



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N°0014-2019-CD-OSITRAN

Lima, 20 de marzo de 2019

VISTO:

El Informe Conjunto N° 0040-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), de fecha 14 de marzo de 2019, emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN; y,

CONSIDERANDO:

Que, el 27 de setiembre de 2010, el Estado Peruano y la Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. – DEVIANDES, suscribieron el Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y la Oroya – DV. Cerro de Pasco (en adelante, el Contrato de Concesión);

Que, posteriormente, dicho Contrato fue objeto de dos adendas, siendo la segunda de ellas suscrita por las partes el 12 de enero de 2015, con la finalidad de precisar la oportunidad y las condiciones para dar inicio y garantizar la correcta ejecución de las obras, así como la entrada en operación de la nueva unidad de peaje;

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2019-CD-OSITRAN de fecha 09 de enero de 2019 se resolvió disponer el inicio del procedimiento de interpretación de oficio de los alcances de la cláusula 9.5 del “*Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y la Oroya – DV. Cerro de Pasco*”, con relación a la aplicación de las reglas de ajuste previstas en dicha cláusula al peaje correspondiente a la nueva Unidad de Peaje ubicada en Ticlio;

Que, dicha Resolución de Consejo Directivo fue notificada al Concesionario y al MTC mediante Oficios N° 0001-2019-SCD-OSITRAN y 0002-2019-SCD-OSITRAN, respectivamente, para que remitan su posición sobre el particular a OSITRAN, de estimarlo pertinente. Asimismo, la referida Resolución fue publicada en el Diario Oficial “El Peruano” el día 18 de enero de 2019, a fin de que los terceros interesados tomen conocimiento del procedimiento iniciado;

Que, mediante la Carta N° 219-10-0106 el Concesionario remitió a OSITRAN su posición respecto al presente procedimiento de interpretación contractual; habiendo el Concedente hecho lo propio mediante Oficio N° 0455-2019-MTC;

Que, con fecha 20 de febrero de 2019, el Concedente y el Concesionario hicieron uso de la palabra ante el Consejo Directivo de OSITRAN, a fin de sustentar sus respectivas posiciones;

Que, de acuerdo con el Informe Conjunto N° 0040-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos y de Asesoría Jurídica de OSITRAN, concluyen lo siguiente:

- A partir de una interpretación sistemática, lógica, funcional e histórica, y teniendo en cuenta el principio de buena fe, se puede concluir que la cláusula 9.5 referida a al reajuste ordinario de los Peajes tiene la finalidad de asignar al usuario el riesgo de inflación de los ingresos que se generan en la etapa operativa. En ese sentido resulta razonable interpretar que todos los Peajes, incluyendo el cobrado en la Unidad de Peaje

de Ticlio, se deben reajustar de forma ordinaria, por lo que la referencia al “*incremento del Peaje*” a US\$ 1.50 contenida en la cláusula en cuestión, debe entenderse también para “*inicio del cobro del peaje*” de US\$ 1,50 en el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio.

- Asimismo, teniendo en cuenta que la lógica y finalidad del reajuste del Peaje es trasladar solo el riesgo de la inflación de ingresos de la etapa operativa a los usuarios, si bien la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión hace referencia al momento en que se produce el “*incremento del peaje*” a US\$ 1,50, para el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio no puede interpretarse dicho término de manera literal, toda vez que ello implicaría que se traslade a los usuarios el riesgo de inflación de la etapa constructiva de la de la Unidad de Peaje de Ticlio, a pesar de que dicho riesgo fue asignado al Concesionario. En tal sentido, el reajuste del Peaje en la Unidad de Peaje de Ticlio debe tener como referencia el inicio de explotación de dicha Unidad de Peaje, siendo este el hito que marca el inicio de operación del mismo.

Que, el inciso e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley de Creación de OSITRAN, Ley N° 26917, otorga a OSITRAN la función específica de interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras bajo la supervisión de OSITRAN realizan sus actividades de explotación;

Que, el artículo 29 del Reglamento General de OSITRAN (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, precisa que la función de interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación, corresponde al Consejo Directivo de OSITRAN; precisando además dicha norma reglamentaria que la referida interpretación está orientada a determinar el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, haciendo posible su aplicación;

Que, en ese orden normativo, mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN del 17 de noviembre de 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas y Reconversión de Contratos de Concesión (en adelante, “los Lineamientos”);

Que, conforme con lo establecido en los mencionados Lineamientos, el procedimiento de interpretación del contenido de los contratos de concesión puede iniciarse de oficio o a solicitud de parte; estableciendo adicionalmente que pueden solicitar la interpretación del contrato de concesión el Concesionario, el Concedente y los terceros legítimamente interesados;

Que, luego de revisar y discutir el Informe Conjunto N° 0040-2019-IC-OSITRAN (GRE -GAJ), el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho informe, constituyéndolo como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las facultades previstas en el numeral 7 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, y estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N°666-2019-CD-OSITRAN, y sobre la base del Informe Conjunto N° 0040-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ);

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Interpretar los alcances de la cláusula 9.5 del “Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y la Oroya – DV. Cerro de Pasco”, en los siguientes términos:



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

“De acuerdo con la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, todos los Peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario. Para efectos del reajuste correspondiente a la Unidad de Peaje de Ticlio, la referencia contenida en la citada cláusula a “incremento del peaje” a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50), deberá entenderse como el “inicio del cobro del peaje” de Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50)”.

Artículo 2°.- Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 0040-2019-IC-OSITRAN (GRE -GAJ) que la sustenta, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su condición de Concedente, y a la Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. – DEVIANDES, en su calidad de Concesionaria, del “*Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y la Oroya – DV. Cerro de Pasco*”.

Artículo 3°.- Autorizar la difusión de la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 0040-2019-IC-OSITRAN (GRE -GAJ) que la sustenta en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe).

Artículo 4°.- Disponer la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial “El Peruano”.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo

NT. 2019021850

INFORME CONJUNTO N° 0040-2019-IC-OSITRAN

(GRE- GAJ)

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

De : **RICARDO QUESADA ORÉ**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

JORGE ARTOLA GRADOS
Gerente de Asesoría Jurídica (e)

Asunto : Interpretación de oficio de los alcances de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y la Oroya – DV. Cerro de Pasco

Fecha : 14 de marzo de 2019

I. OBJETO

1. El objeto del presente informe es emitir opinión sobre la interpretación de oficio de los alcances de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y la Oroya – DV. Cerro de Pasco.

II. ANTECEDENTES

2. El 27 de setiembre de 2010, el Estado Peruano y la Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. (en adelante, DEVIANDES o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y la Oroya – DV. Cerro de Pasco (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. El 12 de enero de 2015, las Partes suscribieron la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión, conforme a la cual se modificó, entre otras, las cláusulas 9.1 y 9.4, contenidas en el Capítulo IX: El Peaje y la Tarifa, de dicho Contrato.
4. El 17 de diciembre de 2018, mediante Carta N° 2018-2010-1095, el Concesionario comunicó al Regulador que efectuaría el reajuste ordinario en cada una de las Unidades Peaje de la Concesión (Corcona, Quiulla, Casaracra y Ticlio), en aplicación de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión.
5. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2019-CD-OSITRAN, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 18 de enero de 2019, sustentada en el Informe Conjunto N° 001-2019-IC-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, el Consejo Directivo dispuso el inicio de interpretación de oficio de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión¹. En dicha Resolución se dispuso otorgar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en su condición de Concedente, y al Concesionario un plazo de diez (10) días hábiles para remitir sus comentarios respecto al procedimiento de interpretación iniciado.
6. A través de Carta N° 2019-10-0106, recibido el 29 de enero de 2019, el Concesionario remitió su posición con relación al procedimiento de interpretación contractual antes

¹ La Resolución de Consejo Directivo N° 002-2019-CD-OSIRAN, así como el Informe Conjunto que la sustenta, fueron notificados al Concesionario y al MTC, mediante Oficios N° 0001-2019-SCD-OSITRAN y N° 0002-2019-SCD-OSITRAN, respectivamente.

indicado. Asimismo, en esa oportunidad, el Concesionario solicitó el uso de la palabra ante el Consejo Directivo, a fin de expresar su posición.

7. Mediante Oficio N° 0455-2019-MTC/25 recibido el 30 de enero de 2019, el MTC remitió también su posición con relación al presente procedimiento de interpretación contractual.
8. Por Oficio N° 0039-2019-SCD-OSITRAN, de fecha 14 de febrero de 2019, la Secretaría de Consejo del Consejo Directivo de OSITRAN puso en conocimiento del Concesionario, que se concedió el uso de la palabra solicitado, para el día 20 de febrero de 2019.
9. Mediante Oficio N° 0038-2019-SCD-OSITRAN, de fecha 14 de febrero de 2019, la Secretaría de Consejo Directivo de OSITRAN puso en conocimiento del MTC que el Concesionario solicitó el uso de la palabra ante el Consejo Directivo, siendo concedido para el día 20 de febrero de 2019.
10. Por medio del Oficio N° 0794-2019-MTC/25, recibido el 19 de febrero de 2019, el MTC solicitó hacer el uso de la palabra ante el Consejo Directivo.
11. El 20 de febrero de 2019, el Concesionario y el MTC expusieron ante el Consejo Directivo de OSITRAN sus respectivos argumentos con relación al presente procedimiento de interpretación contractual.

III. ANÁLISIS

A. La función de OSITRAN de interpretar los Contratos de Concesión

12. El Artículo 7º de la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN, establece que es función de OSITRAN interpretar los Contratos de Concesión:

“Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

e) Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

(...)”

13. En ese marco, el artículo 29 del Reglamento General de OSITRAN² (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y el inciso 7 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN³ (en adelante, ROF), aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, establecen que corresponde al Consejo Directivo de OSITRAN, en única instancia administrativa, interpretar los Contratos de Concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura.

² Reglamento General de OSITRAN

Artículo 29.- Interpretación de los Contratos de Concesión

Corresponde al Consejo Directivo, en única instancia administrativa, interpretar los Contratos de Concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura, así como la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, de conformidad con la Ley N° 29754.

La interpretación determina el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, haciendo posible su aplicación. La interpretación se hace extensiva a sus, anexos, bases de licitación y circulares.

³ Artículo 7.- Funciones del Consejo Directivo
Son funciones del Consejo Directivo, las siguientes:

(...)

7. Interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación, así como la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Metro de Lima y Callao;

14. Del mismo modo, el segundo párrafo del artículo 29 del REGO prevé que la interpretación está orientada a determinar el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, haciendo posible su aplicación; pudiendo ser parte de la interpretación, el texto mismo del contrato, sus anexos, las bases de la licitación y las circulares. En ese orden, se interpreta un contrato de concesión ante la existencia de una cláusula oscura, dudosa o ambigua, con la finalidad de determinar su sentido, para hacer posible su aplicación.
15. Por su parte, el numeral 6.1 de los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión, aprobados por Acuerdo de Consejo Directivo N° 557-154-04-CD-OSITRAN (en adelante, Lineamientos para la Interpretación de Contratos), precisa que OSITRAN puede interpretar de oficio o a solicitud de parte el alcance de los contratos en virtud de los cuales se explota la infraestructura de transporte de uso público bajo su ámbito de competencia.
16. Por tanto, de acuerdo con las disposiciones legales antes señaladas, OSITRAN cuenta con facultades para interpretar de oficio o a pedido de parte los Contratos de Concesión de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público bajo su supervisión.

B. Marco jurídico y contractual para la interpretación del Contrato de Concesión

17. El Contrato de Concesión establece en su Capítulo XVIII, criterios para la interpretación del contrato, los cuales se citan a continuación:

“18.3 En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, se seguirá el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:

- a) El Contrato y sus modificatorias;*
- b) Circulares a que se hace referencia en las Bases; y*
- c) Las Bases.*

18.4 El Contrato se suscribe únicamente en idioma castellano. De existir cualquier diferencia entre cualquier traducción del Contrato y éste, prevalecerá el texto del Contrato en castellano. Las traducciones de este Contrato no se considerarán para efectos de su interpretación.

Los términos "Anexo", "Apéndice", "Cláusula", "Capítulo", "Numeral" y "Literal" se entienden referidos al presente Contrato de Concesión, salvo que del contexto se deduzca inequívocamente y sin lugar a dudas que se refieren a otro documento.

18.5 Los plazos establecidos se computarán en días, meses o años según corresponda. Los títulos contenidos en el Contrato tienen únicamente el propósito de identificación y no deben ser considerados como parte del Contrato, para limitar o ampliar su contenido ni para determinar derechos y obligaciones de las Partes.

18.6 Los términos en singular incluirán los mismos términos en plural y viceversa. Los términos en masculino incluyen al femenino y viceversa.

18.7 El uso de la disyunción "o" en una enumeración deberá entenderse que comprende exclusivamente a alguno de los elementos de tal enumeración.

18.8 El uso de la conjunción "y" en una enumeración deberá entenderse que comprende a todos los elementos de dicha enumeración o lista.

(...)"

[Énfasis agregado.]

18. Como se puede observar, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo XVIII del Contrato de Concesión, en caso de discrepancia en la interpretación del Contrato debe observarse: (i) el Contrato de Concesión y sus modificatorias; (ii) Circulares a que se hace referencia las Bases; y, (iii) las Bases, en dicho orden de prelación. Asimismo, en el referido Capítulo

se establecen otros criterios a tener en cuenta para efectos de la interpretación del Contrato de Concesión.

19. Por su parte, los Lineamientos para la Interpretación de Contratos establecen los principios que serán de aplicación en los casos en que se interpreten los Contratos de Concesión. Así, de acuerdo con lo establecido en dicho dispositivo normativo, se entiende por interpretación aquella aclaración o explicación sobre el sentido y significado de una o más cláusulas ambiguas u oscuras del Contrato de Concesión. De este modo, la interpretación de un contrato busca determinar de manera precisa cuál es el verdadero sentido, finalidad y alcance de las cláusulas contractuales, a fin de posibilitar su correcta aplicación.
20. Asimismo, los Lineamientos para la interpretación de Contratos establecen que OSITRAN interpreta los Contratos de Concesión de oficio o a solicitud de parte, utilizando diversos métodos de interpretación, entre ellos: (i) el literal, que se limita a declarar el alcance que surge de las palabras empleadas en el contrato, sin restringir su alcance; (ii) el sistemático, que implica atribuirle sentido al texto contractual, por comparación con otras cláusulas, ubicando principios o conceptos que hayan sido establecidos en el propio contrato; (iii) el histórico, que implica recurrir a contenidos de antecedentes del Contrato de Concesión o normas directamente vinculadas, buscando detectar la intención del promotor de la inversión privada; y, (iv) el lógico, que resuelve lo que quiso decir la cláusula objeto de interpretación, es decir, cuál es el espíritu de lo pactado *-ratio legis*.
21. Cabe señalar que, el Código Civil establece criterios para la interpretación de los actos jurídicos, entre los cuales se encuentran los contratos, los cuales se citan a continuación:

“Artículo 168.- Interpretación objetiva

El acto jurídico debe ser interpretado de acuerdo con lo que se haya expresado en él y según el principio de la buena fe.

Artículo 169.- Interpretación sistemática

Las cláusulas de los actos jurídicos se interpretan las unas por medio de las otras, atribuyéndose a las dudosas el sentido que resulte del conjunto de todas.

Artículo 170.- Interpretación integral

Las expresiones que tengan varios sentidos deben entenderse en el más adecuado a la naturaleza y al objeto del acto.”

22. Como se puede observar de las disposiciones antes citadas, los criterios de interpretación contemplados en el Código Civil han sido recogidos en los Lineamientos para la Interpretación de Contratos.
23. Adicionalmente, el Artículo 1362º del Código Civil establece que *“Los contratos deben negociarse, celebrarse y ejecutarse según las reglas de la buena fe y común intención de las partes.”*, por lo que, en concordancia con lo establecido por el Artículo 168º del Código Civil, los contratos deben ser interpretados asumiendo que las partes contratantes han actuado con buena fe.

“Artículo 1362.- Buena Fe

Los contratos deben negociarse, celebrarse y ejecutarse según las reglas de la buena fe y común intención de las partes.”

24. Respecto a los criterios de interpretación contemplados en el Código Civil, resulta relevante indicar que los mismos se constituyen en normas imperativas que pueden complementarse con los criterios de interpretación que hayan establecido las partes en el contrato, tal como ha sido señalado por Gutiérrez (2007):

“(…) no es posible interpretar los actos jurídicos sin utilizar los criterios interpretativos contenidos a lo largo del código, y en especial aquellos contenidos en el libro de acto jurídico. **Se trata por tanto de normas imperativas, que en ningún caso las partes pueden derogar ni siquiera en materia contractual.** Sin embargo, esto no quiere decir que está vedado a las partes introducir en sus actos jurídicos reglas interpretativas que complementen lo dispuesto en el código. Estos criterios interpretativos convenidos por las partes tendrán carácter vinculante no sólo para las partes sino para los jueces o árbitros y cualquier otro interprete. (…)”⁴

25. Por tanto, para efectos del presente procedimiento de interpretación, debe tenerse en consideración los criterios de interpretación establecidos en el Código Civil, los cuales han sido recogidos en los Lineamientos para la Interpretación de Contratos, así como los criterios interpretación contemplados en el Contrato de Concesión.

C. De lo establecido en el Contrato de Concesión

26. La cláusula 9.1 del Contrato de Concesión establece que, a la fecha de inicio de explotación de la concesión, se le debe entregar al Concesionario las Unidades de Peaje existentes: Corcona, Quiulla y Casaracra. Asimismo, contempla una nueva Unidad de Peaje denominada Ticlio, previendo que la misma entre en operación una vez que las Obras a cargo del Concesionario, detalladas en el Apéndice 6 del Anexo XII del Contrato de Concesión, hayan sido concluidas y recibidas por el Concedente⁵, tal como se puede observar a continuación:

“9.1. El cobro de la Tarifa se efectuará a través de las unidades de peaje las cuales comenzarán a ser explotadas por el CONCESIONARIO en las fechas indicadas en la Cláusula 9.4.

El número y ubicación de las unidades de peaje consideradas en el Proyecto se presenta en los Cuadros N° 9-1 y siguientes.

Cuadro N° 9-1: Unidades de Peaje existentes

DENOMINACIÓN	RUTA	TRAMO	Ubicación
Corcona	PE- 022	Puente Ricardo Palma-La Oroya	Km 048 + 500
Quiulla	PE – 03S	La Oroya-Huancayo	Km 018 + 900
Casaracra	PE - 03N	La Oroya-Dv Cerro de Pasco	Km 010 + 500

A la Fecha de inicio de la Explotación le serán entregadas al CONCESIONARIO las unidades de peaje existentes, para que éste las explote en los términos indicados en las Cláusulas siguientes.

Cuadro N° 9-2: Unidad de Peaje nueva

DENOMINACION	RUTA	TRAMO	Ubicación
Ticlio	PE-022	Puente Ricardo Palma-La Oroya	Km 123+500 (aprox)

Esta Nueva Unidad de Peaje entrará en operación una vez que las Obras a cargo del CONCESIONARIO, detalladas en el Apéndice 6 del Anexo XII del Contrato de Concesión hayan sido concluidas y recepcionadas por el CONCEDENTE.

La ubicación exacta será coordinada con el CONCEDENTE.

⁴ GUTIERREZ CAMACHO, Walter: “Interpretación del Acto Jurídico”. En: Código Civil Comentado, Tomo I, Gaceta Jurídica, Segunda Edición, Agosto 2007, página 551.

⁵ Al respecto, ver la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión, por la cual se modifica, entre otras, la cláusula 9.1 del referido Contrato, con relación a la nueva Unidad de Peaje.

Cuadro N° 9-3: Unidades de Peaje por reubicar

DENOMINACIÓN	RUTA	TRAMO	Ubicación
Quiulla	PE – 03S	La Oroya- Huancayo	Km 55 (aprox)
Casaracra	PE - 03N	La Oroya-Dv Cerro de Pasco	Km 21 (aprox)

La reubicación de las Unidades de peaje indicadas se realizará una vez que todas las Obras a cargo del CONCESIONARIO hayan sido concluidas y recepcionadas por el CONCEDENTE.

La ubicación exacta será coordinada con el CONCEDENTE.

(...)"

27. Por su parte, la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión establece las Tarifas que deben cobrarse en las Unidades de Peaje existentes (Corcona, Quiulla y Casaracra), así como en la nueva Unidad de Peaje (Ticlio), conforme se cita a continuación⁶:

"9.4. El régimen tarifario es el conjunto de reglas contenidas en el Contrato que regula la Tarifa que estará autorizado a cobrar el CONCESIONARIO durante la Explotación de la Concesión, conforme a lo siguiente:

- a) *A partir de la fecha de inicio de la Explotación de la Concesión y hasta antes que se produzca el incremento señalado en los párrafos siguientes de la presente cláusula, en las unidades de peaje existentes el CONCESIONARIO deberá cobrar los Peajes vigentes para vehículos ligeros y para vehículos pesados, más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.*
- b) *A partir del mes de enero del 2012, el CONCESIONARIO deberá cobrar en las unidades de Peaje indicadas en el Cuadro N° 9-1, un Peaje de Uno y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento.*
- c) *A partir del mes calendario siguiente a la recepción de las Obras a cargo del CONCESIONARIO detalladas en el Apéndice 6 del Anexo XII del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO deberá cobrar en la nueva Unidad de Peaje, un Peaje de Uno y 50/100 Dólares Americanos (US\$1.50) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento.*

El CONCESIONARIO, una vez que se produzca el incremento señalado en el literal b) anterior y se inicie el cobro señalado en el literal c) anterior, en ambos casos, aplicará las siguientes reglas:

- *Los Vehículos Ligeros pagarán una Tarifa equivalente a un eje.*
- *Los Vehículos Pesados pagarán una Tarifa por cada eje.*

Todas las Tarifas serán cobradas en Nuevos Soles, para lo cual se utilizará el Tipo de Cambio vigente en la fecha indicada en los literales b) y c) anteriores. Las Tarifas serán redondeadas a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol, hacia arriba cuando el valor resultante alcance los cinco (5) céntimos y hacia abajo cuando sea menor a cinco (5) céntimos."

28. Como se puede observar, la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión antes citada, establece en sus literales a) y b) el Peaje que deberá cobrar el Concesionario en las Unidades de Peaje existentes (Corcona, Quiulla y Casaracra). Así, el literal a) señala que, a partir de la fecha de inicio de explotación de la concesión, el Concesionario deberá cobrar los Peajes vigentes en las referidas Unidades de Peaje; asimismo, el literal b) contempla un incremento del Peaje correspondiente a dichas Unidades de Peaje, a

⁶ El texto del literal c) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión citado, corresponde al texto vigente conforme a la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión.

US\$ 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, a partir del mes de enero del 2012.

29. Por su parte, el literal c) de la cláusula 9.4 antes indicada, establece que en la nueva Unidad de Peaje (Ticlio) se deberá cobrar US\$1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, a partir del mes calendario siguiente a la recepción de las Obras a cargo del Concesionario detalladas en el Apéndice 6 del Anexo XII del Contrato de Concesión.
30. De otro lado, la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión establece reglas relativas al reajuste ordinario que se debe efectuar sobre los Peajes que se cobran en las Unidades de Peaje de la Concesión, tal como se indica a continuación:

“9.5. **Todos los Peajes** serán reajustados en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del 10 de enero del Año Calendario subsiguiente **al incremento del peaje a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50)** en cada uno de los Sub Tramos. Este reajuste ordinario se realizará cada doce (12) meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

- a) **En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50):**

$$\text{Peaje}_i = \left[(\text{US}\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{\text{CPI}_i}{\text{CPI}_0} \right) \times \text{TC}_i \right] + \left[(\text{US}\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{\text{IPC}_i}{\text{IPC}_0} \right) \times \text{TC}_0 \right]$$

Donde:

Sea *i* el mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario del cual se dispone información de los índices de precios al consumidor en ambas monedas. Este mes será considerado el mes de referencia del ajuste.

CPI: Es el Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics).

CPI: Registro de éste índice disponible al mes *i*.

GPi0: índice base registrado **en el mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50.**

IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

IPCi: Registro de éste índice disponible al mes *i*.

IPC0: índice base registrado **en el mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50.**

TC: Es el Tipo de Cambio, definido en la cláusula 1.8.84 del Contrato que corresponde al último día disponible del mes de referencia al que se realiza el ajuste tarifario.

TCi: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al mes *i*.

TC0: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al **mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50.**

Peaje: Es el monto a cobrar en Nuevos Soles ajustado como resultado de aplicar la expresión anterior, cuyo valor convertido a Dólares, en la fecha de su determinación, servirá como base tarifaria para el siguiente reajuste y así sucesivamente. Este no incluye el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable.

(...)"

[El énfasis es nuestro.]

D. Razones que justificaron el inicio de interpretación de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión

31. La cláusula 9.5 del Contrato de Concesión señala que todos los Peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, “a partir del 10 de enero del Año Calendario subsiguiente **al incremento del peaje a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50) en cada uno de los Sub Tramos**”.
32. En tal sentido, como se explicó en el acto de inicio del presente procedimiento de interpretación contractual, del texto de la citada cláusula contractual resulta claro que los Peajes de las Unidades de Peaje ubicadas en Corcona, Quiulla y Casaracra (los cuales se incrementaron a US\$ 1,50 a partir del mes de enero del 2012, de conformidad con el literal b) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión) deben ser reajustados de forma ordinaria conforme a las reglas previstas en la cláusula 9.5.
33. Sin embargo, en el caso particular de la nueva Unidad de Peaje de Ticlio, la aplicación de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión resulta ambigua, toda vez que admite distintas interpretaciones, lo cual genera dudas, incertidumbre o confusión respecto a su aplicación⁷. Ello, pues a pesar que dicha cláusula empieza señalando que “**[t]odos los Peajes serán reajustados en forma ordinaria por el CONCESIONARIO (...)**”, luego dicha cláusula hace referencia al momento en que se produce el incremento del Peaje a US\$ 1,50⁸, siendo que en el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio, el monto del Peaje se fijó desde un inicio en US\$1,50, de conformidad con el literal c) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión (es decir, no es producto de un incremento como ocurre en el caso de los las Unidades de Peaje de Corcona, Quiulla y Casaracra).
34. Siendo ello así, al verificarse la existencia de una ambigüedad en la cláusula en cuestión, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2019-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación contractual de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, a efectos de aclarar el alcance de la cláusula en cuestión, y asegurar con ello su correcta aplicación.
35. Dicho ello, y en línea con lo señalado precedentemente, de la revisión de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión se verifica la existencia de al menos dos posibles lecturas:
 - (i) Todos los Peajes (es decir, incluyendo el cobrado en la Unidad de Peaje de Ticlio) deben ser reajustados en forma ordinaria por el Concesionario conforme a la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión. Ello teniendo en cuenta que la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión empieza señalando “**[t]odos los Peajes serán reajustados**”.
 - (ii) Únicamente los Peajes de las Unidades de Peaje de Corcona, Quiulla y Casaracra deben ser reajustados de forma ordinaria por el Concesionario conforme a la

⁷ El Diccionario de la Real Academia Española define el término “ambiguo” en los siguientes términos:
“1. adj. Dicho especialmente del lenguaje: Que puede entenderse de varios modos o admitir distintas interpretaciones y dar, porconsiguiente, motivo a dudas, incertidumbre o confusión”

⁸ Ello, tanto en el primer párrafo de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión: “**Todos los Peajes serán reajustados en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del 10 de enero del Año Calendario subsiguiente **al incremento del peaje a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50) en cada uno de los Sub Tramos. (...)**”**

Asimismo, en la fórmula de reajuste contemplada en la cláusula 9.5 antes mencionada, para determinar el CPI_o, IPC_o y TC_o, se hace referencia al “**mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50**”:

*“GPI_o: índice base registrado **en el mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50.**”*

*“IPC_o: índice base registrado **en el mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50.**”*

*“TC_o: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al **mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50.**”*

cláusula 9.5 del Contrato de Concesión. Ello, teniendo en cuenta que, si bien la citada cláusula empieza señalando “[t]odos los Peajes serán reajustados”, luego dicha cláusula hace referencia al momento en que se produce el incremento del Peaje a US\$ 1,50, siendo que en el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio, no se habría producido un incremento del Peaje.

36. Seguidamente, se procederá a la evaluación de la referida cláusula, previa exposición de los argumentos de las Partes.

D. La postura de las Partes luego del inicio del procedimiento de interpretación contractual.

D.1. La postura del Concedente

37. De acuerdo con lo señalado por el Concedente, todos los Peajes (es decir, los correspondientes a las Unidades de Peaje de Corcona, Quiulla, Casaracra y Ticlio) se deben reajustar conforme a la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión. Así, el Concedente señala lo siguiente:

“[L]a cláusula 9.5 del Contrato de Concesión es clara en señalar a partir de qué fecha o cuándo los peajes serán reajustados, señalado de manera literal que este reajuste se realizará, esto es, a partir del 10 de enero del año calendario siguiente al incremento del peaje a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50) en cada uno de los Sub Tramos, en lo que respecta a las Unidades de Peaje indicados en el Cuadro N° 9-1. Unidades de Peaje existentes, es decir, a las Unidades de Peaje ubicadas en Corcona, Quiulla y Casaracra).

En ese sentido, es claro que las unidades de peaje existentes, a las que hace referencia en el literal b) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, se incrementaron a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50) en el mes de enero de 2012 y se reajustan desde el 10 de enero del año calendario subsiguiente al incremento del peaje a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50), tal como se señaló en la cláusula 9.5.

*Por otra parte, y **en lo que respecta a la nueva unidad de peaje**, que se alude en el literal c) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, su incremento a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50) se gatilla a partir del mes calendario siguiente a la recepción de las Obras a cargo del Concesionario detalladas en el Apéndice 6 del Anexo XII del Contrato de Concesión. Por tanto, el reajuste de este, de acuerdo a la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, se debería realizar desde el 10 de enero del año calendario subsiguiente a la recepción de las Obras a cargo del Concesionario detalladas en el Apéndice 6 del Anexo II del Contrato de Concesión.*

Adicionalmente, debe indicarse que el literal a) de la cláusula 9.5 referido a la fórmula de reajuste se condice y es consistente con la interpretación antes expuesta. Dado que al observar los subíndices "o" de cada variable estos hacen referencia "al mes que tuvo lugar el respectivo incremento de peaje", esto es:

“CPlo: índice base registrado en el mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50.

(...)

IPCo: índice base registrado en el mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50.

(...)

TCo: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50-”

*Para efectos del cálculo matemático, esto significa que **el dato inicial de la variable corresponde al del mes en que ocurre el incremento del peaje, y no a una fecha anterior.***

(...)”

[El énfasis es nuestro]

38. De este modo, de acuerdo con lo manifestado por el Concedente, todos los Peajes, incluyendo el Peaje correspondiente a la Unidad de Peaje de Ticlio, deben ser reajustados conforme a las reglas previstas en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, siendo que en el caso particular del Peaje de Ticlio, el mismo debe reajustarse a partir del 10 de enero del año subsiguiente a la recepción de las obras a cargo del Concesionario, detallados en el Apéndice 6 del Anexo II del Contrato de Concesión. Asimismo, para el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio, su reajuste debe considerar como dato inicial, el mes en el que se da el incremento de peaje y no una fecha anterior.

D.2. La postura del Concesionario

39. El Concesionario señala que no existiría ambigüedad en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión. Así, de acuerdo con lo indicado por el Concesionario, para que un texto sea ambiguo es necesario que la confusión o incertidumbre se derive de un texto que admita múltiples interpretaciones. En ese contexto, el Concesionario indica que en el acto de inicio del presente procedimiento de interpretación contractual, no se habría explicitado las múltiples interpretaciones que podrían generarse a partir de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión.
40. No obstante ello, el Concesionario señala que del acto de inicio del presente procedimiento de interpretación, advierte que, a criterio del Regulador, la cláusula en cuestión podría conllevar al menos a dos posibles lecturas: (a) que el reajuste es aplicable en todos los Peajes; y, (b) que el reajuste es aplicable a todos los Peajes menos los Peajes que se deben cobrar en la Unidad de Peaje de Ticlio, pues en dicho caso no se ha producido un incremento de Peaje.
41. En ese contexto, DEVIANDES alega que la única interpretación válida de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, es que todos los Peajes, incluyendo el Peaje correspondiente a la Unidad de Peaje de Ticlio, deben ser reajustados conforme a la citada cláusula. Como sustento de su posición, el Concesionario señala lo siguiente:

“[L]a Cláusula 9.5 establece una regla de temporalidad en la aplicación del reajuste, a saber, a partir del 10 de enero del Año Calendario subsiguiente al incremento del peaje a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50) en cada uno de los Sub Tramos”. Esta regla es una estipulación sujeta a plazo suspensivo, de modo tal que resulta de aplicación el artículo 178 del Código Civil: “Cuando el plazo es suspensivo, el acto no surte efecto mientras se encuentre pendiente”. Ello quiere decir que mientras no llegue el día 10 de enero del año “x” subsiguiente al incremento de peaje, no es aplicable el reajuste a todos los peajes. En sentido contrario, cuando se vence el plazo suspensivo, es decir a partir del del 10 de enero del año “x” subsiguiente al incremento de peaje, es aplicable el reajuste a todos los peajes.

(...)

*Efectuando una interpretación tanto literal como sistemática de las Cláusulas 9.4 y 9.5, debemos entender que **el incremento de peaje debía producirse en enero de 2012 y que, a partir del 10 de enero del año subsiguiente, es decir, el 10 de enero de 2013, debía producirse el reajuste en todos los peajes**, lo que debería repetirse “cada doce meses”.*

(...)

La Cláusula 9.5 no pretende establecer ninguna regla de diferenciación entre unidades de peaje en las que hubo incremento y las que no, simplemente describen cuándo debe producirse el reajuste en todos los peajes. Y para describir correctamente la oportunidad de vencimiento del plazo podía indicarse simplemente “10 de enero de 2013” o su término equivalente “10 de enero al año calendario subsiguiente al 2012” o “10 de enero al año calendario subsiguiente al incremento del peaje”. Las tres expresiones significan exactamente lo mismo y tienen como propósito fijar la fecha u oportunidad de vencimiento del plazo suspensivo que debía transcurrir para la aplicación del reajuste. No existe razón alguna para creer y menos para argumentar que el propósito de la referencia al incremento sea introducir una regla de diferenciación entre las unidades de peaje. Si esa hubiera sido la idea, se habría tenido que establecer el régimen del reajuste del peaje en

la nueva unidad de peaje o, en todo caso, negar dicha posibilidad. Obviamente, esto no ha sido la idea, porque no resiste el menor análisis económico financiero.

Al no existir ambigüedad y dado que **la única interpretación posible es que el reajuste se aplica a todos los peajes a partir del 10 de enero de 2013** o, que es lo mismo, del 10 de enero del año calendario al incremento de peaje, vencido dicho plazo suspensivo, **no hay ninguna razón para no aplique el reajuste tanto a las unidades de peaje en las que se incrementó el peaje como en la nueva unidad de peaje de Ticlio.**"

[El énfasis es nuestro]

42. Así, de acuerdo con lo señalado por DEVIANDES, todos los Peajes (incluyendo el Peaje correspondiente a la Unidad de Peaje de Ticlio) deben reajustarse conforme a la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, no habiendo dicha cláusula establecido alguna regla de diferenciación en función de aquellos Peajes que se hayan incrementado o no.
43. Como sustento de su afirmación, el Concesionario señala que, la referencia contenida en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión: "a partir del 10 de enero del Año Calendario subsiguiente al incremento del peaje a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50) en cada uno de los Sub Tramos", constituye una regla de temporalidad para la aplicación del reajuste a todos los Peajes (es decir, vencido el plazo suspensivo previsto en la citada cláusula, correspondería el reajuste en todos los Peajes).
44. En esa línea, el Concesionario alega que, teniendo en cuenta que de conformidad con la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, el incremento del Peaje se produjo en enero de 2012, todos los Peajes -incluyendo el de Ticlio- deben reajustarse a partir del 10 de enero del 2013, en aplicación de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión.
45. De otro lado, DEVIANDES presenta argumentos relativos a la finalidad del reajuste del Peaje. Así, el Concesionario alega que la finalidad del reajuste del Peaje es mantener el valor del Peaje, compensando el efecto de la inflación mediante la asignación del riesgo de "inflación de los ingresos" a los Usuarios. Como sustento de ello, el Concesionario hace referencia al "Informe N° 02 - Análisis y Asignación de Riesgos, Esquema de Garantías y Cuantificación de Pasivos Contingente Concesión del Tramo 2 de la Carretera IIRSA Centro de mayo de 2010" (en adelante, el Informe 2) elaborado por el Asesor de Transacción de PROINVERSION⁹, el cual habría servido de base para que dicha entidad apruebe el proyecto del Contrato de Concesión. En particular, el Concesionario hace referencia a los siguientes párrafos de dicho Informe:

"En cuanto a la inflación, existe evidencia empírica que muestra la relación entre la inflación y la salud de las empresas."

"En la etapa operativa la inflación podría elevar los costos operativos de manera significativa y, si los ingresos no se indexaran en la misma proporción, la cobertura del servicio de deuda se vería afectada."

46. Asimismo, DEVIANDES señala que en el acápite asignación de riesgos del Informe N° 02, el Asesor de Transacción, se señala expresamente que el riesgo de inflación en la presente concesión será asumido por los Usuarios. En particular, el Concesionario cita el siguiente texto del referido Informe: *"En la Concesión, el riesgo de inflación en los ingresos es asumido por los usuarios, ya que el contrato de concesión establecerá una fórmula de ajuste anual de precios que contemple la inflación media anual"*
47. Adicionalmente, el Concesionario señala que, en el Informe N° 02 se presenta una Matriz de Riesgos, en la cual se indica que el riesgo por inflación de ingresos lo asumen los Usuarios.

⁹ Consorcio TPC Consulting S.A. - Qursor S.A.C. - Logit Engenharia Consultiva Ltda.

48. Por otra parte, DEVIANDES hace referencia al Informe N° 03 del Asesor de Transacción, presentado a PROINVERSION el 28 de mayo de 2010. En particular, el Concesionario alega que, en dicho documento, se previó un flujo de ingresos para el nuevo Peaje, el cual se incrementaba a un promedio de 4.60% por año. Según indica el Concesionario, dicho incremento no puede explicarse por un incremento de tráfico, sino que debe responder al incremento de la Tarifa de Peaje en función a la fórmula de reajuste prevista en el contrato.

E. De la evaluación del Regulador

49. Como se puede observar de los argumentos presentados tanto por el Concedente, como por el Concesionario, citados en el acápite precedente, ambas Partes consideran que todos los Peajes, incluyendo el Peaje correspondiente a Ticlio, deben ser reajustados de forma ordinaria en aplicación de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión. Sin embargo, las Partes discrepan respecto del momento sobre el cual se debe efectuar el reajuste ordinario en el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio, teniendo en cuenta que la cláusula 9.5 objeto de interpretación hace referencia al *“incremento del Peaje a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50)”*.
50. De manera previa a evaluar la finalidad y el alcance de la cláusula en cuestión, cabe señalar que, el Concesionario ha alegado que en el acto de inicio del presente procedimiento de interpretación contractual no se habría evidenciado la existencia de ambigüedad en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión.
51. Sobre el particular, se debe indicar que, del acto de inicio del procedimiento de interpretación contractual resulta claro que la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión conllevaba al menos a las dos posibles lecturas, las cuales son las que el propio Concesionario hace referencia en su escrito en el que remite su posición en el procedimiento. En efecto, en dicho escrito el Concesionario señala que la cláusula tiene al menos dos posibles lecturas las cuales son: a) Que el reajuste es aplicable a todos los peajes; y, b) Que el reajuste es aplicable a todos los peajes menos a los que se cobran en la Unidad de Peaje de Ticlio pues en esta Unidad nunca ha habido un incremento de peaje.”
52. Cabe señalar que es en torno a dichas lecturas que se dispuso el inicio del procedimiento de interpretación¹⁰. En tal sentido, dado que siempre ha quedado claro que la cláusula materia de interpretación podía llevar al menos a dos posibles lecturas y que ello justificó el inicio del procedimiento de interpretación, es que el argumento del Concesionario bajo análisis debe ser desestimado.
53. Dicho ello, corresponde evaluar el alcance de la cláusula 9.5 objeto del presente procedimiento, la cual contiene disposiciones relativas al reajuste ordinario de los Peajes correspondiente a las Unidades de Peaje de la Concesión.
54. Como se indicó previamente, una posible lectura de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, consistiría en que no correspondería reajustar de manera ordinaria el Peaje de Ticlio. Ello, toda vez que la citada cláusula, tanto al establecer el momento a partir del cual se debe realizar el ajuste ordinario, como en las variables para la aplicación de la fórmula del reajuste, hace referencia al momento en el cual se incrementa el Peaje a US\$ 1,50; siendo que, de acuerdo con el literal c) de la cláusula 9.4, el Peaje de Ticlio se fijó desde un inicio en US\$ 1,50 (es decir, no fue producto de un incremento).
55. En efecto, la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión al establecer el momento a partir del cual debe efectuarse el reajuste de los Peajes, señala que el mismo debe realizarse “a

¹⁰ Véase el numeral 17 del Informe N° 001-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ)

partir del 10 de enero del Año Calendario subsiguiente **al incremento del peaje a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50)** en cada uno de los Sub Tramos”.

56. Ello mismo se observa en las variables que se deben considerar para efectos de realizar el reajuste correspondiente, las cuales se encuentran citadas en el literal a) de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión objeto de interpretación: “GPlo: índice base registrado en el mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50”, “IPCo: índice base registrado en el mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50”; y, “TCo: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al mes que tuvo lugar el incremento del peaje a US\$ 1.50”.
57. Respecto a la oportunidad en que se produce el incremento del Peaje, resulta pertinente señalar que, de acuerdo con el literal b) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, los Peajes correspondientes a las Unidades de Peaje ubicadas en Corcona, Quiulla, Casaracra, se incrementaron a US\$ 1,50; mientras que, de conformidad con el literal c) de la citada cláusula 9.4, el Peaje de la Unidad de Peaje de Ticlio, se fijó desde un inicio se fijó en US\$ 1,50 (es decir, no fue producto de un incremento).
58. En ese contexto, una lectura literal del término “*incremento*” contenido en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, conllevaría a que no corresponda reajustar el Peaje correspondiente a la Unidad de Peaje de Ticlio, toda vez que la cláusula en cuestión, al establecer el momento a partir del cual se debe realizar el ajuste ordinario, como en las variables para la aplicación de la fórmula del reajuste, hace referencia al momento en el cual se incrementa el Peaje a US\$ 1,50, lo cual no ocurre en el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio.
59. Sin embargo, se considera que dicha lectura de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, no resulta acorde con una interpretación sistemática, lógica, funcional e histórica del Contrato de Concesión, así como tampoco se encuentra acorde con el Principio de Buena Fe.
60. En efecto, como se indicó en acápites anteriores en lo referente a los métodos de interpretación del Contrato de Concesión, mediante la interpretación sistemática, las cláusulas del contrato se interpretan por medio de otras, atribuyéndoles a las dudosas el sentido que resulte del conjunto de todas; la interpretación lógica resuelve qué quiso decir el punto interpretado, quiere saber cuál es el espíritu de lo pactado; de acuerdo con la interpretación funcional, las expresiones que tengan varios sentidos deben entenderse en el más adecuado a la naturaleza y al objeto del acto; y, el método histórico implica recurrir a contenidos de antecedentes del Contrato de Concesión o normas directamente vinculadas, buscando detectar la intención del promotor de la inversión privada.
61. Por otro lado, con relación a la buena fe, además de ser un criterio de interpretación que recoge el Código Civil, constituye un Principio General del Derecho, y que aplicado a una relación contractual, implica que la conducta de las partes debe regirse por los valores de la lealtad, de fidelidad, equidad y confianza recíproca y razonable. Precisamente, la regla hermenéutica más importante del régimen en materia de interpretación de contratos es la que manda al intérprete ceñirse al criterio de “buena fe”.
62. Sobre el concepto de buena fe, conviene tener presente lo señalado por el profesor Franzoni¹¹, quien señala que: “(...) *Esta cláusula [la Buena Fe], en efecto, no sólo delimita derechos y deberes de las partes, sino que “requiere un compromiso de solidaridad que va más allá, y que obliga a cada una de las partes a tener en cuenta el interés de la otra, con prescindencia de determinadas obligaciones contractuales o extracontractuales”.*

¹¹ FRANZONI, Máximo. “La buena fe y la equidad como fuentes de integración del contrato”. En: “Estudios sobre el Contrato en General”. Ara Editores. Lima. 2003. p. 653.

63. De esta forma, la noción de buena fe atraviesa todo el *iter* contractual, por cuanto la lealtad y buena fe objetiva representan un comportamiento que no sólo se espera en determinado momento, sino que debe ser permanente, tanto en la etapa de negociación como en la de celebración y ejecución del contrato.
64. Asimismo, de acuerdo con la buena fe objetiva, “el contrato obliga no solo a lo expresamente previsto, sino también a todo aquello a que conforme con la naturaleza misma del contrato y el tenor de la buena fe, deba derivarse (...) Este deber de ejecutar de buena fe tiene como contenido esencial el que se actúe lealmente a fin de que las prestaciones a cargo de una parte se cumplan con la manera que resulten más beneficiosas para la contraparte (...) Se trata de la buena fe en su dimensión objetiva, la cual genera obligaciones secundarias pues las vincula con los alcances en que razonablemente se habría obligado un contratante cuidadoso y previsor, incluyendo a las consecuencias virtualmente comprendidas en él, acorde con su naturaleza, a las negociaciones previas, a la conducta ulterior, a las prácticas establecidas entre las partes, a los usos si no han sido excluidos expresamente, y a la equidad, teniendo en cuenta la finalidad del acto y las expectativas justificadas de la otra parte”¹².
65. Adicionalmente, se debe tener en cuenta que el Principio de buena fe prohíbe las interpretaciones que sean contrarias con la causa del contrato o con el espíritu del acuerdo, o basada en expresiones literales que son parte del texto, pero que no responden al acuerdo alcanzado, tal como lo señala Barchi¹³:
- “En la interpretación del contrato, la buena fe constituye un deber de lealtad que impone preservar la confianza razonable de cada parte en el significado del acuerdo. (...) Por tanto, de acuerdo con la regla de interpretación según la buena fe, el intérprete debe adecuar la interpretación del contrato al significado respecto del cual las partes, en relación a las concretas circunstancias, podían o debían confiar razonablemente. Por tanto, la buena fe prohíbe las interpretaciones sutiles, falsas con alguna apariencia de verdad, en contraste con la causa del contrato o con el espíritu del acuerdo: o bien basadas sobre expresiones literales incluidas por un error material en el texto del contrato o bien basadas en expresiones literales que son parte del texto pero no responden al acuerdo alcanzado”.*
66. A la luz de las consideraciones antes expuestas, cabe señalar que de la lectura de la cláusula 9.5 antes citada, se advierte que la misma empieza señalando **“Todos los Peajes serán reajustados en forma ordinaria por el CONCESIONARIO (...)”**. De esta forma, de la lectura de la referida cláusula se advierte que la misma impone la obligación al Concesionario de realizar el reajuste en ordinario sobre **“Todos los Peajes”**.
67. Como se ha explicado previamente en este documento, las Unidades de Peaje en las cuales el Concesionario está facultado a cobrar Peaje, son aquellas establecidas en la cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, estas son: Corcona, Quiulla, Casaracra y Ticlio.
68. Siendo ello así, de una lectura conjunta de las cláusulas 9.5 y 9.1 del Contrato de Concesión, se colige que el Concesionario tiene la obligación de realizar el reajuste ordinario sobre **“Todos los Peajes”**; es decir, los Peajes correspondientes a las Unidades de Peaje referidas en la cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, entre las cuales se encuentra la Unidad de Peaje de Ticlio.

¹² PEREZ GALLARDO, Leonardo. “Buena Fe y Común Intención de las Partes”. En: Código Civil Comentado, tomo VII (Contratos en General), Gaceta Jurídica S.A., Lima, 2004, p. 140.

¹³ BARCHI VELAOCHAGA, Luciano, *La Interpretación del Contrato en el Código Civil Peruano de 1984*. En: *Op. Cit.* p.1782.

69. Es pertinente señalar también que, el literal a) de la cláusula 9.5 objeto de interpretación, señala también de forma expresa que el reajuste ordinario deberá aplicarse: “[e]n las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50)”.
70. Sobre el particular, cabe indicar que, de conformidad con la cláusula 9.4, literal c) del Contrato de Concesión, la base tarifaria correspondiente a la Unidad de Peaje de Ticlio, es de US\$ 1,50. Siendo ello así, de la lectura del literal a) de la cláusula 9.5, se colige también que, corresponde al Concesionario realizar el reajuste en todos los Peajes, incluyendo el Peaje correspondiente a Ticlio, siendo que en dicho caso, la base tarifaria es también de US\$ 1,50, de conformidad con el literal c) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión.
71. Asimismo, resulta relevante recordar que, como se ha explicado previamente, la interpretación de los contratos debe efectuarse, entre otros, de conformidad con el Principio de buena fe, el cual prohíbe las interpretaciones en contraste con la causa del contrato o con el espíritu del acuerdo; o, basadas en expresiones literales que son parte del texto, pero no responden al acuerdo alcanzado.
72. En tal sentido, a partir de una interpretación sistemática del Contrato de Concesión, y de conformidad con el Principio de Buena fe, resulta razonable interpretar que la voluntad común de las Partes contratantes, es que el Peaje cobrado en la Unidad de Peaje de Ticlio debe reajustarse de manera ordinaria; y, que si bien la cláusula en cuestión hace referencia al momento en que se produce el “incremento” del peaje a US\$ 1,50, ambas Partes han considerado que ello comprendía también el “inicio del cobro” de US\$ 1, 50 para el caso de Ticlio.
73. Dicha conclusión se desprende también a partir de una interpretación lógica, funcional e histórica del Contrato de Concesión. Así, resulta relevante, en primer lugar, tener en consideración la finalidad y la lógica de incorporar la cláusula de reajuste ordinario de Peajes (cláusula 9.5 objeto de interpretación) en el Contrato de Concesión.
74. En ese contexto, se ha procedido a revisar el Libro Blanco de la Concesión, habiéndose identificado documentos que permiten conocer la voluntad del Estado en relación a la cláusula 9.5 objeto de interpretación, respecto a la aplicación del reajuste ordinario de los Peajes de la Concesión.
75. En efecto, el Informe N° 2 del asesor de transacción de PROINVERSIÓN¹⁴, referido al análisis y asignación de riesgos, que consideró dicha entidad para estructurar la versión final del Contrato de Concesión, presenta la matriz de asignación riesgos en la cual se indica que el riesgo derivado de la inflación de los ingresos es asignado a los usuarios, tal como se observa a continuación:

Matriz de asignación de riesgos

Riesgo	Concedente	Concesionario	Usuarios
Inflación de ingresos			X
Inflación de costos		X	
Tasa de interés		X	

Fuente: Informe 39-2010-DAT/PROINVERSIÓN del 15 de abril de 2010, aprobado por el acuerdo de Comité de PROINVERSIÓN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

¹⁴ Informe 39-2010-DAT/PROINVERSIÓN del 15 de abril de 2010, aprobado por el acuerdo de Comité de PROINVERSIÓN.

76. El mismo aspecto se menciona también en el acápite 4.4 (Riesgos macroeconómicos o financieros) del referido Informe N° 2, en el cual se establece que en la etapa operativa la inflación podría elevar los costos operativos de manera significativa y, si los ingresos no se indexaran en la misma proporción, la cobertura del servicio se vería afectada.
77. Así, de la citada matriz de riesgos se observa que la estructuración del Contrato de Concesión asignó el riesgo de inflación de los ingresos a los usuarios (en el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio, dichos ingresos solo se generan durante la etapa operativa de esa Unidad).
78. A diferencia de ello, el riesgo de inflación de los costos derivados de la etapa constructiva es asignado al Concesionario, tal como se observa de las Bases del Proceso de Licitación¹⁵, en la cual se indicó que las propuestas correspondientes a los sobres 2 (propuesta técnica) y 3 (propuesta económica), que se plasman en la etapa constructiva de la concesión, se efectuaban a cuenta y riesgo del postor¹⁶:

“3.4 Limitaciones de Responsabilidad

3.4.1 Decisión independiente de los Postores

Todos los Postores Precalificados deberán basar su decisión de presentar su Sobre N° 2 y Sobre N° 3 en sus propias investigaciones, exámenes, inspecciones, visitas, entrevistas, análisis y conclusiones sobre la información disponible y la que éste de manera particular haya procurado, a su propio y entero riesgo”.

79. Sobre el particular, se debe precisar que, para el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio, el Contrato de Concesión contempla una etapa constructiva y una etapa operativa, regulada en la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión. El inicio del cobro en la Unidad de Peaje de Ticlio (etapa operativa) está condicionado a la recepción de las obras detalladas en el Apéndice 6 del Anexo XII del Contrato de Concesión.
80. De esta forma, de la revisión de la información contenida en el Libro Blanco de la Concesión, se aprecia que la voluntad del Estado en la estructuración del Contrato de Concesión era que el riesgo de inflación de los ingresos obtenidos por el Concesionario durante el periodo de operación de cada unidad de peaje sea mitigado mediante la fórmula de reajuste y que el mismo sea asignado al usuario.
81. Por tanto, de acuerdo con las consideraciones antes señaladas, resulta razonable concluir que, el reajuste ordinario de los Peajes previsto en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, tiene por objeto asignar al usuario el riesgo por inflación de los ingresos que recibe el Concesionario durante la etapa de explotación de la Unidad de Peaje, que es cuando se obtienen los beneficios de los niveles de servicio comprometidos por parte del Concesionario.

¹⁵ La cual puede ser descargada mediante la siguiente ruta:

http://www.proyectosapp.pe/RepositorioAPS/0/2/JER/PC_TRAMO2IIRSA/BASES.PDF

¹⁶ Cabe señalar que, mediante la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión, se establece la oportunidad y condiciones para dar inicio y garantizar la correcta ejecución de las Obras, así como la entrada en operación de la Unidad de Peaje de Ticlio, indicándose que la misma entrará en operación después de la recepción de las obras detalladas en el Apéndice 6 del Anexo II del Contrato. El sustento de ambas partes fue que a través de dicha Adenda no se modificó la estructura la distribución de riesgo de la etapa constructiva y operativa establecida originalmente en el Contrato de Concesión:

“CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO

El objeto de la presente Adenda es establecer la oportunidad y las condiciones para dar inicio y garantizar la correcta ejecución de las Obras, así como la entrada en operación de la nueva Unidad de Peaje.

(...)

82. A mayor abundamiento, se debe indicar que la naturaleza de la presente Concesión es de tipo autofinanciada (denominada autosostenible, al momento de la firma del Contrato de Concesión¹⁷), lo cual implica que la estructuración de dicho contrato se basa en que la Concesión posea una capacidad propia de ingresos, la cual se produce a través de los ingresos recaudados en las Unidades de Peaje.
83. En esa línea, en aplicación del método histórico y lógico del Contrato de Concesión, y conforme con el Principio de buena fe, se puede concluir que la voluntad de las Partes contratantes es que todos los Peajes, incluyendo el cobrado en la Unidad de Peaje de Ticlio, deban ser reajustados de forma ordinaria. Ello, teniendo en cuenta que, el reajuste ordinario contemplado en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión tiene como propósito trasladar a los usuarios el riesgo de inflación de los ingresos percibidos por el Concesionario durante la etapa operativa, siendo que en el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio, dicha etapa operativa se encuentra condicionada a la recepción de las obras detalladas en el Apéndice 6 del Anexo XII del Contrato de Concesión¹⁸.
84. Respecto a este punto, resulta pertinente señalar que en su escrito el Concesionario ha alegado que, de la lectura de la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión se desprendería que todos los peajes (incluyendo el cobrado en la Unidad de Peaje de Ticlio) deben ser reajustados, y que si bien la cláusula en cuestión hace referencia a que dicho reajuste debe aplicarse “a partir del 10 de enero del incremento del peaje a US\$ 1,50”, ello quiere decir que, todos los Peajes, incluyendo el correspondiente a Ticlio, debían reajustarse a partir del 10 de enero de 2013.

¹⁷ Cabe precisar que el artículo 22 del D.L. N° 30776, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en activos, establece lo siguiente para el caso de Concesiones autofinanciadas:

“Artículo 22. Clasificación

Autofinanciadas: son aquellas con capacidad propia de generación de ingresos, que no requieren cofinanciamiento y cumplen con las siguientes condiciones:

- a. Demanda mínima o nula de garantía financiera por parte del Estado, conforme lo establece el Reglamento.*
- b. Las garantías no financieras tienen una probabilidad nula o mínima de demandar cofinanciamiento, conforme lo establece el Reglamento.”*

Por otro lado, el artículo 4 del D.L. 1012, vigente durante el periodo de firma del contrato de concesión, establece lo siguiente respecto a las Concesiones Autosostenibles.

“Artículo 4.- Clasificación de Asociación Público- Privada

Las Asociaciones Público-Privadas pueden clasificarse de la siguiente manera:

- a. Autosostenible: aquella que satisfaga las siguientes condiciones: i. Demanda mínima o nula garantía financiera por parte del Estado, conforme se establezca en el Reglamento del presente Decreto Legislativo.*
- b. Las garantías no financieras tengan una probabilidad nula o mínima de demandar el uso de recursos públicos, conforme se establezca en el Reglamento del presente Decreto Legislativo. (..).”*

Como se puede observar, en ambas definiciones (Autosostenible o autofinanciada), la garantía financiera es mínima o nula por parte del estado, lo que establece que la sostenibilidad, para el caso de concesiones viales, es a través de la recaudación en las unidades de peaje.

¹⁸ Cabe mencionar que, como parte de sus argumentos, el Concesionario señaló que en el Informe N° 3 del Asesor de Transacción de PROINVERSION, se contemplaba un determinado flujo de ingresos para la nueva Unidad de Peaje, el cual no podría explicarse únicamente por un incremento de tráfico, sino que debería explicarse también por los reajustes ordinarios a los que debería estar sujeto el Peaje de dicha Unidad.

De la revisión del argumento planteado por el Concesionario, se advierte que el mismo únicamente deduce que el flujo de ingresos a que se refiere el citado Informe N° 3, podría explicarse también por el reajuste ordinario del Peaje. Independientemente de ello, como se ha indicado en el presente informe, teniendo en cuenta que la lógica y finalidad del reajuste del Peaje es trasladar a los usuarios el riesgo de la inflación de los ingresos que perciben el Concesionario en la etapa de operación, resulta razonable interpretar que la voluntad de las Partes haya sido que todos los Peajes, incluyendo el cobrado en la Unidad de Peaje de Ticlio deben ser reajustados de forma ordinaria conforme a la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión.

85. Al respecto, como se ha explicado previamente en este documento, el literal b) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, contempla que en las Unidades de Peaje de Corcona, Quiulla y Casaracra, se incremente el Peaje a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1, 50), a partir de enero de 2012.
86. Sin embargo, para el caso de la Unidad de Peaje ubicado en Ticlio, el literal c) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, dispone que el cobro del peaje ascendente a US\$ 1,50, se inicia a partir del mes calendario siguiente a la recepción de las Obras a cargo del Concesionario, detalladas en el Apéndice 6 del Anexo II del Contrato de Concesión.
87. Por tanto, la lectura sugerida por el Concesionario en el sentido que todos los Peajes, incluyendo el cobrado en la Unidad de Peaje de Ticlio, deberían reajustarse a partir del 10 de enero de 2013, implicaría que en la Unidad de Peaje de Ticlio se debería tomar como base de reajuste un periodo anterior al cual el Concesionario se encontraba facultado para efectuar dicho cobro de Peaje.
88. En efecto, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario recién adquiere el derecho de exigir el cobro en la Unidad de Peaje de Ticlio a partir del mes calendario siguiente a la recepción de las Obras detalladas en el Apéndice 6 del Anexo II del Contrato de Concesión, conforme a lo previsto en el literal c) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión.
89. En consecuencia, una lectura literal del término “incremento” contenido en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión como la que sugiere el Concesionario, resulta contraria con la lógica, finalidad y espíritu de la cláusula en cuestión, por cuanto conllevaría trasladar a los usuarios riesgos de inflación que no correspondan a la etapa de operativa de la Unidad de Peaje de Ticlio. En efecto, la interpretación que sugiere el Concesionario implicaría que se traslade a los usuarios el riesgo de inflación de la etapa constructiva de la Unidad de Peaje de Ticlio, a pesar de que dicho riesgo fue asignado al Concesionario, tal como se expuso anteriormente.
90. Por tanto, de acuerdo con las consideraciones antes expuestas, se puede concluir que, partir de una interpretación sistemática, lógica, funcional e histórica del Contrato de Concesión, y de acuerdo con el Principio de buena fe, teniendo en cuenta que la lógica y finalidad del reajuste del Peaje es trasladar a los usuarios el riesgo de la inflación de los ingresos que perciben el Concesionario en la etapa de operación, resulta razonable interpretar que la voluntad de las Partes haya sido que todos los Peajes, incluyendo el cobrado en la Unidad de Peaje de Ticlio deben ser reajustados de forma ordinaria conforme a la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión.
91. En esa misma línea, si bien la cláusula en cuestión hace referencia al momento en que se produce el “incremento” del peaje a US\$ 1,50, resulta razonable interpretar que ambas Partes hayan considerado que dicho “incremento” comprenda también el “inicio” del cobro de peaje de US\$ 1,50 en el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio. Asimismo, dicho reajuste debe tener como referencia el inicio de explotación de la referida Unidad de Peaje, siendo este el hito que marca el inicio de operación del mismo.

IV. CONCLUSIONES

92. A partir de una interpretación sistemática, lógica, funcional e histórica, y teniendo en cuenta el principio de buena fe, se puede concluir que la cláusula 9.5 referida a al reajuste ordinario de los Peajes tiene la finalidad de asignar al usuario el riesgo de inflación de los ingresos que se generan en la etapa operativa. En ese sentido resulta razonable interpretar que todos los Peajes, incluyendo el cobrado en la Unidad de Peaje de Ticlio, se deben reajustar de forma ordinaria, por lo que la referencia *al incremento del Peaje a US\$*

1.50” contenida en la cláusula en cuestión, debe entenderse también para “inicio del cobro del peaje de US\$ 1,50” en el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio.

93. Asimismo, teniendo en cuenta que la lógica y finalidad del reajuste del Peaje es trasladar solo el riesgo de la inflación de ingresos de la etapa operativa a los usuarios, si bien la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión hace referencia al momento en que se produce el “incremento del peaje” a US\$ 1,50, para el caso de la Unidad de Peaje de Ticlio no puede interpretarse dicho término de manera literal, toda vez que ello implicaría que se traslade a los usuarios el riesgo de inflación de la etapa constructiva de la de la Unidad de Peaje de Ticlio, a pesar de que dicho riesgo fue asignado al Concesionario. En tal sentido, el reajuste del Peaje en la Unidad de Peaje de Ticlio debe tener como referencia el inicio de explotación de dicha Unidad de Peaje, siendo este el hito que marca el inicio de operación del mismo.

V. RECOMENDACIÓN

Se recomienda que el Consejo Directivo, en uso de la atribución a que se refiere el Literal e) del Numeral 7.1 de la Ley N° 26917, interprete la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, en los siguientes términos:

“De acuerdo con la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, todos los Peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario. Para efectos del reajuste correspondiente a la Unidad de Peaje de Ticlio, la referencia contenida en la citada cláusula a “incremento del peaje a Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50)”, deberá entenderse como el “inicio del cobro del peaje de Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50)”.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

JORGE ARTOLA GRADOS
Gerente de Asesoría Jurídica (e)

NT. 2019020290