a la Presidencia del Consejo de Ministros (en adelante, PCM) sobre el Proyecto de Ley.
3. Por medio del Oficio Múltiple N° D000273-2026-PCM-SC, notificado el 17 de marzo de 2026, la Secretaría de Coordinación de la PCM solicitó opinión al Ositrán sobre el referido Proyecto de Ley.

Visado por: HIDALGO BRICEÑO
Silvia FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 31/03/2026 09:33:47 -0500

Visado por: OCHOA CARBAJO Yessica
Guadalupe FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 31/03/2026 09:31:35 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 31/03/2026 08:41:34 -0500

III. ANÁLISIS

III.1 Sobre el Proyecto de Ley

4. La fórmula legal del Proyecto de Ley señala lo siguiente:

**“LEY QUE GARANTIZA LA CONTINUIDAD Y CULMINACIÓN DEL SALDO DE
INVERSIÓN DE LA NUEVA CARRETERA CENTRAL Y ESTABLECE MECANISMOS DE
SOSTENIBILIDAD FISCAL**

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto autorizar, de manera excepcional y bajo criterios de sostenibilidad fiscal, operaciones de endeudamiento público destinadas exclusivamente al financiamiento del saldo neto del gasto de capital del Proyecto Nueva Carretera Central, en el marco del Sistema Nacional de Endeudamiento y de las reglas fiscales vigentes.

Visado por: CORNEJO AMEZAGA
Claudia Beatriz FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 31/03/2026 00:19:12 -0500

Visado por: AMES SANTILLAN
Juan Carlos FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/03/2026 23:36:43 -0500

Visado por: PEREZ GOMEZ
Cesar Luis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/03/2026 22:38:07 -0500

Visado por: VEGA VASQUEZ John
Albert FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/03/2026 21:40:30 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/03/2026 21:20:26 -0500

Visado por: RODRIGUEZ HERRERA
Oswaldo Jehoshua FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/03/2026 18:37:57 -0500

Artículo 2.- Autorización de Endeudamiento Especial

2.1 Autorízase al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, a concertar operaciones de endeudamiento público mediante la emisión de bonos soberanos u otros instrumentos financieros permitidos por la legislación vigente, destinados exclusivamente al financiamiento del saldo neto del Proyecto Nueva Carretera Central a la fecha de su conformación.

2.2 Las operaciones de endeudamiento a que se refiere el presente artículo se sujetan estrictamente a lo dispuesto en la Ley de Endeudamiento del Sector Público, la Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal y demás normativa aplicable.

2.3 El servicio de la deuda correspondiente se estructura hasta por un plazo máximo de treinta (30) años, contados desde el inicio de operación del proyecto.

Artículo 3.- Financiamiento inicial sin endeudamiento

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, deberá incorporar el Proyecto Nueva Carretera Central en la Programación Multianual de Inversiones y en el Marco Macroeconómico Multianual, conforme a la normativa vigente, a fin de destinar el presupuesto, conforme a la normativa presupuestaria vigente y sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, saldos de balance, recursos directamente recaudados u otras fuentes permitidas por ley, a fin de garantizar la continuidad y ejecución inicial del proyecto, sin necesidad de efectuar emisiones de deuda en el año fiscal 2027. Dicho aporte inicial entre 2027 y 2028 no deberá de ser menor a 6,000 mil millones de soles y será depositado en el fideicomiso macrorregional de la Nueva Carretera Central para fines exclusivos de ejecución de la obra de acuerdo a plazos programados por Provías Nacional

Artículo 4.- Mecanismo de sostenibilidad y cobertura

4.1 Autorízase al Ministerio de Economía y Finanzas a efectuar la atención del servicio anual de la deuda derivada de las operaciones autorizadas en el artículo 2, en el marco de las leyes anuales de presupuesto y endeudamiento.

4.2 La cobertura que efectúe el Ministerio de Economía y Finanzas será por el saldo neto resultante, conforme a la programación multianual correspondiente.

4.3. El saldo neto de la deuda estará conformado por el excedente del servicio de la deuda no cubierto por el 50% de los peajes recaudados durante 30 años desde el inicio de la operación de la Nueva Carretera Central que no excederá al 2033 y los montos recaudados anualmente por el Fondo de Inclusión Vial que se conformará por efectos de la presente ley.

Artículo 5.- Compatibilidad con reglas fiscales

Las autorizaciones contenidas en la presente ley se ejecutan en estricta observancia de las reglas macrofiscales vigentes, el Marco Macroeconómico Multianual y los límites establecidos en la Ley de Endeudamiento del Sector Público correspondiente a cada ejercicio fiscal.

Artículo 6.- Naturaleza habilitante

La presente ley tiene carácter habilitante y no constituye, por sí misma, autorización de gasto ni modifica las leyes anuales de presupuesto del sector público.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Creación del Fondo de Inclusión Vial (FIV) del proyecto de la Nueva Carretera Central (NCC)

Créase el Fondo de Inclusión Vial (FIV) como un mecanismo de financiamiento extrapresupuestal, intangible y de destinación específica, orientado exclusivamente a coadyuvar al cierre financiero, repago y sostenibilidad del proyecto de la Nueva Carretera Central (NCC).

El FIV tiene naturaleza de fondo especial sin personería jurídica y se constituye mediante un recargo solidario aplicado a la facturación del servicio público de electricidad en las regiones de Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali, conforme a los siguientes criterios:

- a) El recargo será recaudado por las empresas concesionarias y empresas públicas de distribución eléctrica dentro de su sistema regular de facturación.

- b) Los montos recaudados serán transferidos directamente, de manera automática e intangible, al Fideicomiso Macroregional de la Nueva Carretera Central, constituido en Corporación Financiera de Desarrollo S.A.-COFIDE, como Fideicomisario, quedando prohibido su uso para fines distintos al repago del financiamiento del proyecto.
- c) El FIV tendrá una vigencia temporal de veinte (20) años contados a partir del 1 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre de 2046, plazo dentro del cual se aplicará exclusivamente para el financiamiento de la Nueva Carretera Central.
- d) Los recursos del FIV no constituyen recursos del Tesoro Público, no forman parte del presupuesto institucional de ninguna entidad pública y no pueden ser objeto de embargo, compensación o afectación distinta a su finalidad legal.
- e) Respecto a la fijación de la alícuota del Fondo de Inclusión Vial, por criterios de eficiencia, se delega a Osinergmin la facultad de calcular y fijar trimestralmente el factor o alícuota del recargo, asegurando que se recaude la meta exacta de S/ 250 millones anuales.

Segunda.- Creación del Fideicomiso Macroregional del proyecto de la Nueva Carretera Central (NCC)

Autorízase al Poder Ejecutivo a constituir un fideicomiso de administración de carácter extrapresupuestal e intangible destinado a canalizar los recursos provenientes del aporte inicial del MEF hasta por 6,000 millones de soles entre 2027 y 2028, el Fondo de Inclusión vial FIV desde el 2027 y durante 20 años y la recaudación de peajes desde el 2033 al 2063 en un 50% de las tarifas establecidas para el financiamiento del servicio de la deuda del proyecto.

Dicho Fideicomiso Macroregional de la Nueva Carretera Central estará a cargo de la Corporación Financiera de Desarrollo S.A. - COFIDE como Fideicomisario quien gestionará los recursos derivados de la presente Ley exclusivamente para fines de ejecución de la obra y para cubrir las cuotas del servicio de la deuda generados por la emisión de Bonos soberanos previstos para su financiamiento.

Tercera.- Fijación de tarifas y peajes de la Nueva Carretera Central

La fijación, revisión y actualización de las tarifas de peaje de la Nueva Carretera Central se realizará conforme al marco normativo aplicable a la infraestructura vial nacional y al contrato de concesión que corresponda, respetando las competencias del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), cuando se trate de infraestructura bajo régimen concesionado.

El esquema tarifario deberá garantizar que hasta el cincuenta por ciento (50%) de los ingresos por concepto de peaje pueda destinarse al servicio de la deuda derivada de la emisión de bonos soberanos autorizados para el financiamiento del proyecto, durante el plazo de programación correspondiente, y el porcentaje restante será asignado a los costos de operación, mantenimiento y conservación de la infraestructura, conforme a los instrumentos financieros y presupuestales aplicables.

Cuarta.- Gobernanza regional y vigilancia ciudadana

La vigilancia ciudadana, en el marco de lo dispuesto por la Ley N° 26300 y demás normas concordantes, se ejercerá a través de los Comités de Vigilancia Ciudadana y de los Monitores Ciudadanos de Control, voluntarios debidamente acreditados por la Contraloría General de la República.

Dichos mecanismos serán organizados, articulados y coordinados por la Mancomunidad Macroregional correspondiente, conforme al Modelo Integrado de Gobernanza Estratégica (MIGE), que tendrá por finalidad fortalecer la transparencia, la rendición de cuentas y la eficiencia en la gestión pública, así como promover acciones complementarias orientadas a la atracción y promoción de inversiones vinculadas a infraestructura regional.”

[Subrayado agregado.]

5. Asimismo, la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley señala lo siguiente:

“(…)

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La entrada en vigencia de la presente ley no implica la derogación expresa de normas vigentes ni la modificación directa del régimen presupuestario o tributario nacional; sin embargo, sí introduce un mecanismo especial, habilitante y complementario dentro del sistema jurídico peruano, particularmente en materia de endeudamiento público, financiamiento de infraestructura estratégica y gestión extrapresupuestal de recursos con destinación específica..

(...)

Desde el punto de vista del régimen tarifario, la ley no invade competencias regulatorias de los organismos supervisores. Por el contrario, respeta expresamente las competencias de OSITRAN en materia de infraestructura concesionada y de Osinergmin en la determinación técnica del recargo del FIV. El efecto jurídico es de coordinación interinstitucional y no de superposición de competencias, lo que fortalece el principio de especialidad administrativa.

(...)"

[Subrayado agregado].

6. Como se advierte, el Proyecto de Ley tiene por objeto autorizar, de manera excepcional y bajo criterios de sostenibilidad fiscal, operaciones de endeudamiento público destinadas exclusivamente al financiamiento del saldo neto del gasto de capital del Proyecto Nueva Carretera Central, en el marco del Sistema Nacional de Endeudamiento y de las reglas fiscales vigentes.
7. Cabe destacar que el Proyecto de Ley señala en la Tercera Disposición Complementaria Final que la fijación, revisión y actualización de las tarifas de peaje de la Nueva Carretera Central se realizará conforme al marco normativo aplicable y al contrato de concesión respectivo, respetando las competencias del Ositrán cuando se trate de Infraestructuras de Transporte de Uso Público; asimismo, en la Exposición de Motivos del referido Proyecto de Ley se señala que la propuesta normativa no invade competencias regulatorias, sino que se limita a establecer un marco habilitante de carácter financiero y fiscal para la ejecución del proyecto. En ese contexto, se considera pertinente evaluar si, más allá de dicha declaración, el contenido material de la propuesta podría generar efectos indirectos en el ejercicio de las competencias del Ositrán, particularmente en materia de regulación tarifaria en un eventual contrato concesión.
8. En ese contexto, en la medida que se ha identificado determinados aspectos del Proyecto de Ley que podrían incidir en el régimen jurídico de los Contratos de Concesión de infraestructura de transporte de uso público (en adelante, ITUP) bajo el ámbito de competencia del Ositrán, corresponde evaluar su contenido sustantivo, así como los efectos que su eventual aprobación podría generar sobre las funciones de este Organismo Regulador, así como sobre la estructuración y diseño del eventual contrato de concesión vinculado al referido Proyecto Nueva Carretera Central, a fin de aportar elementos técnicos que coadyuven a su reflexión sobre la pertinencia de determinado aspecto del proyecto normativo.

III.2 Sobre el ámbito de competencia del Ositrán

9. El Ositrán fue creado mediante la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, como organismo público descentralizado con personería jurídica de Derecho Público Interno y autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera.
10. El artículo 3 de la citada Ley N° 26917 establece que la misión del Ositrán es 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. Asimismo, establece los alcances de los términos "Entidades Prestadoras" e "infraestructura nacional de transporte de uso público", como se observa a continuación:

"Artículo 3.- Misión de OSITRAN

3.1. La misión de OSITRAN es 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; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

3.2. Para este efecto, entiéndase como:

a) Entidades Prestadoras a aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público; y,
b) Infraestructura nacional de transporte de uso público a la infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte”.

[Subrayado agregado.]

11. Con relación al ámbito de competencia del Ositrán, este se encuentra definido tanto en el artículo 4 de la Ley N° 26917, que precisa que: “OSITRAN, ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público”; como en el artículo 4¹ del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y su modificatoria² (en adelante, REGO).
12. De igual modo, el artículo 5 de la citada Ley N° 26917, establece que el Ositrán tiene como objetivos: (a) velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura pública nacional de transporte; (b) velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que Ositrán fije o que se deriven de los respectivos contratos de concesión; (c) resolver o contribuir a resolver las controversias de su competencia que puedan surgir entre las Entidades Prestadoras, de acuerdo con lo establecido en su Reglamento; y, (d) fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura pública de transporte por parte de las Entidades Prestadoras.
13. Por su parte, el literal m) del artículo 1 del REGO, define el término Infraestructura, según lo siguiente:

“m) INFRAESTRUCTURA: Sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permiten el intercambio modal, siempre que sea de uso público, a las que se brinde acceso a los usuarios y por los cuales se cobre una prestación.

¹ “Artículo 4.- Ámbito de competencia del OSITRAN

El OSITRAN 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.

Asimismo, el OSITRAN es competente para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de las actividades que involucran la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías concesionadas que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, exceptuando la regulación tarifaria, según la Ley N° 29754.

De manera excepcional, el OSITRAN ejerce sus funciones sobre aquellas actividades o servicios que, por ser de titularidad o ser brindados por Entidades Prestadoras o por empresas vinculadas económicamente a éstas, puedan afectar el adecuado funcionamiento de los mercados de explotación de Infraestructura. Corresponde al Consejo Directivo, mediante resolución motivada, determinar la inclusión de todo o parte de tales actividades o servicios, al ámbito de competencia del OSITRAN, la cual no implica necesariamente la existencia de regulación sobre dicha actividad o servicio.

Se encuentra fuera del ámbito de competencia del OSITRAN, lo siguiente:

- i. La fijación de las tarifas del transporte público o de otros medios de transporte de carga o de pasajeros.
- ii. La regulación de los mercados derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso exclusivamente privado.
- iii. La regulación de los mercados derivados de la explotación de infraestructura vial urbana y aquella de competencia municipal, con excepción de la infraestructura señalada en la Ley N° 29754”.

² Artículo modificado mediante el Decreto Supremo N° 114-2013-PCM.

La infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, red vial nacional y regional de carreteras y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.

Se encuentran excluidas del concepto de infraestructura para efectos de la presente norma:

i. La infraestructura portuaria o aeroportuarias que se encuentren bajo la administración de las Fuerzas Armadas o Policiales, en tanto dicha utilización corresponda a la ejecución de actividades de defensa nacional y orden interno y no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica.

ii. La infraestructura vial urbana y otra forma de infraestructura que sea de competencia municipal, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, con excepción de la infraestructura señalada en la Ley N° 29754.

iii. La infraestructura de uso privado, entendiéndose como tal a la utilizada por su titular para efecto de su propia actividad y siempre que no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica. En consecuencia, no es infraestructura portuaria de uso privado, aquella a que se refiere el artículo 20 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC."

[Subrayado agregado]

14. En consecuencia, **el Ositrán ejerce las referidas funciones respecto de las actividades o servicios que involucran la explotación de la infraestructura de alcance nacional de transporte de uso público**, entendida ésta como aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo para Lima y Callao y la red vial nacional, por parte de las Entidades Prestadoras, regulando el comportamiento de los mercados en los que dichas Entidades Prestadoras actúan; asimismo, y sin perjuicio de ello, este Organismo Regulador supervisa el estricto cumplimiento de los contratos de concesión suscritos en el marco de la normativa vigente, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por las Leyes antes mencionadas.
15. Es así que, en dicho ámbito, considerando que el Ositrán tiene la naturaleza de un Organismo Regulador³, éste ejerce las funciones supervisora, reguladora, normativa y sancionadora, así como de solución de controversias y reclamos de usuarios en segunda instancia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley N° 27332.
16. De acuerdo con el marco normativo expuesto, se advierte que el Ositrán regula y supervisa las actividades vinculadas con la explotación de infraestructura de transporte de uso público –incluida la red vial nacional–, particularmente cuando ésta es operada bajo el régimen de concesión, cautelando el cumplimiento de las obligaciones contractuales, el adecuado funcionamiento del sistema tarifario y la protección de los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios.

III.3 Opinión sobre el Proyecto de Ley

³ El artículo 32 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, señala lo siguiente:

"Artículo 32.- Organismos Reguladores

Los Organismos Reguladores:

1. Se crean para actuar en ámbitos especializados de regulación de mercados o para garantizar el adecuado funcionamiento de mercados no regulados, asegurando cobertura de atención en todo el territorio nacional.
2. Están adscritos a la Presidencia del Consejo de Ministros.
3. Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, tienen funciones supervisoras, reguladoras, normativas, fiscalizadoras y sancionadoras; y de solución de controversias y reclamos, en los términos previstos por la Ley de la materia.
4. Definen sus lineamientos técnicos, sus objetivos y estrategias.
5. Determinan su política de gasto de acuerdo con la política general de Gobierno.
6. Están dirigidos por un Consejo Directivo. Sus miembros son designados mediante concurso público. La ley establece los requisitos y el procedimiento para su designación. Sólo podrán ser removidos en caso de falta grave e incompetencia manifiesta debidamente comprobada, y con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros. La Ley establece el procedimiento para su cese.
7. Defienden el interés de los usuarios con arreglo a la Constitución Política del Perú y la ley."

[Subrayado agregado]

17. Habiendo delimitado previamente las competencias del Ositrán, corresponde analizar los aspectos del Proyecto de Ley que podrían incidir en el régimen jurídico de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público bajo su ámbito de competencia. En particular, el presente análisis se orienta a identificar aquellos elementos sobre cuya pertinencia resulta importante reflexionar, en la medida que podrían incidir en la estructuración de eventuales contratos de concesión vinculados al Proyecto Nueva Carretera Central.
18. En esa línea, se estima conveniente considerar que las disposiciones del Proyecto de Ley referidas a los mecanismos de financiamiento, en particular aquellas vinculadas al destino en el fideicomiso de hasta el cincuenta por ciento (50%) de los ingresos por peaje al servicio de la deuda y la constitución de un fideicomiso para la administración de los flujos del proyecto, constituyen aspectos directamente vinculados con la estructuración contractual y el esquema de financiamiento de un eventual contrato de concesión, por lo que resulta necesario que estos sean evaluados y definidos en la fase de estructuración del proyecto. Ello, a efectos de asegurar su adecuada compatibilidad con el equilibrio económico-financiero del contrato, la sostenibilidad de la infraestructura y la adecuada prestación del servicio al usuario.
19. Cabe mencionar que, a partir de la revisión de la información remitida, no se ha identificado evidencia que permita concluir cuál sería la modalidad de ejecución prevista para la Nueva Carretera Central, ni si el proyecto se desarrollaría como obra pública o mediante una Asociación Público-Privada (APP). Del mismo modo, ni el Proyecto de Ley, ni su Exposición de Motivos incorporan elementos que permitan determinar si, en caso de optar por una concesión, esta sería estructurada bajo un esquema autofinanciado o cofinanciado, aspectos que resultan relevantes para definir la asignación de riesgos, las fuentes de financiamiento y la viabilidad económica del proyecto.
20. En el Perú, las APP constituyen un mecanismo que permite la ejecución de proyectos de gran envergadura, como por ejemplo la Concesión de la Línea 2 del Metro de Lima, en el que se vienen ejecutando inversiones que se aproximan a los S/ 20 000 millones, financiadas parcialmente por el Estado y parcialmente por el concesionario. Ello demuestra que el mercado financiero ha sido capaz de respaldar proyectos complejos bajo el esquema de APP, por lo que no podría descartarse a priori que la Nueva Carretera Central pueda desarrollarse mediante una APP, en cuyo caso, el Estado podría asumir compromisos de pago asociados al avance del proyecto u otros hitos contractuales, en lugar de recurrir directamente a endeudamiento soberano, otorgando así mayor previsibilidad fiscal.
21. Otro aspecto que usualmente favorece el uso de APP cofinanciadas es la asignación del riesgo de terminación de obra al concesionario. A través de mecanismos de pago condicionados al avance o culminación de las obras, se generan incentivos claros para asegurar el cumplimiento de los plazos y estándares comprometidos, reduciendo la probabilidad de retrasos y sobrecostos para el Estado, lo cual resulta especialmente relevante en proyectos de la magnitud y complejidad de la Nueva Carretera Central.
22. Asimismo, es importante precisar que la fase de estructuración de un proyecto bajo la modalidad de Asociación Público-Privada ya se encuentra regulada en el marco normativo vigente (Ley N° 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, y su Reglamento). Dicho marco exige el desarrollo de estudios especializados, tales como análisis de demanda, modelamientos tarifarios, evaluación de bancabilidad, análisis de valor por dinero y estructuración financiera, que permitan determinar si una APP constituye la alternativa más eficiente.
23. En este contexto, preservar la flexibilidad necesaria en el diseño financiero y contractual resulta fundamental, a fin de que los postores interesados puedan estructurar propuestas de financiamiento acordes con las condiciones de mercado, lo cual fomenta la

competencia, asegura la bancabilidad del proyecto y optimiza los compromisos de pago del Estado.

24. Durante la fase de estructuración financiera suelen evaluarse diversas alternativas eficientes para garantizar el repago de la deuda, uno de esos mecanismos es el endeudamiento garantizado, ampliamente utilizado en contratos de concesión viales, mediante el cual los derechos de cobro derivados de la explotación de la infraestructura se emplean como garantía ante las entidades financieras. Este instrumento es aceptado en el mercado y no requiere una afectación legal predeterminada de los ingresos tarifarios.

- **Tarifas**

25. De otro lado, si bien el Proyecto de Ley señala de manera expresa que se respetarán las competencias del Ositrán en materia tarifaria cuando se trate de Infraestructuras de Transporte de Uso Público, el mecanismo propuesto podría tener efectos en la estructura de ingresos del concesionario; asimismo, el establecimiento de condiciones respecto al destino de los ingresos por peaje constituye un elemento que podría incidir en el esquema tarifario del proyecto, por lo que resulta necesario que dichas disposiciones sean compatibles con el marco regulatorio tarifario y con las competencias del Ositrán establecidas en su Ley de Creación.

26. En efecto, la reducción del flujo neto disponible para un eventual concesionario podría afectar la disponibilidad de los recursos económicos requeridos para cubrir los costos de operación, mantenimiento, reposición y/o retorno, lo cual podría derivar en presiones para incrementos tarifarios, solicitudes de reequilibrio económico-financiero o una mayor exigencia de aportes del Estado durante la fase de ejecución contractual.

27. En relación con la presión de incrementos tarifarios, cabe indicar que en la Exposición de Motivos se menciona que la sostenibilidad del modelo financiero contempla tarifas referenciales (S/ 30 para autos, S/ 120 transporte provincial y S/ 200 camiones), las cuales considera accesibles para los usuarios. En particular, la Exposición de Motivos señala:

“La asignación de montos recaudados por peajes hasta 50% para el servicio de la deuda y la existencia del FIV, como parte del modelo mixto, es lo que permite que el Estado peruano mantenga las tarifas de peaje de la NCC en un rango accesible para los usuarios: S/ 30 autos ligeros, S/ 120 transporte provincial y S/ 200 camiones asegurando una logística competitiva de transporte de pasajeros y de carga cuyo mayor impacto será a favor de los pobladores de Lima al reducir costos de provisión de productos agrícolas y alimentos”.

28. Al respecto, cabe indicar que dichos niveles tarifarios resultan bastante elevados en relación con las Tarifas vigentes en la red vial nacional concesionada, tanto bajo la modalidad autofinanciada como cofinanciada. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas actualmente vigentes en tres concesiones cofinanciadas y tres autofinanciadas a modo de referencia para los vehículos ligeros:

| Concesión | Modalidad | Tarifa 2026 por vehículo ligero |
|---|----------------|---------------------------------|
| Red vial 4 | Autofinanciada | S/ 10,50 |
| Red Vial 5 | Autofinanciada | S/ 10,30 |
| IIRSA Centro Tramo 2 | Autofinanciada | S/ 8,00 |
| IIRSA Sur Tramo 3 | Cofinanciada | S/ 8,50 |
| IIRSA Sur Tramo 4 | Cofinanciada | S/ 8,10 |
| Óvalo Chancay-Dv. Variante Pasamayo-Huaral-Acos | Cofinanciada | S/ 3.10 |

29. Otro punto importante a tener en cuenta con relación a las posibles presiones tarifarias y la sostenibilidad del proyecto está relacionado con la aceptabilidad social, siendo

recomendable que el análisis de estimación tarifaria considere la conflictividad social que generó por ejemplo, la implementación de la Unidad de Peaje Ticlio en la Concesión de IIRSA Centro Tramo 2 que conllevó a la anulación del cobro en dicha unidad de peaje y la respectiva controversia internacional, en el marco de la cual se resolvió que correspondía al Estado Peruano pagar a la empresa todos los recursos no percibidos por el cobro del peaje desde la fecha de la suspensión hasta el final del periodo de la concesión. Ello evidencia que incrementos tarifarios pueden resultar socialmente inviables y trasladar riesgos indemnizatorios al Estado. En este punto, se debe mencionar nuevamente, que en la fase de estructuración de un proyecto APP, se evalúan proyecciones de demanda, la sensibilidad de los usuarios y la sostenibilidad del flujo de ingresos en el tiempo, con el fin de seleccionar niveles tarifarios que maximicen la recaudación, aseguren la viabilidad social, reduzcan la probabilidad de conflictividad y minimicen la necesidad de mayores aportes públicos.

30. En consecuencia, el esquema propuesto en el Proyecto de Ley podría trasladar riesgos fiscales relevantes si las tarifas proyectadas no resultan socialmente aceptables o contractualmente sostenibles, generando potenciales reclamos de reequilibrio o controversias arbitrales que incidan en las finanzas públicas. Cabe mencionar que el estudio de demanda, los niveles tarifarios y la probabilidad de conflictividad social, son aspectos que son evaluados en la fase de estructuración de los proyectos de Asociación Pública Privada.

- **Monto de Inversiones**

31. Finalmente, en relación con el monto de inversión considerado en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, se aprecia que se hace referencia a un costo estimado cercano a S/ 30 000 millones; sin embargo, de acuerdo con la información disponible en el Banco de Inversiones de Invierte.pe, el proyecto de inversión pública “Nueva Carretera Central” (código 2623129) registra una inversión estimada de S/ 24 286 millones. Si bien la actualización continua de costos es propia de proyectos de gran envergadura, no se cuenta a la fecha con estudios técnicos que sustenten un nivel de inversión de S/ 30 000 millones señalado en la Exposición de Motivos.
32. En ese contexto, resulta recomendable que elementos relevantes de orden financiero, tales como, la afectación de ingresos tarifarios, los mecanismos de garantía o la estructura de pagos del Estado, se adopten durante la fase de estructuración del proyecto conforme a la normativa vigente de promoción de la inversión privada, y sobre la base de información actualizada y validada. Ello permitirá asegurar que el esquema contractual y financiero que se adopte se base en parámetros consistentes y técnicamente sustentados, reduciendo riesgos para el Estado y evitando comprometer anticipadamente flujos cuyo sustento técnico aún no ha sido definido.
33. Por tanto, se considera conveniente que algunos elementos del esquema financiero propuesto en el Proyecto de Ley para la ejecución del proyecto vial Nueva Carretera Central, no sean establecidos de manera rígida en una norma, sino que la definición precisa de esos elementos (porcentajes, fechas, entre otros) se realice después de los estudios desarrollados en la fase de estructuración del proyecto, etapa en la cual se contará con información técnica actualizada y mayor claridad sobre la modalidad de ejecución más idónea. Ello a fin de asegurar su compatibilidad con el equilibrio económico financiero del contrato, la sostenibilidad del proyecto a largo plazo, y conforme al marco regulatorio vigente.
34. En ese sentido, se considera pertinente evaluar la conveniencia de mantener un margen de flexibilidad en la definición de los elementos del esquema financiero del proyecto, a fin de asegurar su adecuada articulación con el diseño del eventual contrato de concesión y el ejercicio de las competencias regulatorias del Ositrán.

IV. CONCLUSIONES

35. El Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR propone un mecanismo excepcional de financiamiento para la ejecución del Proyecto Nueva Carretera Central, basado en la combinación de endeudamiento público, aportes del Estado, ingresos por peajes y la creación de instrumentos financieros específicos, con el objetivo de garantizar su sostenibilidad fiscal y continuidad.
36. El Proyecto de Ley reconoce expresamente las competencias del Ositrán en materia de regulación tarifaria de Infraestructuras de Transporte de Uso Público, al establecer que la fijación, revisión y actualización de las tarifas de peaje se realizará conforme al marco normativo aplicable y al respectivo contrato de concesión; asimismo, la Exposición de Motivos precisa que la propuesta normativa no busca invadir competencias regulatorias, sino establecer un marco habilitante de carácter financiero y fiscal, manteniéndose, en ese sentido, dentro del marco institucional vigente.
37. Determinados elementos incluidos en el Proyecto de Ley podrían tener efectos relevantes en la estructuración contractual y financiera de un eventual contrato de concesión, en particular aquellos referidos a la afectación de hasta el cincuenta por ciento (50 %) de la recaudación tarifaria al servicio de la deuda, así como la administración de flujos a través de un fideicomiso. Por su naturaleza, dichos elementos requieren ser evaluados en la fase de estructuración del proyecto, a fin de asegurar su compatibilidad con el equilibrio económico-financiero del contrato y con una adecuada asignación de riesgos.
38. La definición anticipada y rígida de componentes financieros —como porcentajes de afectación de ingresos, distribución de flujos o parámetros tarifarios— podría limitar la flexibilidad necesaria para estructurar un proyecto de esta magnitud, especialmente si se evaluara ejecutarlo mediante una Asociación Público-Privada (APP). Conforme a la Ley N° 32441 y su Reglamento, estos aspectos deben definirse durante la estructuración, etapa en la que se realizan estudios especializados de demanda, evaluación de bancabilidad, análisis de valor por dinero y modelamientos financieros.
39. Desde la perspectiva tarifaria, destinar de una parte significativa de los ingresos por peaje al servicio de la deuda implica una reducción directa del flujo disponible para cubrir los costos de operación, mantenimiento, reposición y retorno del concesionario, lo que puede generar presiones estructurales para incrementos tarifarios, solicitudes de reequilibrio económico-financiero o mayores aportes estatales, en una eventual Concesión. En ese contexto, resulta indispensable que las consideraciones tarifarias se definan sobre la base de estudios técnicamente sustentados y en coherencia con las competencias del Ositrán.
40. Dado que los proyectos de infraestructura de gran envergadura están sujetos a procesos continuos de actualización técnica, administrativa y financiera a lo largo de su desarrollo, resulta indispensable que elementos de orden financiero —como la asignación de flujos tarifarios, mecanismos de garantía o estructuras de pago— se definan durante la fase de estructuración del proyecto, momento en el cual se dispone de información técnica actualizada y validada. Ello permite asegurar que el esquema contractual y financiero que finalmente se adopte sea técnicamente consistente, flexible y acorde con la modalidad de ejecución que resulte más adecuada.
41. En resumen, se identifica que algunos elementos del esquema propuesto, en particular aquellos referidos a destinar ingresos por peajes y a los mecanismos de financiamiento y repago, constituyen aspectos relevantes que deberían ser abordados en la etapa de estructuración del proyecto y en el diseño del eventual contrato de concesión. En tal sentido, resulta recomendable que dichos elementos se mantengan con el nivel de flexibilidad necesario para su adecuada armonización con el esquema contractual, a fin de asegurar el equilibrio económico-financiero del contrato, la sostenibilidad de la infraestructura, la debida prestación del servicio al usuario, así como una adecuada asignación de riesgos y condiciones que promuevan la eficiencia y competencia en la participación del sector privado.

V. RECOMENDACIÓN

42. Se recomienda trasladar la opinión vertida en el presente Informe Conjunto a la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros, para los fines pertinentes.

Atentamente,

Firmado por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Firmado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Firmado por
TITO JIMENEZ CERRÓN
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
John Albert Vega Vasquez
Jefe de Contratos de la Red Vial de la
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
Víctor Arroyo Tocto
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorio
y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Claudia Beatriz Cornejo Amezaga
Especialista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
Yessica Ochoa Carbajo
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
Silvia Hidalgo Briceño
Especialista Legal
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
Cesar Luis Perez Gómez
Supervisor Económico Financiero II
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
Oswaldo Jehoshua Rodríguez Herrera
Asesor Legal de la Jefatura de Asuntos
Jurídico-Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Juan Carlos Ames Santillán
Analista Regulatorio Financiero
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Se adjunta:
- Proyecto de Oficio GG

NT 2026050972



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Energía y Minería - Osinergmin

“Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Magdalena del Mar, 30 de marzo del 2026

OFICIO N° 114-2026-OS-GG

Expediente: 202600059708

Señorita

Milagritos Pilar Pastor Paredes

Secretaria de la Secretaría de Coordinación

Presidencia del Consejo de Ministros

Presente.-

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR

Referencia : Oficio Múltiple N° D000273-2026-PCM-SC

De mi consideración,

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de saludarla y dar atención al documento de la referencia, mediante el cual solicita opinión técnica legal a Osinergmin sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, “Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal”.

Al respecto, se remite el Informe N° 203-2026-GRT/OS elaborado por la Gerencia de Regulación de Tarifas y la Gerencia de Supervisión de Energía, en atención a lo solicitado.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

Alberto Pérez Morón
Gerente General



Osinergmin

TRABAJANDO POR UNA ENERGÍA Y MINERÍA SEGURAS Y SOSTENIBLES



INFORME

Miraflores, 27 de marzo de 2026

Expediente: 202600059708

N° 203-2026-GRT/OS

A : Gerencia General

De : Gerencia de Regulación de Tarifas
- División de Distribución Eléctrica
Gerencia de Supervisión de Energía
- División de Supervisión Regional

Asunto : Comentarios sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal"

Referencia : Oficio Múltiple N° D000273-2026-PCM-SC de fecha 17 de marzo de 2026

I. SUMILLA

El Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal" no resultaría viable respecto a la creación de un Fondo de Inclusión Vial financiado mediante un recargo solidario en las tarifas eléctricas, aplicable a los usuarios de las regiones: Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali.

II. OBJETO

En el presente informe se emite opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal".

III. ANTECEDENTE

Mediante Oficio Múltiple N° D000273-2026-PCM-SC, recibido el 17 de marzo de 2026, la Presidencia del Consejo de Ministros solicita opinión a Osinergrmin sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal" (en adelante "Proyecto de Ley") al considerar que aborda aspectos vinculados a la competencia del regulador.

IV. BASE LEGAL

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 26734, Ley de creación del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinergmin).
- Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos.
- Decreto Ley N° 28544, Ley de Concesiones Eléctricas (“LCE”).
- Decreto Ley N° 25988, Ley de Racionalización del Sistema Tributario Nacional y de Eliminación de Privilegios y Sobrecostos.
- Decreto Supremo N° 009-93-EM, Reglamento de la Ley de Concesiones Eléctricas.
- Decreto Supremo N° 054-2001-PCM, Reglamento General de Osinergmin.
- Decreto Supremo N° 010-2016-PCM, Reglamento de organización y funciones de Osinergmin.

V. ÁMBITO DE COMPETENCIA DEL OSINERGMIN

Conforme al principio de legalidad previsto en el numeral 1.1 del artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General¹, Ley N° 27444, las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas.

Asimismo, en el numeral 72.1 del artículo 72 del citado cuerpo normativo se reafirma que la competencia de las entidades tiene su fuente en la Constitución y en la ley, y es reglamentada por las normas administrativas que de aquellas se derivan.

Mediante Ley N° 26734, se creó el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería, como organismo regulador, supervisor y fiscalizador de las actividades que desarrollan las personas jurídicas de derecho público interno o privado y las personas naturales, en los subsectores de electricidad, hidrocarburos y minería.

Sobre el particular, en el artículo 3 del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería – Osinergmin² señala que las funciones de este organismo regulador se ejercen dentro del marco de competencia establecido por las normas legales vigentes y consisten, entre otras, en las siguientes:

- a) Función supervisora: Comprende la facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones de los agentes supervisados, establecidas en la normativa sectorial y en los contratos bajo el ámbito de competencia de Osinergmin; así como en las disposiciones emitidas por el organismo regulador.
- b) Función reguladora: Comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios públicos de electricidad y gas natural bajo su ámbito.

¹ Aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

² Aprobado por Decreto Supremo N° 010-2016-PCM.

- c) Función fiscalizadora y sancionadora: Comprende la facultad de realizar las acciones conducentes para imponer sanciones a los agentes por el incumplimiento de obligaciones establecidas en la normativa sectorial bajo el ámbito de competencia de Osinergrmin; así como por el incumplimiento de disposiciones emitidas por el organismo regulador.

Es pertinente señalar que Osinergrmin no puede extender su competencia a ámbitos que no le han sido atribuidos o que no se encuentran permitidos por ley, sea en materia o actividad.

VI. PROYECTO DE LEY N° 14141/2025-CR

6.1. SUSTENTO DEL PROYECTO DE LEY N° 14141/2025-CR

El Proyecto de Ley tiene por objeto autorizar operaciones de endeudamiento público destinadas exclusivamente al financiamiento del saldo neto de gasto de capital del Proyecto Nueva Carretera Central, en el marco del Sistema Nacional de Endeudamiento y de las reglas fiscales vigentes.

En la Exposición de Motivos se indica que el proyecto de la Nueva Carretera Central ("NCC") es concebido como un corredor multimodal bioceánico que conectará la Amazonía y la Sierra Central con la costa y los mega puertos del Callao y Chancay, reduciendo el viaje entre Lima a La Oroya de 6 a solo 2.5 horas. Se señala que beneficiará e integrará geopolíticamente a seis regiones: Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali, y el componente Túnel Pariachi generará impactos directos en el transporte metropolitano liberando de congestión vehicular los distritos de Ate, La Molina, Cieneguilla en Lima y de la provincia de Huarochirí en Lima Provincias.

Respecto al financiamiento, indica que la Comisión Multisectorial para la NCC ha precisado que el marco normativo vigente carece de un mecanismo integrado que permita blindar el flujo de caja durante la fase de construcción para garantizar una modalidad "Fast Track" (2027-2031) sin romper las reglas fiscales y restricciones del marco Macroeconómico Multianual que proyecta reducir el déficit fiscal al 1% en el 2028. Por lo tanto, considerando que se ha cuestionado la viabilidad económica del proyecto por considerarse como única fuente de financiamiento el presupuesto público ordinario, el Proyecto de Ley propone la creación de un fideicomiso macrorregional para financiar el proyecto de la NCC.

En ese sentido, se propone la creación del Fondo de Inclusión Vial ("FIV") con el objetivo de que se autorice el cobro de un recargo solidario en las tarifas eléctricas orientado a financiar infraestructura vial, que sería un mecanismo análogo al creado mediante la Ley N° 27510, Ley que crea el Fondo de Compensación Social Eléctrica (FOSE). El propósito es que por ley se autorice a las empresas públicas eléctricas de distribución a recaudar un recargo en la facturación de los usuarios de 6 regiones beneficiarias (Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali) durante 20 años, desde el 2027 al 2047. La recaudación se depositará directamente y de manera intangible en las cuentas del Fideicomiso Macrorregional a conformarse en el COFIDE, y se destinará exclusivamente al financiamiento de la infraestructura de la NCC.

Para el funcionamiento del fondo se delega a Osinergrmin la facultad de calcular y fijar trimestralmente el factor o alícuota del recargo, asegurando que se recaude la meta exacta de S/ 250 millones anuales. Asimismo, se indica que Lima asumiría el 90.70% del financiamiento del

fondo, lo cual se justificaría porque la capital es la principal beneficiaria del ahorro logístico, además de ser una retribución histórica por el uso del recurso hídrico por pobladores de Lima y de recursos hídricos provenientes de la sierra central. Por otro lado, se indica que para no afectar la economía popular se establece que el recargo mensual tendrá un tope máximo inamovible del 1.5% del total del recibo de luz, y no aportarán al fondo los beneficiarios actuales del FOSE ni aquellos usuarios residenciales con consumos de supervivencia menores a 30 kWh/mes.

Respecto a los efectos de la vigencia de la norma sobre la legislación nacional se sostiene que la vigencia de la presente ley no implica la derogación expresa de normas vigentes ni la modificación directa del régimen presupuestario o tributario nacional. Desde el punto de vista del régimen tarifario, se señala que la ley no invade competencias regulatorias de los organismos supervisores. Se señala que, por el contrario, respeta las competencias de Ositrán en materia de infraestructura concesionada y de Osinergmin en la determinación técnica del recargo del FIV.

Finalmente, en el análisis costo-beneficio se indica que la asignación de montos recaudados por peajes hasta 50% para el servicio de la deuda y la existencia del FIV, como parte del modelo mixto, es lo que permite que se mantenga las tarifas de peaje de la NCC en un rango accesible para los usuarios: S/ 30 para autos ligeros, S/ 120 para transporte provincial y S/ 200 para camiones.

6.2. FÓRMULA LEGAL DEL PROYECTO DE LEY N° 14141/2025-CR

A continuación, se identifican los artículos vinculados al ámbito de competencia de Osinergmin:

“LEY QUE GARANTIZA LA CONTINUIDAD Y CULMINACIÓN DE SALDO DE INVERSIÓN DE LA NUEVA CARRETERA CENTRAL Y ESTABLECE MECANISMOS DE SOSTENIBILIDAD FISCAL

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto autorizar, de manera excepcional y bajo criterios de sostenibilidad fiscal, operaciones de endeudamiento público destinadas exclusivamente al financiamiento del saldo neto del gasto de capital del Proyecto Nueva Carretera Central, en el marco del Sistema Nacional de Endeudamiento y de las reglas fiscales vigentes.

(...)

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Creación del Fondo de Inclusión Vial (FIV) del proyecto de la Nueva Carretera Central (NCC)

Créase el Fondo de Inclusión Vial (FIV) como un mecanismo de financiamiento extrapresupuestal, intangible y de destinación específica, orientado exclusivamente a coadyuvar al cierre financiero, repago y sostenibilidad del proyecto de la Nueva Carretera Central (NCC).

El FIV tiene naturaleza de fondo especial sin personería jurídica y se constituye mediante un recargo solidario aplicado a la facturación del servicio público de electricidad en las regiones de Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali, conforme a los siguientes criterios:

- a) El recargo será recaudado por las empresas concesionarias y empresas públicas de distribución eléctrica dentro de su sistema regular de facturación.
- b) Los montos recaudados serán transferidos directamente, de manera automática e intangible, al Fideicomiso [Macrorregional] de la Nueva Carretera Central, constituido en Corporación Financiera de Desarrollo S.A.-COFIDE, como Fideicomisario, quedando prohibido su uso para fines distintos al repago del financiamiento del proyecto.
- c) El FIV tendrá una vigencia temporal de veinte (20) años contados a partir del 1 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre de 2046, plazo dentro del cual se aplicará exclusivamente para el financiamiento de la Nueva Carretera Central.
- d) Los recursos del FIV no constituyen recursos del Tesoro Público, no forman parte del presupuesto institucional de ninguna entidad pública y no pueden ser objeto de embargo, compensación o afectación distinta a su finalidad legal.
- e) Respecto a la fijación de la alícuota del Fondo de Inclusión Vial, por criterios de eficiencia, se delega a Osinergrmin la facultad de calcular y fijar trimestralmente el factor o alícuota del recargo, asegurando que se recaude la meta exacta de S/ 250 millones anuales.

(...)"

VII. OPINIÓN SOBRE EL PROYECTO DE LEY

7.1. Sobre la inclusión del Fondo de Inclusión Vial en la tarifa eléctrica

En la Primera Disposición Complementaria del proyecto de ley se dispone la creación de un Fondo de Inclusión Vial (FIV) financiado mediante un recargo solidario en las tarifas eléctricas, aplicable a los usuarios de las regiones: Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali, para financiar el proyecto de la NCC.

Al respecto, la imposición de ese recargo genera que la tarifa eléctrica se eleve sin que exista criterios técnicos y económicos que justifiquen tales incrementos, ni se haya realizado una evaluación de los impactos económicos sobre los usuarios de las regiones afectadas.

Precisamente, para evitar el cobro en la facturación de conceptos ajenos a la prestación del servicio público de electricidad se aprobó la Ley de Racionalización del Sistema Tributario Nacional y de Eliminación de Privilegios y Sobrecostos, mediante Decreto Ley N° 25988 del año 1992, norma actualmente vigente, la cual prohíbe incluir como parte del recibo de servicios públicos, cualquier tributo ajeno a la prestación de dicho servicio. En efecto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 del Decreto Ley N° 25988:

"Las entidades de la Administración Pública de cualquier nivel, las empresas de propiedad directa o indirecta del Estado, las empresas privadas u otras entidades que prestan servicios públicos, no podrán disponer el cobro de tributos ni de suma alguna por cualquier otro concepto ajeno a la prestación del servicio, en las facturas correspondientes a dichos servicios".

promover normas que limiten dicho acceso, como sería el caso de incrementar tarifas eléctricas con fines que no estén vinculados a la prestación del servicio. Cualquier intento en ese sentido comprometería derechos fundamentales de los usuarios y vulneraría los principios básicos de regulación tarifaria.

7.3. Sobre finalidad redistributiva del aporte de los ciudadanos de Lima al FIV

En la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley se indica que Lima aportaría el 90.70% de los S/. 250 millones anuales destinados al FIV. Dicha medida se justificaría como una retribución histórica por el uso del recurso hídrico por pobladores de Lima de recursos hídricos provenientes de la sierra central.

Sobre el particular, resulta necesario precisar que el artículo 77 de la Constitución Política del Perú establece expresamente que corresponde a las circunscripciones donde se explotan recursos naturales una participación adecuada del total de los ingresos y rentas obtenidos por dicha explotación, a través del canon. Este diseño constitucional configura un mecanismo específico de redistribución territorial de la renta derivada por la explotación de los recursos naturales, cuyo propósito es compensar y beneficiar directamente a las zonas productoras.

En consecuencia, la Constitución ha previsto un mecanismo para materializar la participación de las regiones en la riqueza generada por la explotación de sus recursos naturales. Pretender trasladar esa lógica compensatoria al ámbito de la fijación de tarifas eléctricas supone desnaturalizar los principios técnicos y económicos que rigen la determinación tarifaria en el sector eléctrico, los cuales responden a criterios de eficiencia y sostenibilidad del servicio, y no a objetivos de redistribución territorial.

7.4. Sobre el impacto en la tarifa eléctrica de las regiones de: Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali

El servicio público de electricidad que brindan las empresas de distribución eléctrica se encuentra sujeto a un sistema de precios regulados, mediante el cual se les reconocen los costos eficientes en los que hayan incurrido las empresas para llevar a cabo la prestación. De ese modo, los costos de las actividades vinculadas a la distribución eléctrica se reconocen mediante la fijación del Valor Agregado de Distribución (VAD).

Para la fijación del VAD, según lo dispuesto en el artículo 67 de la LCE se ha establecido como imperativo al Osinergmin que tenga en consideración criterios de eficiencia de las inversiones y de la gestión de un concesionario operando en el país, considerando el cumplimiento del ordenamiento jurídico en general.

Las tarifas del servicio público de electricidad, como regla general, emulan mecanismos del mercado con el cual se logra la mejor asignación de recursos y deben cumplir requisitos de suficiencia y eficiencia; es decir, (i) las tarifas deben ser suficientes para que el pago del usuario cubra los costos eficientes que incurre una empresa para prestarle el servicio con una

rentabilidad razonable para dicha empresa y (ii) que el mencionado pago sea ni más ni menos de lo que le correspondería pagar a dicho usuario por recibir el servicio.

Los pagos en exceso o en defecto, abonados o recibidos, respectivamente, que se generan por disposiciones legales, son subsidios y estos resultan necesarios especialmente para facilitar el acceso y la permanencia de los usuarios residenciales del servicio público de electricidad de bajos ingresos económicos. A la fecha, en nuestro país existen diversos mecanismos de subsidio aplicables a los usuarios del servicio público de distribución de electricidad, tales como el Fondo de la Compensación Social Eléctrica (Ley N° 27510), el Cargo por Inversiones en Electrificación Rural (Ley N° 28749), el Mecanismo de Compensación de la Tarifa Eléctrica Residencial (Ley N° 30468), entre otros. Los subsidios en el servicio público de electricidad, resultan inevitables fundamentalmente para lograr el acceso y permanencia en el servicio de sectores vulnerables de la población.

No obstante, la creación del Fondo de Inclusión Vial (FIV) para financiar el Proyecto de la Nueva Carretera Central (NCC), que el Proyecto de Ley lo denomina como un recargo solidario aplicado a la facturación del servicio público de electricidad, no corresponde a la prestación del servicio eléctrico. Con ello, se estaría gravando un cargo adicional sobre la actividad de venta de energía eléctrica, con el fin de financiar una actividad que no está vinculada al servicio gravado.

En ese sentido, debe considerarse que la naturaleza de prohibir la inclusión de conceptos ajenos a la prestación del servicio público, tiene por finalidad prevenir el encarecimiento de los servicios básicos, pues cabe recordar que el no pago de los recibos emitidos conlleva a la suspensión del servicio (corte), situación que afecta la calidad de vida de la población.

Conforme a lo expuesto, cualquier cargo distinto a las actividades que se desarrollan en el sector eléctrico afecta el costo del servicio y genera el riesgo de utilizar el recibo de luz eléctrica como un vehículo de recaudación con el consiguiente perjuicio al usuario.

En el siguiente cuadro se resume la variación en la facturación por aplicación del Proyecto de Ley:

| Región | Porcentaje de Financiamiento (**) | Número de Usuarios con Recargo FOSE (Febrero 2026) | Facturación (*) (Miles de Soles) | Posible Recaudación con Fondo de Inclusión Vial (FIV) (Miles de Soles) | Factura incluyendo el FIV (Miles de Soles) | Incremento en la Facturación por Aplicación del FIV (%) |
|--------------|-----------------------------------|--|----------------------------------|--|--|---|
| Lima | 90,70% | 1 483 683 | 491 457 | 18 896 | 510 353 | 3,84% |
| Junín | 4,40% | 80 999 | 22 708 | 918 | 23 626 | 4,04% |
| Pasco | 0,80% | 14 718 | 4 553 | 167 | 4 720 | 3,66% |
| Huancavelica | 0,54% | 9 955 | 2 387 | 113 | 2 500 | 4,72% |
| Ayacucho | 1,32% | 24 366 | 7 602 | 276 | 7 878 | 3,63% |
| Ucayali | 2,23% | 40 990 | 17 952 | 464 | 18 416 | 2,59% |
| Total | 100,00% | 1 654 711 | 546 659 | 20 833 | 567 492 | 3,81% |

(*) Facturación con FOSE (incluye cargo fijo y cargo de energía y potencia)

(**) Prorratio de financiamiento en función del número de usuarios.

| | |
|--------------------------|-------------|
| Meta Anual (S/) | 250 000 000 |
| Meta Mensual (S/) | 20 833 333 |

En lo referente a la variación en la facturación de electricidad, de acuerdo al análisis de los datos como la recaudación anual a través del Fondo de Inclusión Vial (FIV) de S/. 250 millones anuales, donde la región Lima asumiría el 90,70% del financiamiento y las demás regiones de Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali el resto. Aplicando el factor de recargo vigente del FOSE de 2,6% a los usuarios residenciales del servicio público de electricidad a dichas regiones y efectuando la respectiva facturación de cargo fijo y cargo de energía obtenemos una facturación de S/ 546, 66 millones mensuales, luego, distribuyendo en forma proporcional al número de usuarios el monto de S/ 250 millones en forma mensual por región lo que significa incrementar la facturación mensual en S/ 20,83 millones.

El incremento promedio que se tendría por aplicación del FIV sería de 3,81%, en la región Junín 4,04%, en la región Huancavelica 4,72%. La aplicación del FIV en la facturación del servicio público de electricidad en las regiones que se indica en Proyecto de Ley significaría un incremento promedio de 3,81%. Teniendo como incremento mayor de 4,72% en la región Huancavelica.

Por las razones expuestas y por los potenciales resultados negativos que implica incrementos tarifarios de hasta 4,72% consideramos inviable la aplicación del FIV en el sector eléctrico.

VIII. CONCLUSIÓN

En atención a los fundamentos señalados en el numeral VII) del presente informe se considera que el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal" no resultaría viable respecto a la creación de un Fondo de Inclusión Vial financiado mediante un recargo solidario en las tarifas eléctricas, aplicable a los usuarios de las regiones: Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali, en tanto contraviene el marco legal vigente encareciendo el servicio eléctrico mediante la incorporación de cargos ajenos a su prestación, distorsionando los principios y criterios técnicos - económicos aplicables a la fijación tarifaria.

Atentamente,

Luis Grajeda Puelles
Gerente

División de Distribución Eléctrica

Juan de Tomás Sánchez
Gerente

División de Supervisión Regional

Visto el informe precedente y estando de acuerdo con lo señalado, se aprueba y se eleva a la Gerencia General para los fines pertinentes.

Miguel Révolo Acevedo
Gerente
Gerencia de Regulación de Tarifas

Oscar Echegaray Pacheco
Gerente
Gerencia de Supervisión de Energía

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **43HC3WFOE**

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de Ministros

Secretaría General

Secretaría de Coordinación

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia

Señor (a):

ROSARIO RIOFRÍO ESPINOZA

Secretaria General

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

ROCÍO ESPINO GOYCOCHEA

Secretaria General

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

JOSÉ ERNESTO MONTALVA DE FALLA

Secretario General

MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINAS

Presente.-

Asunto : Solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR.

Referencia : a) Oficio N° 1225-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR
b) Memorando N° D000671-2026-PCM-OGAJ
Expediente 2026-0025284

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia a), a través del cual la Presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, solicita opinión técnico legal del Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal".

Al respecto, de acuerdo al documento de la referencia b), debido a la materia regulada por el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, corresponde a su representada emitir opinión en el marco de sus competencias.

En relación al párrafo anterior, se solicita que, emitida la opinión sectorial, ésta sea remitida directamente a la Presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, con copia a la Presidencia del Consejo de Ministros.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

MILAGRITOS PILAR PASTOR PAREDES
SECRETARIA DE LA SECRETARÍA DE COORDINACIÓN
PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

EXPEDIENTE: «2026-0025284»

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Presidencia del Consejo de Ministros, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:

Url: <https://sgdc Ciudadano.pcm.gob.pe/register/verifica>Código de Verificación: **0164 2231 4587 8410**

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de Ministros

Secretaría General

Secretaría de Coordinación

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia

Señores (a):

ROSARIO RIOFRÍO ESPINOZA

Secretaria General

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

JOSÈ ERNESTO MONTALVA DE FALLA

Secretario General

MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINAS

ROCÍO ESPINO GOYCOCHEA

Secretaria General

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Presente.-

Asunto : Solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR.

Referencia : a) Oficio N° 1823-2025-2026-CTC-JCMC-CR
b) Memorando N° D000702-2026-PCM-OGAJ
Expediente 2026-0026241

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia a), a través del cual la Presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, solicita opinión técnico legal del Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal".

Al respecto, de acuerdo al documento de la referencia b), debido a la materia regulada por el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, corresponde a su representada emitir opinión en el marco de sus competencias.

En relación al párrafo anterior, se solicita que, emitida la opinión sectorial, ésta sea remitida directamente a la Presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, con copia a la Presidencia del Consejo de Ministros.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

MILAGRITOS PILAR PASTOR PAREDES
SECRETARIA DE LA SECRETARÍA DE COORDINACIÓN
PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

EXPEDIENTE: «2026-0026241»

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Presidencia del Consejo de Ministros, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:

Url: <https://sgdcudadano.pcm.gob.pe/register/verifica>Código de Verificación: **0164 4821 1698 2721**