

CARA & SELLO

¿Por qué ha aumentado la tarifa del peaje?

El pasado 16 de enero la empresa Rutas de Lima confirmó que la tarifa que cobrará por sus peajes pasará de S/6,50 a S/7,50. ¿La medida del aumento de tarifa está prevista en el contrato? ¿Podría revisarse? Responden a estas interrogantes el gerente general de Rutas de Lima, Miguel Oyarzo Vidal, y la regidora metropolitana de Lima Deborah Inga.



Cumplir acuerdos da sostenibilidad a inversiones

Miguel Oyarzo Vidal



El aumento del peaje es más que un tema económico

Deborah Inga



[LEER ARTÍCULO](#)

19/01/2024 05H30

“El ajuste anual de la tarifa del peaje es producto de una fórmula establecida en el contrato de concesión”.

Rutas de Lima es una concesión autosostenible, que contempla una inversión total estimada de S/3.000 millones, de los que ya hemos desplegado más de S/2.200 millones en más de 60 obras construidas.

La infraestructura que hemos desarrollado incluye 15 nuevos intercambios viales (25 de enero, Naranjal, El Derby), 16 puentes nuevos (vehiculares y peatonales), 81 puentes peatonales rehabilitados, 32 paraderos, el túnel Benavides y 2,6 millones de metros cuadrados de pavimentos que actualmente están siendo renovados (con una inversión de S/170 millones).

Está pendiente ejecutar el Intercambio Vial Canta Callao en la Panamericana Norte y la Autopista Ramiro Priale, cuyo plazo de construcción es de 16 y 24 meses, respectivamente, y que podremos iniciar apenas el concedente nos entregue los terrenos que tienen pendientes de liberar. Cuando estas obras entren en servicio, más de 260.000 usuarios se beneficiarán diariamente con mayor velocidad de circulación y ahorro de tiempo.

Los recursos obtenidos para ejecutar el proyecto provienen 100% de capital privado y, al igual que otras concesiones viales autofinanciadas en el Perú, su única fuente de repago son los ingresos de peaje que son depositados en un fideicomiso bancario y no son de libre disposición del concesionario.

En 11 años de concesión, los ingresos de peaje se han destinado para ejecutar las actividades de operación y mantenimiento de la vía (S/1.300 millones invertidos en beneficio de los miles de usuarios que diariamente la utilizan), así como para pagar los compromisos con los acreedores permitidos (deuda por S/1.458 millones), que aportan a las pensiones de los 4,5 millones de trabajadores peruanos.

En 11 años de concesión, **Rutas de Lima** no ha distribuido dividendos a sus accionistas, ya que, mientras no se concluyan las obras pendientes, se encuentra imposibilitada de retribuirles. En estas circunstancias, debemos cumplir, en primer lugar, lo pactado con el concedente (construcción, operación y mantenimiento de la vía) y con los acreedores permitidos (pago de la deuda), cuyos contratos, por cierto, se ajustan por inflación, tipo de cambio y otras variables relevantes.

En 11 años de concesión, **Rutas de Lima** ha honrado ininterrumpidamente sus compromisos, a

pesar de todas las situaciones límite a las que ha estado expuesta nuestra empresa y las 1.300 familias que dependen de ella (quema de peajes, intentos de anular el contrato de concesión, pandemia, intento de terminación unilateral del contrato de concesión). Estas son situaciones que nos han llevado a defender nuestros derechos en observancia de los mecanismos establecidos por la legislación.

El ajuste anual de tarifa anunciado es producto de una fórmula de cálculo establecida en el contrato de concesión que incluye la inflación, lo que es usual en las concesiones viales del país.

La sostenibilidad de una inversión de largo plazo depende del respeto y cumplimiento de lo pactado entre las partes en derechos y obligaciones, incluyendo la actualización de tarifas por inflación, una cuestión fundamental para que **Rutas de Lima** afronte todas las obligaciones a su cargo.