

POR QUÉ LAS TARIFAS DE PEAJE NO SIEMPRE SUBEN: FUNCIONAMIENTO Y LÓGICA DEL REAJUSTE EN LAS CONCESIONES VIALES



INFORME ESPECIAL



Informe especial

POR QUÉ LAS TARIFAS DE PEAJE NO SIEMPRE SUBEN: FUNCIONAMIENTO Y LÓGICA DEL REAJUSTE EN LAS CONCESIONES VIALES

En el debate público peruano es frecuente escuchar que las tarifas de peaje en las concesiones viales “siempre suben”. Esta afirmación, repetida con insistencia, ha terminado instalándose como una verdad incuestionable. Sin embargo, un análisis económico y regulatorio riguroso muestra que esta percepción no se corresponde con el diseño ni con el funcionamiento real de los mecanismos tarifarios establecidos en los contratos de concesión vial.

Las tarifas de peaje en el Perú no se determinan de manera arbitraria ni discrecional. Su evolución responde a fórmulas de reajuste claramente definidas en los contratos de concesión, suscritos entre el Estado y los concesionarios, y supervisadas por el organismo regulador del transporte de uso público. Estas fórmulas no solo permiten incrementos tarifarios, sino que también contemplan reducciones cuando las condiciones económicas así lo determinan.



Fórmulas técnicas

Definidas en contratos de concesión



Supervisión regulatoria

Controladas por organismos del Estado



Ajustes bidireccionales

Pueden subir o bajar según condiciones

Un marco contractual técnico y predecible

Las concesiones viales forman parte de un esquema de Asociación Público-Privada (APP) que tiene como objetivo asegurar la provisión, operación y mantenimiento de infraestructura vial bajo estándares de calidad y continuidad. Para ello, los contratos incorporan mecanismos que permiten preservar el equilibrio económico-financiero del proyecto a lo largo del tiempo, evitando tanto rentas extraordinarias como pérdidas que pongan en riesgo la sostenibilidad del servicio.

Las tarifas de peaje son el mecanismo para repagar:



- **La inversión** (créditos a acreedores) que permite la construcción de viaductos, intercambios viales, ampliaciones a doble calzada, puentes peatonales, etc.

- **El mantenimiento** de las vías en condiciones seguras.

- **La operación** de servicios como auxilio vial permanente a todos los usuarios de las **vías concesionadas** (dentro del ámbito de concesión).



Dentro de este marco, la tarifa de peaje se ajusta periódicamente mediante una fórmula preestablecida. Si bien existen variaciones entre contratos, la lógica económica es común: la tarifa del período actual se actualiza en función de la variación de indicadores objetivos como el Índice de Precios al Consumidor nacional (que mide la inflación), y en muchos casos, el tipo de cambio y el *Consumer Price Index* de los Estados Unidos.

Un elemento clave es que estas fórmulas no garantizan el aumento de las tarifas. El ajuste puede ser positivo, nulo o negativo, dependiendo exclusivamente del comportamiento de las variables económicas incluidas en la fórmula.

Tabla 1. Variables que determinan el reajuste de tarifas

Concedente	Concesiones	Variables
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Autopista del Sol • Red Vial N° 4 • Red Vial N° 5 • Red Vial N° 6 • Dv. Quilca – Dv. Arequipa • IIRSA Centro • IIRSA Norte • IIRSA Sur Tramo 1 • IIRSA Sur Tramo 2 • IIRSA Sur Tramo 3 • IIRSA Sur Tramo 4 • IIRSA Sur Tramo 5 • Longitudinal de la Sierra Tramo 2 • Longitudinal de la Sierra Tramo 4 	<ul style="list-style-type: none"> • Índice de Precios al Consumidor (IPC) • Tipo de cambio • <i>Consumer Price Index</i> de EE.UU. (CPI)
	<ul style="list-style-type: none"> • Mocupe - Cayaltí - Oyatún • Chancay – Acos • Buenos Aires – Canchaque 	<ul style="list-style-type: none"> • Índice de Precios al Consumidor (IPC)
	<ul style="list-style-type: none"> • Anillo Vial Periférico (en construcción) 	<ul style="list-style-type: none"> • Índice de Precios al Consumidor (IPC)
Municipalidad Metropolitana de Lima	<ul style="list-style-type: none"> • Línea Amarilla 	<ul style="list-style-type: none"> • Índice de Precios al Consumidor (IPC) • Tipo de cambio

Fuente: Ositrán y contratos de concesión

Elaboración: AFIN

Por qué las tarifas pueden subir y también bajar

Desde el punto de vista técnico, el mecanismo es esencialmente simétrico. En años en los que la inflación es elevada y el tipo de cambio se deprecia (el sol pierde valor frente al dólar), el resultado natural del ajuste es un incremento tarifario. Esto responde a un principio básico de regulación económica: evitar que la inflación erosione el valor real de los ingresos necesarios para operar y mantener la infraestructura.

El mismo mecanismo opera también en sentido contrario. En escenarios de baja inflación, deflación¹, apreciación cambiaria (el sol gana valor frente al dólar), la aplicación estricta de la fórmula genera ajustes a la baja.

Este año diversas concesiones ajustarán sus tarifas a la baja debido a que el año pasado el sol se apreció (10.6%) y la inflación fue baja (1.3%)². OSITRAN estima que la reducción promedio será de 3%³.

Tabla 2. Actualización de tarifas de concesiones viales, al 19 de enero de 2026 (Tarifa en S./)

	Inicio de nueva tarifa (*)	Tarifa de nuevo periodo	Variación respecto a periodo anterior
IIRSA Norte: Paita-Yurimaguas	10/01/2026	8.70	-4.4%
Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún	20/12/2025	3.00	0.0%
Autopista del Sol: Tramo Trujillo - Sullana	10/01/2026	10.30	-2.8%
IIRSA Centro tramo 2	10/01/2026	8.00	-3.6%
IIRSA Sur Tramo 3: Inambari-Iñapari	10/01/2026	8.50	-3.4%
IIRSA Sur Tramo 4: Inambari-Azángaro	10/01/2026	8.10	-3.6%
Tramo Vial Dv. Quilca-Dv. Arequipa	10/01/2026	7.60	-2.6%

(*) Las tarifas actualizadas de las demás concesiones entrarían en vigencia más adelante: Red Vial N° 4 (tramo Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry), el 29 de enero; Línea Amarilla, a fines de enero; Red Vial N° 5 (tramo Ancón-Huacho-Pativilca), en julio. En el caso de Longitudinal de la Sierra tramo 2, las tarifas se mantienen desde julio de 2014⁴. En el resto de concesiones, se estima en febrero y marzo.

Nota: Tarifas para vehículos ligeros Fuente: Ositran y portal web de concesionarios Elaboración: AFIN

1. Opuesto de inflación. Se refiere a la disminución del nivel general de precios

2. En el periodo enero – diciembre 2025. Cada concesión tiene su propio periodo para el cálculo tarifario.

3. Ositran: Se reducen tarifas de peajes en carreteras concesionadas. Nota de prensa del 14/01/2026

4. En el Informe de desempeño de la Longitudinal de la Sierra tramo 2 del año 2024, OSITRAN indicaba que se debía a que el concedente no había aceptado todas las obras.

Desde la perspectiva regulatoria, la existencia de años con reducción tarifaria es precisamente una señal de que la fórmula funciona como fue diseñada y no como un instrumento unidireccional de incremento permanente.

La brecha entre percepción pública y realidad regulatoria


**Percepción
pública**

*“Los peajes
siempre suben”*

Esta percepción se explica principalmente por el contexto macroeconómico de los últimos años, y no por una falla del sistema tarifario.


**Realidad
regulatoria**

*Las tarifas se
ajustan según
fórmulas técnicas*

Durante períodos prolongados de inflación positiva, es esperable que los ajustes resulten mayoritariamente al alza. Sin embargo, esto no invalida el mecanismo ni implica que esté sesgado estructuralmente.



A esta situación se suma una confusión frecuente entre distintos tipos de eventos tarifarios. No todo aumento percibido por el usuario responde a un ajuste anual por fórmula. En algunos casos, se trata de la entrada en operación de nuevas estaciones de peaje o del cumplimiento de hitos contractuales previamente establecidos, fenómenos que no deben confundirse con la indexación tarifaria propiamente dicha.

Qué significa que una fórmula “funcione”

Desde el análisis económico de la regulación, una fórmula tarifaria adecuada debe cumplir con ciertos criterios básicos. Debe ser **técnica y no discrecional, predecible** para usuarios e inversionistas, **verificable** por cualquier tercero y **neutral** respecto de la dirección del ajuste. Es decir, debe reaccionar a la realidad económica, no imponer una trayectoria predeterminada de alzas.

Las fórmulas de ajuste tarifario vigentes en las concesiones viales del Perú cumplen con estos principios. Su aplicación puede ser replicada y auditada, y su resultado no depende de decisiones políticas coyunturales. En ese sentido, el mecanismo no solo es correcto desde el punto de vista contractual, sino también consistente con las mejores prácticas de regulación de infraestructura.



CONCLUSIÓN

Las tarifas de peaje constituyen el mecanismo financiero que permite a las concesionarias recuperar la inversión realizada en la construcción, rehabilitación y modernización de las vías, garantizando además su operación y mantenimiento permanente bajo estándares de seguridad y calidad; al cobrarse directamente al usuario, se internalizan los costos de uso y desgaste de la infraestructura, se asegura la sostenibilidad del modelo de APP y se libera presión sobre el presupuesto estatal, generando al mismo tiempo beneficios económicos y sociales al mejorar la conectividad.

Recuperación de inversión

Construcción, rehabilitación y modernización de vías

Operación y mantenimiento

Estándares de seguridad y calidad permanentes

Sostenibilidad del modelo

Libera presión sobre el presupuesto estatal

Beneficios económicos

Mejora la conectividad y el desarrollo del país



Cuestionar de manera generalizada los ajustes tarifarios sin distinguir entre diseño contractual, contexto macroeconómico y percepción pública puede tener consecuencias indeseadas. La deslegitimación de mecanismos técnicos de ajuste introduce incertidumbre regulatoria, afecta la credibilidad del Estado como contraparte contractual y termina encareciendo la provisión futura de infraestructura.

Las tarifas de peaje en las concesiones viales del Perú no aumentan de manera automática ni permanente. Se ajustan conforme a fórmulas técnicas que responden a la evolución de la economía. En algunos años suben; en otros, bajan. Ese es precisamente el signo de un sistema que funciona.