

Infraestructura

Golpe a las concesiones: los detalles de la ruta alterna construida en Virú para evitar el pago de peaje en la Panamericana Norte

La Municipalidad Provincial de Virú ha puesto en operación una ruta alterna en un tramo de la Panamericana Norte, evadiendo el peaje Virú, concesionado por [Aunor](#). Expertos advierten sobre el peligroso precedente para las actuales y futuras [concesiones](#), y el impacto en las finanzas públicas.



Por Edward Abarca
11 de enero de 2025
Lectura de 3 min



La Municipalidad Provincial de Virú acaba de asestar un nuevo golpe al sistema de concesiones peruano, al **poner en operación una ruta alterna de 7.5 km en la Panamericana Norte**. Ello con el fin de evitar el pago del peaje existente en el tramo de la vía que atraviesa Virú, concesionado a la empresa Aunor, del grupo australiano Aleatica. En un año en el que ProInversión busca adjudicar un paquete de proyectos viales por más de US\$2,800 millones, este hecho apunta a constituir un fuerte desincentivo para los inversionistas privados y marca un peligroso precedente para la estabilidad legal y financiera de concesiones actuales y futuras.

En mayo del 2024, el alcalde de Virú, Javier Mendoza, anunció la construcción de la vía alterna desde Santa Elena a Puerto Morín para que los vecinos de la zona puedan “ir a la playa del puerto sin pagar peaje”. Pero la realidad es otra. **“Informamos al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) que hemos registrado camiones pasando por la vía [alterna]. Claramente no van a la playa. Usan la carretera y, antes del peaje, hacen un quiebre para evitarlo”**, cuestiona el jefe de contratos de la red vial del Ositran, John Vega, en alusión a la vía que fue concluida a fines de 2024.



Al ser una concesión autofinanciada por **Aunor**, la Autopista del Norte depende de los ingresos obtenidos por los peajes para mantenerse. **“Si un gobierno subnacional construye una vía que le quita demanda a la carretera concesionada, bajando su nivel de recaudación, el concesionario puede activar la garantía del ingreso mínimo anual garantizado (IMAG) que el Estado le ha otorgado”**, advierte la ex presidenta ejecutiva del Ositran, Patricia Benavente. Consultado por SEMANAeconómica, el MTC se limitó a afirmar que se evalúan “los impactos y las acciones a implementar”.

La menor recaudación generada por la vía alterna obligaría al Estado a desembolsar más dinero para cubrir el IMAG y generaría menos incentivos para mejorar la autopista. **“Con la vía alterna se eliminarían las expectativas de incremento de tráfico [en la carretera] y se reduciría el aliciente para efectuar inversiones adicionales”**, remarca el asociado senior del estudio Payet, Rey, Cauvi, Pérez Abogados, Sebastián Gamarra.

La vía alterna de Virú, además, perjudicaría el sistema de promoción de la inversión privada. Al evaluar los riesgos, los inversores podrían desistir de participar al tener que ponderar ahora este tipo de contingencias. **“Afecta los esfuerzos de ProInversión. Los inversionistas tendrán un nuevo riesgo que disminuiría sus flujos de ingresos esperados”**, prevé el socio de Damma Legal, Juan José Cárdenas. Esta revista contactó en varias ocasiones a la Municipalidad de Virú, sin recibir respuesta.