CONGRESO
REPÚBLICA

CONGRESO
ÁREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO
21 FEB. 2024
RECIBIDO
Firma: 9:52

PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE LAS TARIFAS REALES Y SOCIALES DE LOS PEAJES A NIVEL NACIONAL PARA CORREGIR EL INCREMENTO INJUSTIFICADO DE LAS TARIFAS ACTUALES QUE AFECTA LA ECONOMÍA DE LA POBLACIÓN PERUANA, MODIFICANDO EL ARTICULO 3 DE LA LEY 15773, LEY QUE ESTABLECE EL SISTEMA DE PEAJES EN LAS CARRETERAS.

El señor Congresista de la República que suscribe, **SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS**, integrante del Grupo Parlamentario **PERÚ LIBRE**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y conforme lo establecen los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente:

I. FORMULA LEGAL

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA
Ha dado la Ley siguiente;

PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE LAS TARIFAS REALES Y SOCIALES DE LOS PEAJES A NIVEL NACIONAL PARA CORREGIR EL INCREMENTO INJUSTIFICADO DE LAS TARIFAS ACTUALES QUE AFECTA LA ECONOMÍA DE LA POBLACIÓN PERUANA, MODIFICANDO EL ARTICULO 3 DE LA LEY 15773, LEY QUE ESTABLECE EL SISTEMA DE PEAJES EN LAS CARRETERAS

Artículo 1.- Objetivo:

La presente ley tiene por objetivo actualizar el ordenamiento jurídico del sistema de peajes en las carreteras y vías principales de nuestro país, adecuándola a la realidad actual, que a través de un estudio socioeconómico se establezcan tarifas justas de los peajes, que logren armonizar la necesidad de la población para trasladarse a través de carreteras bien pavimentadas y de rápido acceso y tránsito, con un sistema de cobro racional de acuerdo a las necesidades y caracteristicas propias de las regiones de nuestro país.

Artículo 2.- Finalidad:

La presente Ley tiene por finalidad, corregir y normalizar el incremento de las tarifas injustificadas de los peajes a nivel nacional, que afectan la economía de la población y la afectación de los derechos fundamentales del libre tránsito, a la vida, a la salud, al trabajo, a la educación, que más aun agravan la crisis y recesión económica que viene afrontando a la fecha el Estado peruano. Asimismo, tiene por finalidad revisar las concesiones, contratos y adendas de los peajes de Lima Metropolitana y de todas las regiones de nuestro país.

Artículo 3.- Autorización y Causal de reversión de las concesiones de los peajes al Estado.

La autorización de la concesión de los peajes a nivel nacional lo realiza el Estado a través de los tres niveles de gobierno sobre la base de los lineamientos de la política nacional que se encuentra a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como ente rector del sector.

Establézcase para aquellos concesionarios que dentro del periodo de un año desde la fecha de inicio de la concesión no cumplen con el contrato, además de ello, incrementen el costo de los peajes sin autorización de la institución concedente, será causal de reversión al Estado, en vista que no han cumplido con el interés general del Estado y la población. Cuya supervisión estará a cargo del **Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN),** de manera permanente quien mediante informe técnico, financiero y jurídico comunica a la institución concedente para que actúe en el marco de sus competencias revierta la concesión cuestionada al Estado.

Artículo 4.- Comisión Multisectorial:

Confórmese una comisión multisectorial conformada por el gobierno central, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien la preside y como integrantes el Ministerio de Economía y Finanzas, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), los gobiernos regionales y locales de ámbito provincial, para el estudio y revisión de las concesiones, contratos y adendas de los peajes a nivel nacional, con la finalidad de normalizar y controlar los incrementos injustificados de las tarifas de peajes en Lima Metropolitana y en las demás regiones del país.

Artículo 5.- Medicación del artículo 3 de la Ley 15773, Ley que establece el sistema de peajes en las carreteras.

Modifíquese el artículo 13 de la Ley 15773, Ley que establece el sistema de peajes en las carreteras, con el siguiente texto:

> ***"Artículo 3.-*** *El peaje también procederá en casos de carreteras troncales, en las que hagan mejoras sustanciales, tales como reacondicionamiento y recubrimiento con capas de concreto o asfalto, que las convierta en vías de primera clase y que traigan como consecuencia una reducción del costo del transporte, que en cada caso será justificado mediante estudios* ***socioeconómicos determinándose el costo real y social de los peajes a nivel nacional, sustentado en una estructura de costos, donde deben de incluirse todos los componentes descritos en la concesión que otorga el Estado. El estudio socioeconómico es previo a cualquier autorización o concesión que emita la institución correspondiente, situación que estará supervisada por OSITRAN.***

Asimismo, los proyectos de mantenimiento de las vías existentes y de las vías alternas consideradas en las concesiones de los peajes, deben estar previamente declaradas viables a la firma de cualquier contrato o concesión con el Estado".

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

PRIMERA. – Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dicte las medidas necesarias para que en el plazo prudencial de 180 días calendarios, las concesiones vigentes se adecuen a la presente Ley, con la finalidad de cautelar los derechos fundamentales del libre tránsito, derecho al trabajo, derecho a la educación, entre otros derechos de la población.

SEGUNDA. - Dispóngase que la Comisión Multisectorial, se instale a los diez (10) días siguientes de publicada la presente Ley y seguidamente dentro de un plazo no mayor 180 días calendarios, realice una exhaustiva revisión y análisis de las concesiones, contratos y adendas de los peajes a nivel nacional, con la finalidad de normalizar los incrementos injustificados de las tarifas de los peajes, que viene afectando la economía de la población, teniendo en cuenta la recesión económica que golpea a nuestro país. La Comisión, eleva un informe técnico, jurídico y financiero con las conclusiones y recomendaciones, ante la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA Y DEROGATORIA

Deróguese todas aquellas normas que se oponen a la presente Ley.

Lima, 12 de febrero de 2024

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Margot Palacios Vocera

Waldemar Cerrón

Isaac Mita Alanoca

Kelly Portalatino Avalos

Maria Agüero Gutierrez

Flavio Cruz Mamani

Américo Gonza C.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **22** de **febrero** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 7090/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA, y**
2. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

II. EXPOSICION DE MOTIVOS:

2.1. ANTECEDENTE CONSTITUCIONAL:

La Constitución Política del Perú, según lo prescrito en el ***Inciso 14 del artículo 2 del texto constitucional*** *reconoce el derecho a contratar con fines lícitos, el cual se concibe como el acuerdo entre dos o más partes para crear, regular, modificar o extinguir una relación jurídica de carácter patrimonial (artículo 1351 del Código Civil). Dicho pacto no debe contravenir las leyes de orden público. Este derecho garantiza lo siguiente:*

> ***a.*** *Autodeterminación para decidir la celebración de un contrato, así como la potestad de elegir a la contraparte.*
> *b. Autodeterminación para decidir, de común acuerdo, la materia objeto de regulación contractual.*

La Constitución Política del Perú, según lo prescrito en el ***Inciso 11 del artículo 2 del texto Constitucional.***

> ***"Artículo 2. Toda persona tiene derecho[1]:***
> *(...)*
> ***11.*** *A elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería.*
> *(...)*

Sobre el particular, el Tribunal Constitucional, respecto del derecho al tránsito, estableció en la sentencia dictada en el ***Exp. N° 2876-2005-PHC/TC2,*** lo siguiente:

> "(...)
> ***11. El significado de la libertad de tránsito.***
> *La facultad de un libre tránsito comporta el ejercicio del atributo de ius movendi et ambulandi. Es decir, supone la posibilidad de desplazarse autodeterminativamente en función a las propias necesidades y aspiraciones personales, a lo largo y ancho del territorio, así como a ingresar o salir de él, cuando así se desee. Se trata de un imprescindible derecho individual y de un elemento con formante de la libertad. Más aún, deviene en una condición indispensable para el libre desarrollo de la persona, toda vez que se presenta como "el derecho que tiene toda persona para ingresar, permanecer, circular y salir libremente del territorio nacional". El ejercicio de este derecho es fundamental en consideración a la libertad -inherente a la condición humana-, pues es "una condición indispensable para el libre desarrollo de la persona", cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar en las vías y los espacios públicos. Sin embargo, de ello no puede aseverarse que el derecho sea absoluto, sino que tiene que ejercerse según las condiciones que cada titular del mismo posee, según las limitaciones que se deben observar (análisis infra sobre la materia). Como se observa, la libertad de tránsito se encuentra relacionada sobre todo con la capacidad locomotora por parte de los nacionales y extranjeros para transitar dentro el país. Sin embargo, se le debe dotar de un contenido más específico. Debe incluir, además, la facultad de cada uno de los residentes de una localidad, de un*

[1] https://www.congreso.gob.pe/Docs/files/constitucion/constitucion-noviembre2022.pdf

poblado o de una ciudad para movilizarse dentro de ella y en las zonas o urbanizaciones que las componen.

El **artículo 44 del mismo texto de nuestra Carta Magna**, prevé que son deberes primordiales del Estado garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

El **artículo 1 de la ley de Bases de Descentralización – Ley No. 27783**.- La presente Ley orgánica desarrolla el Capítulo de la Constitución Política sobre Descentralización, que regula la estructura y organización del Estado en forma democrática, descentralizada y desconcentrada, correspondiente al Gobierno Nacional, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales. Asimismo, define las normas que regulan la descentralización administrativa, económica, productiva, financiera, tributaria y fiscal.

Asimismo, los **artículo 2 y 3 del texto jurídico de la misma Ley de Descentralización**, establece la finalidad, principios, objetivos y criterios generales del proceso de descentralización; regula la conformación de las regiones y municipalidades; fija las competencias de los tres niveles de gobierno y determina los bienes y recursos de los gobiernos regionales y locales; y, regula las relaciones de gobierno en sus distintos niveles.

La descentralización tiene como finalidad el desarrollo integral, armónico y sostenible del país, mediante la separación de competencias y funciones, y el equilibrado ejercicio del poder por los tres niveles de gobierno, en beneficio de la población.

2.2. ANTECEDENTE NORMATIVO:

Como es de conocimiento público, en la actualidad no contamos con una Ley de Peajes acorde a las características y realidades de nuestro país, que logre armonizar la necesidad de la población para trasladarse a través de carreteras bien pavimentadas y de rápido acceso y tránsito, con un sistema de cobro justo que regule de acuerdo a las necesidades y caracteristicas propias de las regiones; siendo, por el contrario, que tenemos una normativa dispersa sobre la materia, de acuerdo al siguiente detalle[2]:

En el año 1965, a través de la ***Ley 15773***, se estableció el sistema de peajes en las carreteras. Dicha ley señalaba que el peaje podía ser instalado en aquellas vías cuyo uso sea más ventajoso a otra ya existente. Además, podía proceder en carreteras troncales en las que se realicen mejoras sustanciales y que generen, como efecto, una reducción del costo del transporte.
El establecimiento de peajes debía estar sustentado en estudios económicos de la entonces Dirección de Caminos del Ministerio de Fomento y por la Comisión de Regulación Económica del Transporte. Los ingresos obtenidos por este concepto eran rentas del tesoro público y estaban destinados a la conservación y mantenimiento de los caminos.

---

2 https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/C3043EA08B4DCF81052583270062E7C5/$FILE/07CriteriosparalaDeterminaci%C3%B3ndePeajes.pdf

Luego, mediante el ***Decreto Ley 18694***, del año 1970, se aprobó una norma que autorizaba al Ministerio de Transportes para que, mediante resolución ministerial, pueda implantar el Sistema de Peajes en las vías de la República, en las que se hayan efectuado trabajos de construcción, ampliación o mejoramiento de estas. Además, por resolución ministerial se podían fijar o modificar las tarifas de los peajes.

Mediante la ***Ley 24422***, por la que se aprobó el Presupuesto del Sector Público para el año 1986, se dispuso que se transfiera a los concejos provinciales las rentas y administración del peaje, y que los ingresos que se obtuvieran, serian de carácter permanente y estarían dirigidos a ejecutar planes de obras públicas y mantenimiento de las vías. Según la data obtenida del artículo "Análisis de la distribución de competencias en materia de jerarquización y gestión de infraestructura vial: caso Lima Metropolitana", como consecuencia de esta ley, 27 garitas de peaje fueron transferidas a las municipalidades; además, ***se creó la Empresa Municipal Administradora de Peajes de Lima (Emape),*** la que tenía por finalidad de construir, remodelar, conservar, explotar y administrar autopistas, carreteras o vías de tránsito rápido. Esta norma generó que municipalidades instalaran garitas de peaje dentro de la red vial nacional, sin observar las normas que regulaban el cobro e instalación de peajes, lo que obligó al Estado a emitir el Decreto Supremo 006-88-TC, para precisar que la facultad de instalar garitas de peaje en la Red Vial Nacional correspondía únicamente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Mediante la ***Ley 23854***, del año 1984, se estableció que las contribuciones que establecieran las municipalidades por mejoras, peaje, pontazgo, barcaje y otros similares, podían estar referidas sólo a obras ejecutadas por ellas. Lo que se buscaba era evitar que los municipios colocaran peajes y cobraran por ello tarifas en infraestructura ejecutada por el MTC.

Mediante ***Decreto Supremo 006-88-MTC,*** **aclaró** que la **competencia para instalar garitas de peaje en la red vial nacional era de exclusividad del MTC, en tanto que los municipios quedaban autorizados por implantar un sistema de peajes en la red vial del ámbito de su jurisdicción.**

En el año 1991, con la dación del **Decreto Legislativo 676,** que declaró de interés nacional la rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial del país, el ***MTC quedo autorizado a otorgar en concesión a privados los tramos de la red vial nacional que considere conveniente, vía licitación pública.*** En aquel entonces, las tarifas debian ser aprobadas por resolución ministerial del sector competente, previos estudios técnicos que permitieran establecer el monto. Esta norma, además, ratificó la facultad del MTC de autorizar la instalación de peajes en la red nacional, además de supervisarlas.

Ese mismo año, se aprobó el ***Decreto Legislativo 757***, Ley marco para el crecimiento de la inversión privada, que estableció que los gobiernos regionales y locales podían también celebrar convenios de estabilidad jurídica en sus respectivas jurisdicciones y que los derechos de peaje o pontazgo que pudieran establecer podían gravar el uso de la vía pública o puentes construidos por el municipio respectivo o mantenidos por este, siempre y cuando tales vías no formasen parte de la red vial nacional.

En el año 1991 también se aprobó el ***Decreto Legislativo 758***, por el que se dictaron normas para la promoción de las inversiones en infraestructura de servicios públicos. Este decreto legislativo dispone que el contrato de concesión era título para que el concesionario

haga valer los derechos que se le otorgaban, en especial el de cobrar tarifas, precios, peajes u otros sistemas de recuperación de inversiones. En tanto que el organismo concedente supervisa el cumplimiento del contrato en lo que respecta construcción, explotación y cobro de las tarifas, precios, peajes, etc.

Esta norma regula, además, ***la posibilidad de que el concesionario pueda solicitar la revisión del sistema de tarifas, precios, peajes y demás formas para lograr recuperar su inversión, así como las fórmulas de reajustes del caso***. En el contrato de concesión se pueden incluir cláusulas relativas a beneficios adicionales y "mecanismos que aseguren al concesionario la percepción de los ingresos por tarifas, precios, peajes u otros sistemas de recuperación de las inversiones, de acuerdo con la naturaleza de la concesión.

Mediante el ***Decreto Supremo 015-93-MTC***, se aprobó una norma que dispuso que el cobro de la Red Vial Nacional procedía únicamente si el ministerio competente lo autorizaba, el que, además, fijaba las tarifas del peaje, previos estudios técnicos económicos que ayudaran a definir su monto.

En 1997 se aprobó una ***Ordenanza Municipal (132)*** que señalaba que el ***Municipio Metropolitano de Lima era competente para regular y administrar la circulación de vías públicas de la provincia de Lima, incluyendo los tramos locales de las vias interprovinciales y el peaje dentro de su ámbito***. Al año siguiente se aprobó la Ordenanza 149 que facultó al municipio a otorgar en concesión la administración de peajes en la provincia de Lima; y a autorizar, en tales casos, el cobro de peaje, de acuerdo con la tarifa que apruebe el Concejo Metropolitano de Lima, previos los estudios técnico-económicos respectivos.

En 1998, se aprobó la ***Ley 26917,*** Ley de supervisión de la inversión privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo. ***Esta Ley creó el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN),*** que debía regular el comportamiento de los mercados en los que actuaban las entidades prestadoras de los servicios, así como supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios. Entre las funciones del Ositran se encontraban la de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito en los casos que no exista competencia en el mercado, debiendo fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares.

En el año 1999 se aprobó la ***Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre***. Esta norma estableció la aprobación de diversos reglamentos nacionales, entre los que podemos mencionar: de Tránsito, de Vehículos, de Gestión de Infraestructura, Administración de Transporte, y de Cobro por Uso de Infraestructura Pública, entre otros. Según dicha ley el Reglamento Nacional de Cobro por Uso de Infraestructura Pública debía contener "las condiciones técnicas que fundamentan la necesidad de cobro por uso de infraestructura pública, a los usuarios de las vías, ya sean personas naturales o jurídicas, públicas o privadas. Incluye tanto los peajes de las vías no concesionadas, como los cobros a quienes alteren la capacidad vial e interfieren el tránsito". Esta norma debía contener, además, los métodos de cálculo de tales tasas y los procedimientos de cobro. Este reglamento, a la fecha de elaboración del presente informe, no ha sido aprobado. Únicamente se cuenta con un proyecto, que fue publicado en la página del MTC a propósito

de la Resolución Ministerial 481-2008-MTC-02. Consultada la página web de este ministerio, no aparece ya dicho proyecto de reglamento.

En el año 2002, se aprobó la creación del ***proyecto especial de infraestructura de transporte nacional PROVIAS NACIONAL, mediante Decreto Supremo 033-2002-MTC, que como Unidad Ejecutora del Pliego Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, se encargaría de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte relacionada a la Red Vial Nacional***, así como de la planificación, gestión y control de actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes de la Red Vial Nacional.

En el mismo año 2002, se aprobó la ***Resolución de Consejo Directivo 009-2002-CD/OSITRAN***, por el que se establecieron los lineamientos metodológicos para la fijación y revisión de precios regulados. Este reglamento ha sido mejorado y actualmente el Reglamento de Tarifas vigente es el aprobado por Resolución del Consejo Directivo 043-2004- CDOSITRAN16. El detalle de las metodologías para la fijación y revisión de tarifas son expuestas más adelante.

En el año 2003 se aprobó la ***Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades***, que señala que el peaje que se cobre por el uso de la infraestructura vial de su competencia constituye renta municipal.

2.3. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

Como fundamentos de la presente propuesta legislativa, encontramos argumentos suficientes tanto de ámbito constitucional y jurídico en la **SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL EXP. 0006-2020-PI/TC**[3], de fecha 25 de agosto de 2020 - **PROCESO DE INCONSTITUCIONALIDAD DE LA LEY 31018, LEY QUE SUSPENDE EL COBRO DE PEAJES A NIVEL NACIONAL.** [Fundamentos 1, 2, 3, 4, 5, 30, 31, 32, 33, 34, 55, 60, 61 y 62].

Demanda de inconstitucionalidad planteada contra el artículo único de la Ley 31018, "Ley que suspende el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada, durante el estado de emergencia nacional, declarado a causa del brote del COVID-19".

> ***1.*** *Mediante el proceso de inconstitucionalidad, la Constitución ha confiado al Tribunal Constitucional el control de constitucionalidad de las leyes y las normas con rango de ley. En este proceso, quien cuenta con legitimación para interponer la demanda, prima facie, no persigue la tutela de intereses subjetivos, sino "la defensa de la Constitución" como norma jurídica suprema (cfr. Sentencia 00020-2005-PI y 00021-2005-PI/TC, fundamento 16).*
>
> ***2.*** *Aun cuando se trata de un proceso fundamentalmente objetivo, es decir, un proceso en el que se realiza un juicio de compatibilidad abstracta entre dos fuentes de distinta jerarquía ("Por un lado, la Constitución, que actúa como parámetro (...):*

[3] https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2020/00006-2020-AI.pdf

y, por otro, la ley o las normas con rango de ley, que constituyen las fuentes sometidas a ese control"), tal como ha afirmado este Colegiado (Sentencia 00032-2004-AI/TC, fundamento 2), también tiene una dimensión subjetiva, en la medida que son fines esenciales de los procesos constitucionales garantizar la primacía de la Constitución y la vigencia efectiva de los derechos constitucionales, según establece el Artículo II del Título Preliminar del Código Procesal Constitucional.

3. *La finalidad del proceso de inconstitucionalidad es la defensa de la Constitución en su condición de Ley Superior. Ella ostenta el máximo nivel normativo, por cuanto es obra del Poder Constituyente, reconoce los derechos fundamentales del ser humano, contiene las reglas básicas de convivencia social y política, además de regular el proceso de producción de las demás normas del sistema jurídico nacional.*

4. *Asimismo, el artículo 75 del Código Procesal Constitucional establece que el proceso de inconstitucionalidad tiene por finalidad la defensa de la Constitución frente a infracciones contra su jerarquía normativa. Asimismo, el artículo III del Título Preliminar de dicho código prescribe que "el Juez y el Tribunal Constitucional deben adecuar la exigencia de las formalidades previstas en este*

5. *En el presente caso, el Poder Ejecutivo cuestiona que la Ley 31018 vulnera los artículos 58, 62 y 137 de la Constitución. El artículo único de la ley impugnada dispone lo siguiente: Suspéndase con carácter excepcional y provisional del cobro de peaje en todas las unidades de peaje de la red vial nacional, departamental y local concesionada, con el objeto de evitar el contacto con los usuarios y cumplir con el aislamiento obligatorio mientras dure el estado de emergencia nacional dispuesto por el Poder Ejecutivo ante los riesgos de propagación del COVID-19. La suspensión establecida en el presente artículo no causará ni generará derecho compensatorio.*
(...)

30. *Se denomina "Constitución económica" al conjunto de disposiciones constitucionales que emanan del régimen económico de la ley fundamental, las cuales suponen el establecimiento de un plexo normativo que tiene como finalidad configurar el ámbito jurídico en el cual se desarrollará la actividad económica del país.*

31. *Nuestra Constitución adopta un modelo de economía social de mercado, según lo dispuesto por el artículo 58 de la Constitución. Además, este régimen limita la participación del Estado, reservándole una actuación subsidiaria en la actividad empresarial, solo autorizada por ley expresa, y por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional (artículo 60 de la Constitución).*

32. *En concordancia con los principios orientadores de la economía social de mercado, la Constitución encarga al Estado que actúe, principalmente, en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura (artículo 58 de la Constitución).*

33. *Además, en dicho artículo, se incluye el principio de libre iniciativa privada que informa el régimen económico de la Constitución y se relaciona con el inciso 17 del artículo 2 de la norma fundamental. En este, se reconoce a toda persona natural o*

jurídica el derecho a emprender y desarrollar, con autonomía plena, la actividad económica de su preferencia.

34. *Por otra parte, el* ***Inciso 14 del artículo 2 de la Constitución*** *reconoce el derecho a contratar con fines lícitos, el cual se concibe como el acuerdo entre dos o más partes para crear, regular, modificar o extinguir una relación jurídica de carácter patrimonial (artículo 1351 del Código Civil). Dicho pacto no debe contravenir las leyes de orden público. Este derecho garantiza lo siguiente:*

a. Autodeterminación para decidir la celebración de un contrato, así como la potestad de elegir a la contraparte.
b. Autodeterminación para decidir, de común acuerdo, la materia objeto de regulación contractual.

(...)

55. Por su parte, los artículos 111 y 112 del Reglamento del Decreto Legislativo 1362 establecen las causales de suspensión y terminación del contrato de las APP:

Artículo 111. Suspensión del Contrato

111.1 *El Contrato de APP se suspende por las siguientes causales:*

1. En caso de guerra externa, guerra civil o fuerza mayor que impidan la ejecución del Contrato o prestación de servicios.
2. Cuando se produzca una destrucción parcial de la infraestructura pública o de sus elementos, de modo que resulte imposible su utilización por un determinado período en los términos señalados en el Contrato correspondiente
3. Por cualquier otra causal convenida en el Contrato.

111.2 *La suspensión extiende el plazo del Contrato de APP por un periodo equivalente al de la causa que la originó, salvo disposición contraria en el Contrato.*

111.3 *Durante el período de suspensión del Contrato de APP se interrumpe el cómputo del plazo de vigencia del Contrato. El Contrato debe incluir los mecanismos para establecer la continuidad del proyecto.*

Artículo 112. Terminación

112.1 La terminación del Contrato de APP consiste en la extinción de la APP por las causales previstas en el presente Reglamento o en el Contrato.

112.2 La terminación del Contrato de APP se da por:

1. Cumplimiento de plazo del Contrato.
2. Incumplimiento grave del Inversionista, según lo establecido en el Contrato.
3. Incumplimiento grave del Estado, según lo establecido en el Contrato.
4. Acuerdo de las partes.
5. Resolución por parte del Estado por razones de interés público.
6. Destrucción total de la infraestructura pública.
7. Otras causales que se estipulen en el Contrato.

112.3 Cuando el Contrato termine por causa imputable al Inversionista, incluyendo la aplicación de la cláusula anticorrupción establecida en el respectivo Contrato, el

Contrato debe establecer que no procede indemnización a favor del Inversionista, por concepto de daños y perjuicios.

(...)

60. *La firma de estos convenios de estabilidad jurídica tiene sustento en el artículo 62 de la Constitución, el cual dispone que "mediante contratos-ley, el Estado puede establecer garantías y otorgar seguridades. No pueden ser modificados legislativamente, sin perjuicio de la protección a que se refiere el párrafo precedente".*

61. *Este Tribunal entiende el contrato-ley de la siguiente manera:*

Es un convenio que pueden suscribir los contratantes con el Estado en los casos y sobre las materias que mediante ley se autorice. Por medio de él, el Estado puede crear garantías y otorgar seguridades, concediéndoles a ambas el carácter de intangibles. Es decir, mediante contratos-ley, el Estado, en ejercicio de su ***ius imperium****, crea garantías y brinda seguridades; y, al suscribir el contrato-ley, se somete plenamente al régimen jurídico previsto en el contrato y a las disposiciones legales a cuyo amparo se suscribió éste* ***(Sentencia 0005-2003-AI/TC****, fundamento 33).*

62. *Estos convenios se sustentan en la necesidad del Estado de promover las inversiones privadas en determinadas áreas. Al analizar los contratos-ley, este Tribunal sostuvo, en la* ***Sentencia 0005-2003-AI/TC****, lo siguiente:*

[...] el contenido de los contrato-ley puede y debe ***sustentarse en razones de interés social, nacional o público*** *[...]. Por su propia naturaleza, a través del contrato-ley, el Estado busca atraer inversiones privadas (de capital) a fin de que promuevan aquellas actividades que el Estado considera que vienen siendo insuficientemente desarrolladas, de acuerdo con los planes y objetivos que se pueda haber trazado en el diseño de la política económica del Estado. Tienen como contenido propiciar un marco de seguridad a los inversionistas no sólo en asuntos privados de la administración, sino, también, en la prestación de actividades de derecho público (fundamento 34).*
[...]

Estando a los alcances de la Sentencia del Tribunal Constitucional antes esbozada, esta si bien es cierto, analiza y recoge el mandato constitucional, pero también hace ver lo que podría generarse algún caos social, en caso de resolver los contratos de las concesiones, ya que a la fecha se encuentra protegidas por el **Artículo 62 de la Constitución Política del Perú,** no obstante dentro de ello hace también que se encuentran inmersos los **artículos 111 y 112 del Reglamento del Decreto Legislativo 1362, establecen las causales de suspensión y terminación del contrato de las APP;** <u>en este extremo es necesario legislar con urgencia, en búsqueda de soluciones concretas, para que estas sean reflejadas en el bienestar de la población.</u>

2.4. PROBLEMÁTICA DE LOS PEAJES EN EL PAIS

2.4.1. Problemática:

Si bien es cierto que las normas expuestas en el ***item 2.2)*** del antecedente normativo de la presente exposición de motivos, nos refleja una tendencia que las empresas privadas serían las que se encargan de la construcción, mantenimiento o mejoramiento de las redes viales a través de la concesión de infraestructura vial con peajes; pero las normas específicamente de peajes encontrarían desactualizadas frente a la realidad que vive nuestro país; por lo que ameritan se dicten medidas urgentes para corregir y actualizar las normas legales sobre la materia, más aún si somos testigos de que en la actualidad nos encontramos frente a una problemática candente en relación a las tarifas elevadas que vienen cobrando las empresas concesionarias; situación que amerita a que realicen los estudios socioeconómicos y se determinen tarifas justas hacia la población del sector transporte en nuestro país. El oro problema que golpea a la sociedad en más de 20 años, es los grandes actos de corrupción a todo nivel, por obras que no contaban con un adecuado sustento técnico, legal o económico, cuyo perjuicio se ha trasladado al Estado y a los ciudadanos (usuarios); entre estas y otras situaciones debemos legislar con urgencia en defensa de los intereses del Estado y la población.

El Alcalde de Lima, Rafael López Aliaga[4] ante audiencia pública del Tribunal Constitucional (TC), el 24.01.2024: "El peaje está pasando a S/7.50, pero se va, por los menos, a S/17.00 soles, donde advirtió que los constantes aumentos en la tarifa del peaje "no lo para nadie porque está en el contrato" de concesión con Rutas de Lima. Ante el Tribunal Constitucional, el alcalde de Lima, aseguró que el contrato de concesión con Rutas de Lima permitiría a dicha empresa elevar la tarifa del peaje hasta los 17 soles. A partir del 30 de enero, el *costo será de 7.50 soles*. Ante ello Rafael López Aliaga en contra de "peaje social": habría señalado que se opone a darle subsidio a una empresa corrupta.

Ha precisado que "El incremento tarifario empezó en 2 soles, pasó a 6.50, está pasando a 7.50, pero se va, por los menos, a 17 soles. Esto no lo para nadie porque está en el 'contrato', esta asociación criminal: una alcaldesa criminal y la empresa más criminal de la Tierra", indicó **López Aliaga** ante el magistrado **Pedro Hernández**, quien convocó esta nueva audiencia tras incorporarse al TC.

Los magistrados deberán resolver un hábeas corpus con el que se busca que los peajes de **Rutas de Lima** en **Puente Piedra** pasen a ser administrados por la **Municipalidad Metropolitana de Lima**. Como vemos el "El petitorio es retrotraer al estado anterior a la violación de derechos humanos, libertades fundamentales, lo cual implica que el Tribunal Constitucional ordene a la Municipalidad de Lima la administración de todas las garitas de peaje, eliminando el cobro de los vecinos de las zonas afectadas", apuntó el burgomaestre metropolitano.

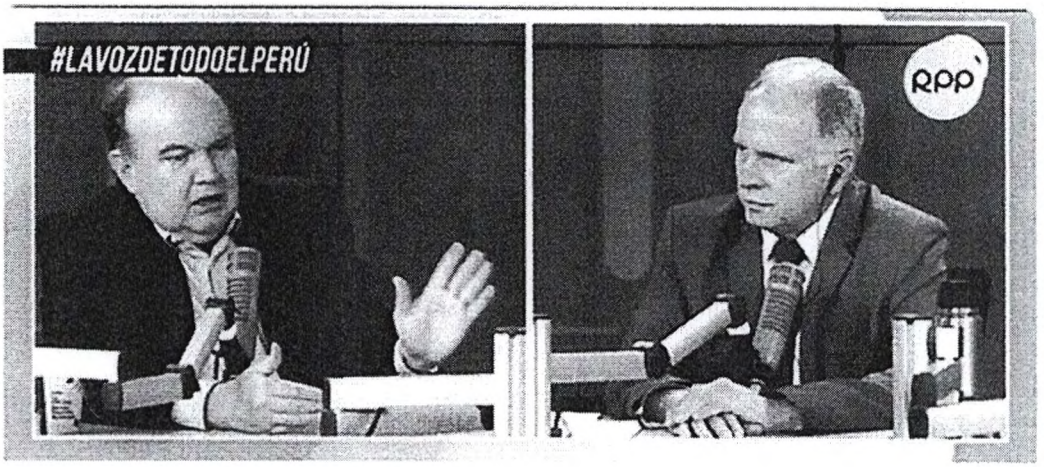
[4] Fuente: https://www.infobae.com/peru/2024/01/24/rafael-lopez-aliaga-ante-el-tc-el-peaje-esta-pasando-a-s750-pero-se-va-por-los-menos-a-s17/

Según el alcalde **Rafael López Aliaga**, la eventual *sentencia del TC que anule los peajes* ubicados en **Puente Piedra** no afectaría la estabilidad jurídica de ninguna otra concesión, si bien es cierto que ***"existen más de 200 concesiones, pero ninguna tiene este nacimiento de 2 voluntades corruptas: la señora (Susana) Villarán, única en la Tierra que declara su fechoría, y al frente la empresa más corrupta de la historia de la humanidad (Odebrecht). Entonces, las demás concesiones no tienen que verse involucradas",*** ha manifestado durante su intervención en la audiencia del TC.

En otro punto, el alcalde de Lima negó que el contrato de concesión permita que se habiliten rutas alternas para que los ciudadanos eviten los peajes. Afirmó que existe una cláusula que sanciona cada "fuga de peaje". **Los derechos de la población son vulnerados por la corrupción de Susana Villarán.** Ante ello, **Rafael López Aliaga** estimó que los *peajes en Puente Piedra estarían violando la libertad de más de 2 millones de habitantes*.

Finalmente, los alcaldes de la Mancomunidad de Lima Norte, incluyendo los de Ancón y Santa Rosa, se presentaron en las inmediaciones de la sede del órgano constitucional autónomo para expresar su firme oposición al aumento de tarifas anunciado por **Rutas de Lima**. Este incremento en los precios está previsto para implementarse en los próximos días, lo cual ha causado gran malestar entre los ciudadanos y autoridades de los sectores afectados.

POLÉMICA por subida de PRECIO de los PEAJES, pese a anuncio de Rafael López Aliaga
#ValganVerdades



RAFAEL LÓPEZ ALIAGA - ALCALDE DE LIMA

POLÉMICA por subida de PRECIO de los PEAJES, pese a anuncio de Rafael López Aliaga
#ValganVerdades

Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=5j06zN2SU1g

Fuente: ATV + 24/01/2024 / Audiencia del Tribunal Constitucional (TC) por los peajes en Lima Metropolitana

En una medida de prevención por una anunciada **protesta** contra el incremento de la tarifa de **peaje**, que ha pasado a ser de S/ 7.50, la Policía Nacional del Perú ha reforzado la seguridad en las inmediaciones del peaje en el distrito de **Puente Piedra**, en Lima, Perú.

La presencia policial incluye tanto vehículos porta tropas como unidades policiales adicionales. En el puente peatonal cercano, también se ha desplegado un contingente con escudos. A pesar de las tensiones anticipadas, la situación actualmente se mantiene tranquila.

Fuente: Canal N – 24/01/2024 08:13am / https://canaln.pe/actualidad/puente-piedra-aumenta-resguardo-policial-peaje-anuncio-protesta-n470158

Según la nota periodística del Diario Gestión[5], señala que el Gobierno del Profesor Pedro Castillo, se compromete a revisar contratos de concesiones de los peajes a nivel nacional[6] Castillo en febrero, lo adelantó y dijo que "se encuentra evaluando" los contratos de las concesionarias a cargo de los peajes que hayan incurrido presuntamente en alzas arbitrarias.

Como parte de los acuerdos suscritos entre los transportistas con el gobierno de turno en Junín se indica el de "revisar los contratos de las concesiones de los peajes a nivel nacional". No es la primera vez que desde el Ejecutivo se anuncia la revisión de los contratos de concesión de los peajes.

[5] https://gestion.pe/economia/gobierno-se-compromete-a-revisar-contratos-de-concesiones-de-los-peajes-a-nivel-nacional-noticia/
[6] https://gestion.pe/economia/gobierno-se-compromete-a-revisar-contratos-de-concesiones-de-los-peajes-a-nivel-nacional-noticia/

En el mes de febrero de 2022, fue el propio Presidente de la República Pedro Castillo Terrenos, que lo adelantó y dijo que "se encuentra evaluando" los contratos de las concesionarias a cargo de los peajes que hayan incurrido presuntamente en alzas arbitrarias. "El alza de los peajes ha desatado una serie de críticas y reclamos en la población. Por esta razón, estamos evaluando los contratos de cada concesionaria que eleve arbitrariamente sus costos", dijo el mandatario a través de su cuenta en Twitter. "No permitiremos que incrementos irregulares perjudiquen la economía de los peruanos", añadió.

Como se podrá verificar, la compañía Lima Expresa, en febrero- anunció que los peajes de la Vía de Evitamiento y de la vía expresa Línea Amarilla contarían con una tarifa de S/ 6.30, desde los S/ 5.90. Por su parte, la empresa Rutas de Lima, que administra los peajes de la Panamericana Norte y de la Panamericana Sur, anunció el incremento de S/ 1 en la tarifa de los peajes, por lo que a partir del 21 de febrero se cobrará S/ 6.50 a los conductores.

Asimismo, el mes pasado el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) anunció alzas de tarifas en las concesiones: IIRSA Norte, IIRSA Sur Tramo 4, IIRSA Centro, Dv. Quilca–La Concordia, Red Vial N° 4 y Autopista del Sol que comprenden un total de 3,301 kilómetros de un total de 6,693 de la Red Vial Concesionada (49%).

2.4.2. MUNICIPALIDAD DE LIMA APROBÓ LA ANULACIÓN DE CONTRATO DE CONCESIÓN CON RUTAS DE LIMA[7].

En una sesión presidida por el alcalde **Rafael López Aliaga**, el Consejo Metropolitano aprobó terminar de manera anticipada con el contrato de peajes suscrito con el Consorcio **Rutas de Lima**. El resultado del acuerdo del **Concejo Metropolitano de Lima**[8], determino aprobar de manera unánime terminar de manera anticipada con el contrato con el Consorcio Rutas de Lima.

Dentro de los argumentos señalados, la **Municipalidad de Lima,** enumeró las altas tarifas de peajes, la deficiencia del servicio, por las consecuencias sobre el tránsito sobre las vías y la afectación al desarrollo de los sectores de la población que viven en los alrededores (Lima Norte, Lima Sur y Lima Centro).

[7] https://rpp.pe/lima/actualidad/peajes-municipalidad-de-lima-aprobo-la-anulacion-de-contrato-de-concesion-con-rutas-de-lima-noticia-1461252?ref=rpp

[8] https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4073386/AC%20011-2023.pdf.pdf

El Alcalde y el Concejo Metropolitano de Lima, aprobaron esta medida de forma unánime por "afectación al interés público". López Aliaga ya había adelantado este interés horas atrás, señalando también el retiro de la constructora brasileña Odebrecht, implicada en casos de corrupción en toda la región.

Rutas de Lima, mantenía a su cargo tramos de la Panamericana Sur, Norte y la autopista Ramiro Prialé. Odebrecht posee actualmente el **25%** de participación luego de haber vendido un **57%** al fondo canadiense Brookfield Asset Management. El **18%** restante le pertenece a Sigma SAFI. **En el acuerdo está estipulado que la Municipalidad tiene la facultad unilateral de terminar el acuerdo "por razones de interés público debidamente fundadas"[9].**

La **Municipalidad de Lima** deberá pagar una compensación a **Rutas de Lima** al respecto debido a que el consorcio ya señaló que invirtió más de 2.2 mil millones de soles en el proyecto. El Concejo Metropolitano asegura que la inversión se limitaría a 984 millones de soles y que sus ingresos sobrepasan los 1,245 millones.

Por su parte el Alcalde de Puente Piedra, Renán Espinoza[10], ya había señalado su apoyo a que el **Concejo Metropolitano de Lima** inicie el procedimiento para la nulidad de los contratos de peaje con **Rutas de Lima**.
En entrevista con *RPP Noticias*, el alcalde distrital consideró que existen muchas causales que permitirían optar por la nulidad de este peaje sin necesidad de enfrentarse a un litigio internacional de parte de la empresa. ***Como ejemplo, citó el incumplimiento de las obras del intercambio vial entre Trapiche y la Panamericana Norte***.

Asimismo, Espinoza calificó de pernicioso al peaje de Puente Piedra porque ***"divide al distrito en dos y no tenemos ninguna posibilidad de rutas alternas".*** Incluso, cuestionó que los vehículos de Serenazgo tengan que pagar peaje para ir de un lugar a otro dentro del distrito, al igual que los camiones de recojo de basura; lo que

[9] https://rpp.pe/lima/actualidad/peajes-municipalidad-de-lima-aprobo-la-anulacion-de-contrato-de-concesion-con-rutas-de-lima-noticia-1461252?ref=rpp
[10] https://rpp.pe/lima/actualidad/peajes-municipalidad-de-lima-aprobo-la-anulacion-de-contrato-de-concesion-con-rutas-de-lima-noticia-1461252?ref=rpp

genera un impacto negativo tanto al Estado, así como a la población que transitan de manera diaria al centro de Lima y viceversa.

Fuente: RPP – Noticias 20 de Enero del 2023 12:08 AM

El teniente alcalde de Lima, **Renzo Reggiardo**[11], anunció que se está trabajando en una estrategia legal para recuperar los peajes que tiene a su cargo la concesionaria Rutas de Lima. Esto en declaraciones a la prensa durante la inauguración de prolongación Naranjal, en el distrito de San Martín de Porres.

"El plazo de vencimiento, para estar en estricto cumplimiento al contrato que se firmó con la empresa concesionaria Rutas de Lima, vencía el 29 de julio, de acuerdo a la caducidad", dijo en un primer momento.

Además, resaltó que son muy rigurosos para que, a través de la mencionada estrategia legal, de próxima aplicación, se pueda recuperar los peajes que tienen una serie de denuncias e irregularidades.

[11] https://elcomercio.pe/lima/sucesos/renzo-reggiardo-anuncia-estrategia-legal-para-acabar-con-los-peajes-que-tiene-a-su-cargo-rutas-de-lima-ultimas-noticia/

"Los peajes se están cobrando entiendo en este momento, pero nosotros tenemos un plazo que hemos establecido por una aplicación de un artículo del contrato que es la caducidad".

Fuente: Redacción diario Gestión / Lima, 05/01/2023 03:32 p. m.

Túnel La Molina-Miraflores: El excesivo costo que tendrá el peaje y que desató la indignación de conductores[12]

Fuente: Túnel La Molina-Miraflores: el excesivo costo que tendrá el peaje y que desató la indignación de conductores.

Según la fuente periodística del diario Expreso, del 04.JUL.2023, señala que el túnel que unirá los distritos de La Molina, Miraflores, Surquillo, Surco y San Borja, retomó sus obras hace unas semanas, y se conoció el alto costo del nuevo peaje (S/.35.00 soles), causando la indignación de los conductores y de la población.

Según información brindada por el actual **Alcalde de La Molina, Diego Uceda,** este peaje tendrá un costo de 35 soles, y el monto estaría avalado por la Municipalidad de Lima. Pese a que esta mega obra disminuirá considerablemente el tiempo de viaje entre La Molina y Miraflores, el monto está por encima de otros peajes que hay en Lima, incluso en provincias.

[1212] https://www.expreso.com.pe/actualidad/tunel-la-molina-miraflores-el-excesivo-costo-que-tendra-el-peaje-y-desato-la-indignacion-de-conductores-surquillo-surco-san-borja-lima-rafael-lopez-aliaga-noticia/

"No pasaría nunca por ahí", "No vamos a aceptar, es demasiado. Es un abuso", "Suficiente con los peajes de Puente Piedra, de Monterrico", fueron algunos de los pronunciamientos de decenas de vecinos de los distritos que se verán afectados por la obra, pues tendrán que pagar hasta 70 soles diarios por entrar y salir de estas jurisdicciones.

En el periodo anterior del Congreso de la Republica en el año 2018, también ya venía abordando esta problemática, pero sin embargo por cuestiones de índole político, no arribo a ninguna propuesta en concreto.

2.4.3. Foros realizados en el Congreso de la República, denominado: "¿Cuánto deben costar los peajes?".

Con fecha 21.FEB.2018, la Legisladora Yeni Vilcatoma de la Cruz (FP)[13], organizó un foro alusivo a la problemática de los costos excesivos de los peajes en Lima Metropolitana y en las regiones del país, señalo que no estamos dispuestos a pagar un peaje abusivo. Será una guerra contra la corrupción y que Susana Villarán vaya a la cárcel por este contrato de concesión que atenta contra la población, enfatizó la legisladora, al clausurar el evento congresal denominado *"¿Cuánto deben costar los peajes?".* Ante ello, enfatizó que la concesionaria debe cobrar un peaje justo. No hay rutas alternas. No podemos pagar 25 años más de peajes abusivos. Ahora quieren poner un peaje en Ticlio, aseveró ante los concurrentes que portaban pancartas con lemas alusivos al referido tema. Afirmó que lo que se pretende es que se determine la resolución de los contratos. "Que se vayan los concesionarios porque no cumplen con los requisitos técnicos. No hay ahorro de tiempo ni seguridad. Existe un peaje en el distrito de San Antonio en Huarochirí, zona donde no tienen agua ni desagüe, pero si hay un peaje con un cobro abusivo", agregó. Dijo que las concesiones son corruptas y que es lamentable que el Estado defienda intereses de empresas extranjeras, como la brasileña que financia sus proyectos en el exterior.

13 https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/Prensa/heraldo.nsf/04NoticicasArchivoHistorico/83ccffa05a08fad20525823b0072f38c/?OpenDocument

Por su parte, el Legislador Israel Tito Lazo Julca (FP) sostuvo que, si bien es cierto que no se puede evitar el peaje, pero el monto que pagan los usuarios debería ser el justo. Agregó que la carretera central va a colapsar en 15 años, no hay vías alternas. "Solo les importa que paguemos y llevarse nuestro dinero. Los responsables de cualquier incidente o desgracia que se registren, será el Ministerio de Transporte y Comunicaciones como el Gobierno. La lucha es justa y legal", refirió.

En el evento también participó Eveling Feliciano, alcaldesa de la Municipalidad Distrital de San Antonio, Huarochiri, quien manifestó que el peaje de la carretera Ramiro Prialé, es abusivo. "Basta, ya estamos cansados de tanto abuso. Son peajes abusivos, debemos pagar un peaje diario de S/5.30, que afecta a los lugareños de San Antonio. Es una lucha social. El pueblo está cansado. No debemos heredar una deuda de un peaje arbitrario. Se aprobó por una cifra inferior, pero de acá a 25 años no sabemos cuánto pagaremos por el peaje", opinó. Además, agrego, que el sector privado no va a venir a vulnerar los derechos de los peruanos. No existen vías alternas ni rápidas. Tanto pagamos por los peajes y no hay mejoras, señaló.

La burgomaestre recomendó que la ***Empresa Municipal Administradora de Peaje de Lima (Emape),*** vuelva a administrar los peajes con un precio justo. "No a las tarifas abusivas de la empresa Rutas de Lima. ¿En qué nos beneficiamos la población?, en nada. La concesionaria se llevan la plata y nosotros seguimos siendo pobres", culminó.

Finalmente, en este evento (Foro) del 21.FEB.2018, Juan Miguel Guerrero Orbegoso, presidente de la Comisión Regional de Infraestructura y Viabilidad, reveló que el pago del peaje no tiene sustento. Se debería pagar una tarifa de S/. 4.17, pero se abona S/. 5.30, sin embargo, el precio real del peaje, *debería ser sólo S/.3.50 soles.* La empresa privada que tiene la concesión del peaje ya cobró en exceso la suma de 200 millones de soles, por no cumplir la fórmula de contrato. Nosotros lo pagamos y no hacemos nada, añadió. La Vía Parque Rímac y Rutas de Lima, tienen 200 millones de soles en su balance. En los últimos cuatro años ha

recaudado la suma de 555 millones de soles, y aún restan 25 alzas más de peajes, sostuvo.

Esa empresa privada ya debería irse del país, ya han ganado demasiado. Cobran peajes excesivos, por decir de Puente Piedra a Punta Negra se paga en peajes la suma de 25 soles. El peaje debe existir, pero deben ser justos, puntualizó.

2.4.4. ESTADO SITUACIONAL DE LOS PEAJES EN PERÚ

Como es de conocimiento público en nuestro país existe legislación diversa, un poco desordenada con respecto a los peajes desde su creación o autorización, dentro de lo cual se encuentran las cuestionadas concesiones a través de contratos suscritos, algunos por la Municipalidad Metropolitana de Lima, los que se encuentran en la jurisdicción de Lima Metropolitana y otros por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones los que son considerados de categoría nacional.

1. ¿QUÉ TIPOS DE PEAJE EXISTEN EN NUESTRO PAIS?

Peaje Cerrado: *Es aquel que se cobra por la distancia recorrida, a la salida de un tramo de carretera. El trayecto recorrido se mide desde el punto donde se efectuó el registro (se recibe un ticket) de ingreso a dicho tramo. Generalmente son autopistas cerradas. No se usa en Perú.*

Peaje Abierto: *Se cobra una tasa fija en casetas de peaje, cualquiera sea su recorrido y punto de ingreso a la carretera. Para la Red Vial Nacional administrada por el MTC, cada caseta se ha modulado entre 80 a 120 Km. en promedio. Este es el tipo de peaje usado en el Perú.*
En lo que corresponde a Lima, se rige de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N°27972 (artículo N°69 numeral 11 y articulo N°166), mientras tanto que los peajes de ámbito nacional, están a cargo del MTC y se rigen de conformidad a la Ley N°15773, el Decreto Ley 18694 y entre otras normas.

2. ¿QUÉ LEYES REGULAN LOS PEAJES EN LIMA Y A NIVEL NACIONAL?
A nivel nacional, para los "peajes no concesionados administrados por el MTC", se rige de conformidad a la Ley N°15773, D.L 18694, D. Leg. N°676, DS N°015-93-TCC y D.S N°033-2002-MTC (Ley de creación de Provías Nacional). Para los "peajes concesionados", se rige por los contratos de concesiones, que son contratos ley.
Para la Red Vial Nacional no concesionada y administrada por el MTC, no existe una norma específica. Sin embargo, para su distanciamiento se ha establecido técnicamente entre 80 Km. y 100 Km. El mismo criterio técnico sobre este distanciamiento se sigue proponiendo para la ubicación de peajes en los tramos concesionados.

3. ¿DÓNDE SE PUEDE CONSTRUIR UN PEAJE?
De acuerdo con la normatividad vigente, el MTC puede construir peajes en toda la red vial nacional, siempre y cuando este dentro del marco normativo permitido y vigente.

4. ¿PUEDE HABER PEAJES DENTRO DE LA CIUDAD DE LIMA?
Sí, cumpliendo con la Ley Orgánica de Municipalidades, la Ley N°27972, articulo N°69 numeral 11 y articulo N°166).

5. ¿QUÉ RESTRICCIONES HAY SOBRE LA UBICACIÓN DE LOS PEAJES?
Para los municipios, se entiende que responden a su propia modulación, cumpliendo con la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N°27972.
Pro-inversión elabora los proyectos y contratos de concesión. Las concesiones tienen tres actores principales en su gestión. El concedente, el concesionario y el regulador. Cada quien actúa de conformidad al contrato de concesión.

6. ¿QUÉ OBLIGACIONES TRAE CONSIGO LA CREACIÓN DE UN PEAJE? ¿ES OBLIGATORIA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA VÍA ALTERNA?
Para crear un peaje debe cumplirse con lo dispuesto en las normas legales que lo regulan, es decir, la Ley N°15773 y el Decreto Ley N°18694. Dichas normas no exigen la creación de una vía alterna, por cuanto los peajes se han establecido mayormente sobre las vías pre-existentes; es decir construyen sobre las vías de infraestructura que ya invirtió el Estado; es por ello, que deben establecerse las causales y candados jurídicos de reversión al Estado, para aquellas concesionarios dentro de un periodo prudente no cumplen con el contrato, por lo que serán causal de reversión del Estado, en vista que no han cumplido con el interés general de la población, como por ejemplo el incremento injustificado del costo de los peajes.

7. ¿QUIÉN ES LA AUTORIDAD ENCARGADA DE APROBAR LA CREACIÓN DE UN PEAJE? ¿ES COMPETENCIA MUNICIPAL O MINISTERIAL?
Es competencia del MTC como ente rector a nivel nacional. Para la Red Vial Nacional No Concesionada, el MTC a través de Provías Nacional, es la Autoridad competente para aprobar la creación de un peaje. En lo que respecta a la Red Vial Nacional Concesionada, el MTC, en su condición de Concedente, tiene competencia de conformidad al Contrato de Concesión y de conformidad al ordenamiento jurídico vigente.

Defensoría del Pueblo plantea la suspensión del incremento del peaje y operación de nueva garita en Puente Piedra[14].

La Defensoría del Pueblo, con fecha 03.ENE.2017, emite opinión, haciendo valer sus competencias constitucionales, conforme a la Ley 26520, Ley Orgánica de la Defensoría del Pueblo, en su Artículo 1, establece que le corresponde defender los derechos constitucionales y fundamentales de la persona y de la comunidad; y supervisar el cumplimiento de los deberes de la administración pública y la prestación de los servicios públicos. En ese sentido la Defensoría del Pueblo,

[14] https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-plantea-la-suspension-del-incremento-del-peaje-y-operacion-de-nueva-garita-en-puente-piedra/

plantea la suspensión de los incrementos injustificados de los peajes en Lima Metropolitana y del país.

Fuente: Foto DEFENSORIA DEL PUEBLO - 4:45 PM 03/01/2017 .

Conforme se puede ver, la Defensoría del Pueblo, plantea la suspensión del incremento del peaje y operación de nueva garita en Puente Piedra.

- *Oficina Defensorial de Lima Norte supervisó los peajes administrados por Rutas de Lima SAC., en Puente Piedra.*
- *"El incremento desproporcional del peaje y la restricción al libre tránsito constituyen un abuso de posición de dominio de la concesionaria"*, señaló el Defensor del Pueblo.

En atención a las denuncias reclamando el excesivo incremento en el costo del peaje y la instalación de una nueva garita en la carretera Panamericana Norte en Puente Piedra, la Oficina Defensorial de Lima Norte supervisó la concesión administrada por Rutas de Lima SAC. Al incremento del peaje se añade la implementación de la nueva garita en Puente Piedra, que afecta a los residentes de dicho distrito. Para los residentes y usuarios habituales de la zona, ello representa un aumento de más del 100%, pues ahora además tendrán que pagar en sentido de sur a norte, cuando antes solo pagaban de norte a sur. "Lo que está ocurriendo es un claro abuso de posición de dominio, pues, en la práctica, se ha aislado a los residentes del AA.HH. Laderas de Chillón, obligándolos a pagar peajes para salir y entrar del lugar donde viven, ***lo que constituye, cuando menos, una restricción al derecho constitucional de libre tránsito***. Por ello, debería suspenderse el incremento del peaje y la operación de la nueva garita", señaló el Defensor del Pueblo,

Walter Gutiérrez[15]. En la supervisión defensorial se constató el creciente malestar de pobladores del sector.

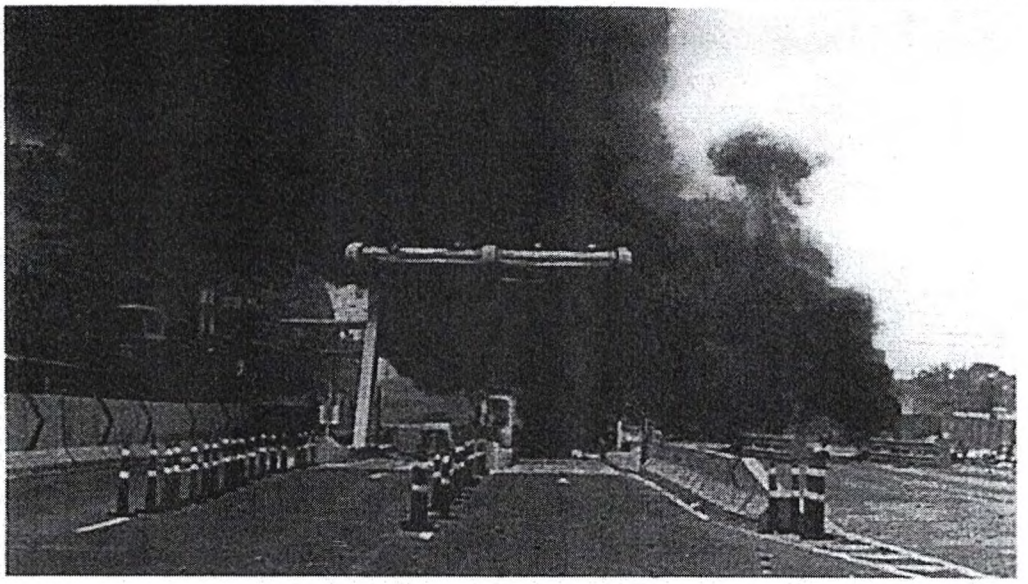
Dirigentes de por lo menos tres asociaciones describieron el incremento del peaje y la instalación de la garita como ***"un acto abusivo e ilegal, pues ni siquiera hay vías alternas, como sí sucede, por ejemplo, en la Panamericana Sur".*** Algunos hechos que agravan esta situación es que los residentes que viven en la zona adyacente al peaje deben caminar alrededor de 2 km para acceder al puente peatonal más cercano; del mismo modo, el precio de los pasajes del transporte público se ha incrementado, bajo el sustento de la mencionada alza de peaje y la implementación de la nueva garita. "No hay razón que justifique un incremento desproporcionado del peaje, o la restricción al libre tránsito de los residentes de la zona", precisó Gutiérrez.

"Esto constituye una violación de los derechos de los usuarios por parte de la concesionaria". Finalmente, el Defensor del Pueblo[16] manifestó que solicitará información al Fondo Metropolitano de Inversiones (Invermet) que tiene a cargo la supervisión de la concesión para que, frente a los hechos denunciados, interprete y aplique el contrato y las normas en favor de los usuarios. Del mismo modo, señaló que pedirá al Indecopi que intervenga y que, en el marco de sus competencias, corrija y de ser el caso sancione a la concesionaria en su condición de proveedora de un servicio público.

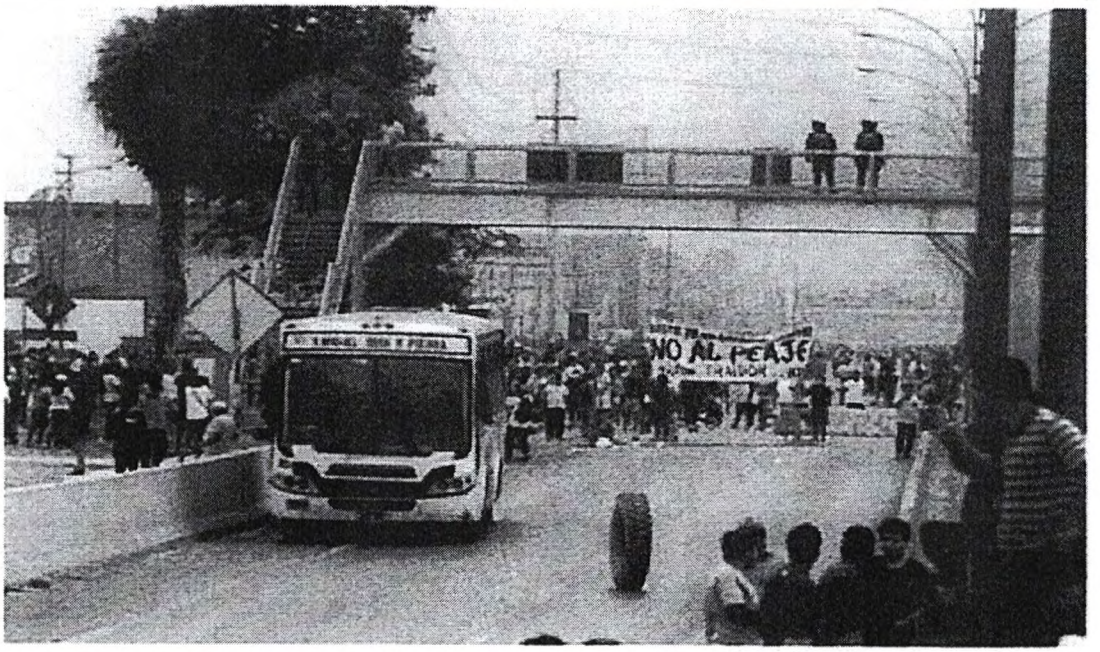
El 29 de diciembre de 2016 la concesionaria Rutas de Lima implementó las garitas y dio inicio al cobro del peaje de Chillón en el sentido sur - norte, en Puente Piedra. Este cobro empezó con nuevas tarifas de 5 soles vehículos particulares y 4,50 soles por eje en vehículos pesados, hecho este que fue repudiado por la población, al ser quemada la caseta de cobro, tal como se puede apreciar en las siguientes imágenes:

[15] https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-plantea-la-suspension-del-incremento-del-peaje-y-operacion-de-nueva-garita-en-puente-piedra/

[16] https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-plantea-la-suspension-del-incremento-del-peaje-y-operacion-de-nueva-garita-en-puente-piedra/



Fuente: https://peru21.pe/lima/tragedias-2017-violencia-peaje-panamericana-norte-390028-noticia/



Fuente: https://elpopular.pe/actualidad-policiales/2017-01-05-panamericana-norte-queman-nuevo-peaje-chillon-alza-peaje-foto-video?ref=3

Vándalos quemaron casetas de peaje en la vía Puno – Juliaca[17]:

Ataque por un grupo de sujetos ocurrió a la altura del kilómetro 20 de la carretera, en el sector de Illpa.

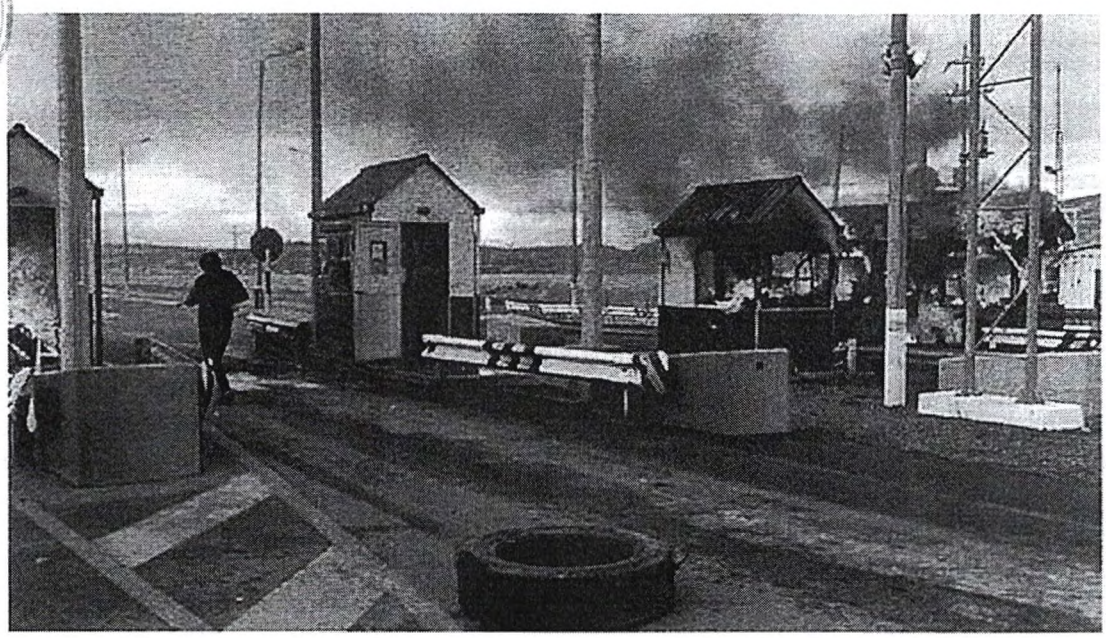
Pese al estado de emergencia decretado por el Gobierno, un grupo de vándalos incendiaron hoy, sábado 17 de diciembre, dos casetas de peaje, situadas en el kilómetro 20 de la carretera Puno - Juliaca, en el sector de Illpa.

Canal N detalló que, un grupo de sujetos, sin medir las consecuencias, atentaron contra las casetas del peaje. Para ello, rociaron combustible sobre las estructuras y prendieron fuego.

Las casetas de peaje han quedado con las puertas consumidas por el fuego y las lunas rotas. El ataque ocurre en medio del paro indefinido en la región altiplánica el que participan manifestantes que exigen el cierre del Congreso y nuevas elecciones generales.

A este episodio se suma el ocurrido ayer, viernes 16 de diciembre, en el distrito de San Gabán (Carabaya), donde otro grupo de personas incendiaron el peaje ubicado a la altura del kilómetro 286 de la carretera Interoceánica.

Un día antes, prendieron fuego a la caseta de peaje en Macusani (Carabaya) y San Antón (Azángaro). En esta última localidad también cerraron el puente.



Fuente: (Captura: Canal N) - Grupo de vándalos quemaron casetas de peaje en la vía Puno - Juliaca

[17] https://gestion.pe/peru/vandalos-quemaron-casetas-de-peaje-en-la-via-puno-juliaca-protestas-illpa-dina-boluarte-pedro-castillo-nuevas-elecciones-noticia/

TACNA: incendian y destruyen casetas de peaje en la Panamericana Sur[18]

Dos casetas de la Unidad de Peaje de Tomasiri fueron quemadas mientras que otras dos fueron apedreadas la madrugada de este miércoles a la altura del distrito de Inclán.
La madrugada de este miércoles 11 de enero de 2023, un grupo de personas **incendió dos casetas de peaje y apedreó otras dos** más ubicadas en la Panamericana Sur, en Tacna, a la altura de la zona de Tomasiri, distrito de Inclán.

El hecho es investigado por la Policía, pero de manera preliminar se conoce que el martes a las 22:00 horas llegaron a la zona dos grupos de manifestantes, quienes luego **atacaron las casetas con piedras y palos e incendiaron dos de ellas.** La Unidad de Peaje de Tomasiri vandalizada se encuentra ubicada en el kilómetro 1,260+458. Los trabajadores encargados del cobro del peaje habrían tenido que abandonar las casetas esquivando las piedras, aunque **no se habían reportado heridos.**

[18] https://www.infobae.com/america/peru/2023/01/11/tacna-incendian-y-destruyen-casetas-de-peaje-en-la-panamericana-sur/

2.5. Alcance jurídico de las propuestas o normas de interés general en nuestro país.

Se ha señalado que no existe en el ordenamiento jurídico peruano legislación específica respecto de las leyes de interés general y declarativo[19], aún no se ha otorgado a ningún órgano del Estado esta atribución jurídica. Sin embargo, el Congreso de la República ha aprobado diversas leyes en este sentido, tanto a iniciativa de los propios congresistas como del Ejecutivo, de los gobiernos regionales y de los gobiernos locales, a través de la aprobación de normas de su competencia.

Debe tener en cuenta que el **Inciso 1) del artículo 102 de la Constitución Política del Perú,** establece que es atribución del Congreso de la República dar leyes y resoluciones legislativas, en tanto que el artículo 107 de la Constitución prescribe que tienen derecho a formular proyectos de ley, además de los congresistas, tanto el Presidente de la República como —en las materias que les son propias— el Poder Judicial, las instituciones públicas autónomas, los gobiernos regionales, los gobiernos locales, los colegios profesionales y los ciudadanos conforme a Ley (...).

Cabe referir que el proyecto de Ley de Presupuesto, enviado al Congreso por el Presidente de la República cada año para su aprobación, contiene varias disposiciones que declaran de necesidad pública y de interés nacional la ejecución de diversas obras contenidas en los

[19] **Fuente:** Párrafo recogido del Informe del Departamento de Investigación y Documentación Parlamentaria: http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/BED70E4CDB6B2A2A0525812200730486/$FILE/324_INFTEM10_necesidad_p%C3%BAblica.pdf

planes sectoriales del Poder Ejecutivo o en los planes de desarrollo de los gobiernos regionales o locales.

En general, las ***leyes que declaran de necesidad pública e interés nacional*** son consideradas leyes ordinarias o referidas a materia común[20], y su aprobación requiere la mayoría simple de los congresistas presentes en el Pleno del Congreso. Conforme se puede ver la opinión del ***Dr. Gianmarco Paz Mendoza***[21], quien señala que, que las leyes que declaran de necesidad pública e interés nacional la ejecución de actos u obras de infraestructura y otros aspectos de interés general y de relevancia general, como es el caso de la presente propuesta legislativa, están comprendidas entre las normas declarativas programáticas, pues, en el presente caso, el Congreso al emitir estas normas realiza un pronunciamiento sobre los fines, metas, objetivos o prioridades respecto de las políticas públicas.

Últimamente el Tribunal Constitucional ha emitido la ***Sentencia N°984/2021, Fundamentos 179 y 193, recaída en el Exp. N°00018-2021-PI/TC***, el Tribunal Constitucional ha señalado respecto de la prohibición establecida en articulo 79 de la Constitución Política del Perú, lo siguiente:

> *[...]*
> ***179.*** *(...) Dicha prohibición no impide que una iniciativa legislativa, a cargo del legislador democrático, pueda constituir una fuente jurídica para que, posteriormente, y en el ámbito de las atribuciones del Poder Ejecutivo, este determine o considere la inclusión de las partidas necesarias en la Ley de presupuesto anual para atender los gastos que eventualmente se generen para su materialización.*
>
> ***193.*** *Por ello, en tanto una ley, incluso a iniciativa del legislador democrático, no genere un gasto público que, como tal, sea inmediatamente imputable a la ley de presupuesto anual vigente, afectando el balance general de ingresos y egresos previamente establecido para dicho año fiscal, no contravendrá lo dispuesto en el artículo 79 de la Constitución.*
>
> ***[...]***

La Sentencia señala que, siempre que una ley no genera gasto público inmediatamente imputable a la Ley de Presupuesto Anual vigente, afectando el balance general de ingresos y egresos, **no vulnerará el artículo 79 de la Constitución[22].**

La aprobación de la norma propuesta no generará gastos al erario nacional, dado que es una norma de interés general tanto del Estado así como en favor de la población, a efectos de determinar la importancia de desarrollar y aplicar con los compromisos sociales, tratados

[20] **Fuente:** Párrafo recogido del Informe Jurídico del Departamento de Investigación y Documentación Parlamentaria

[21] Dr. Gianmarco Paz Mendoza, abogado de profesión, ejerció los cargos de Director General Parlamentario del Congreso de la República y de secretario técnico de la Comisión de Constitución y Reglamento., Oficial Mayor., etc.

[22] Lo subrayado y negrita es nuestro.

internacionales y normas legales existentes que implican dará cumplimiento a las políticas públicas por parte del poder ejecutivo con acciones y programas necesarias en defensa de los intereses de la población, como resultado generara un impacto positivo que coadyuvara en dinamizar la economía de nuestro país.

III. ANALISIS DEL IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACION NACIONAL.

La presente iniciativa legislativa no contraviene ninguna norma constitucional, ni legal, menos aún contraviene lo dispuesto en el artículo 52 del Decreto Legislativo N°1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, teniendo en cuenta que la presente iniciativa legislativa es de interés nacional, del bienestar de la sociedad y del Estado.

Asimismo, la presente propuesta se sustenta en la ***Sentencia N°984/2021, Fundamentos 179 y 193, recaída en el Exp. N°00018-2021-PI/TC***, el Tribunal Constitucional ha señalado respecto de la prohibición establecida en artículo 79 de la Constitución Política del Perú, lo siguiente:

> *[...]*
> ***179.*** *(...) Dicha prohibición no impide que una iniciativa legislativa, a cargo del legislador democrático, pueda constituir una fuente jurídica para que, posteriormente, y en el ámbito de las atribuciones del Poder Ejecutivo, este determine o considere la inclusión de las partidas necesarias en la Ley de presupuesto anual para atender los gastos que eventualmente se generen para su materialización.*
>
> ***193.*** *Por ello, en tanto una ley, incluso a iniciativa del legislador democrático, no genere un gasto público que, como tal, sea inmediatamente imputable a la ley de presupuesto anual vigente, afectando el balance general de ingresos y egresos previamente establecido para dicho año fiscal, no contravendrá lo dispuesto en el artículo 79 de la Constitución.*
>
> *[...]*

La Sentencia señala que, siempre que una ley no genera gasto público inmediatamente imputable a la Ley de Presupuesto Anual vigente, afectando el balance general de ingresos y egresos, **no vulnerará el artículo 79 de la Constitución[23].**

IV. ANALISIS DE COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa por tratarse de actualización del ordenamiento jurídico en materia del sistema de peajes del país, además de ser una propuesta de interés nacional, no genera gasto adicional al erario nacional, menos aún, cuando su propósito es cautelar los derechos fundamentales al libre tránsito, al trabajo, a la educación, entre otros derechos de la población.

[23] Lo subrayado y negrita es nuestro.

En resumen, el beneficio es superior al gasto que pudiera originar la presente propuesta legislativa y son los entes involucrados quienes actuaran en defensa de los intereses del Estado, sobre la base de los lineamientos de la politica nacional que dicta y emite el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, como ente rector del sector. En ese orden de ideas, la presente propuesta legislativa, tendrá domo fin último la protección de la dignidad de la persona humana atendiendo a los siguientes parámetros:

- Ampara los derechos fundamentales de la población, tales como: Derecho al libre tránsito, al trabajo, a la educación, entre otros derechos establecidos en la Constitución Política del Estado.
- Su contenido está vinculado al bien común de la sociedad.
- Se fortalezcan los principios democráticos, el Estado de derecho y la convivencia pluralista.
- Procura llamar la atención del Poder Ejecutivo para una mejor distribución de la riqueza.
- El beneficio es superior al gasto, por lo tanto, es el Estado a través de sus tres niveles de gobierno, hacer respetar los derechos fundamentales de la población, además debe retomar la autoridad y como consecuencia de ello la conducción del territorio conforme a la Constitución y la Ley.

V. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO APROBADAS EN EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA 2023-2024.

V.1 Con el Acuerdo Nacional

El presente proyecto guarda relación estricta con la décima séptima política de Estado del Acuerdo Nacional, relacionada con la afirmación de la economía social de mercado, para cuyo objetivo, se contempla, entre otros, el siguiente: - Evitar el abuso de posiciones dominantes y prácticas restrictivas de la libre competencia y propiciará la participación de organizaciones de consumidores en todo el territorio.

V.2. Con la Agenda Legislativa

La presente propuesta legislativa, guarda relación con los quinceavos, veintisieteavos, treintavos, treintaiunavos y los sesentainueveavos tema, de la Agenda Legislativa del Congreso de la República para el período 2023-2024, el cual, a su vez se encuentra vinculado con la décima sétima política de estado "afirmación de la economía social de mercado", el cual se encuentra inmerso dentro del segundo objetivo del acuerdo nacional relacionado con la "equidad y justicia social".

Lima, 12 de febrero de 2024