



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DEREHO**

**El contrato de concesión ante la suspensión del cobro de peajes  
durante el estado de emergencia sanitaria nacional**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Abogado

**AUTORES:**

Galoc Parra, Rodrigo Alberto (ORCID: 0000-0001-5629-8588)

Garrido Bazan, Joici Guadalupe (ORCID: 0000-0003-4893-5334)

**ASESORA:**

Mg. Palomino Gonzales, Lutgarda (ORCID: 0000-0002-5948-341X)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Derecho Administrativo

LIMA – PERÚ

2020

**Dedicatoria:**

A mi madre Elizabeth Parra Navarro y a mi abuela Haydeé Navarro, quienes con su amor, paciencia y esfuerzo me han permitido llegar a cumplir hoy uno de mis metas trazadas. Gracias a ellas por inculcar en mí el ejemplo de dedicación y valentía para continuar y dar lo mejor de mí en cada paso de mi vida.

Galoc Parra Rodrigo Alberto

Este trabajo lo dedico a mis padres y hermanos, quienes me han apoyado moralmente durante toda mi carrera universitaria y a lo largo de mi vida. Gracias por su amor, por su confianza en mí, por motivarme a ser mejor cada día y a creer en mis sueños. Asimismo, a mis abuelos porque siempre tuvieron la fe de que sus nietos seríamos profesionales. Siendo así, un especial agradecimiento a quien en vida fue María Antonia Guevara de Bazán, porque su sueño se está haciendo realidad.

Garrido Bazan Joici Guadalupe

## **Agradecimiento**

Agradezco en primer lugar a Dios por permitirnos culminar nuestra carrera universitaria. A nuestra asesora de metodología, quien en cada sesión nos ha enseñado y guiado con paciencia y dedicación para lograr este objetivo. Agradezco a nuestros participantes por haber confiado en nosotros para dar voz a sus opiniones, de manera que fueron parte fundamental para este proyecto de investigación. Gracias también a nuestras familias, por habernos apoyado en el transcurso de este proyecto. Asimismo, a nuestras amistades por su apoyo moral. A cada uno de ellos, nuestro especial reconocimiento, porque contribuyeron para culminar con éxito esta etapa de nuestras vidas

## Índice de contenidos

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice de contenido .....	iv
Índice de tablas .....	v
Índice de gráfico y figuras .....	vi
Resumen .....	vii
Abstract .....	viii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO .....	6
III. METODOLOGÍA .....	15
3.1 Tipo y diseño de investigación.....	15
3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización.....	15
3.3 Escenario de estudio .....	16
3.4 Participantes .....	17
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	17
3.6 Procedimiento .....	17
3.7 Rigor científico .....	18
3.8 Método de análisis de datos.....	29
3.9 Aspectos éticos .....	19
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....	20
V. CONCLUSIONES.....	37
VI. RECOMENDACIONES .....	39
REFERENCIAS .....	41
ANEXOS .....	47

## Índice de tablas

Tabla 1 Categorización .....	26
Tabla 2 Categoría 1 .....	20
Tabla 3 Categoría 2 .....	23
Tabla 4 Categoría 3 .....	25

## Índice de gráficos y figuras

Figura 1: red de matriz.....	29
Figura 2: Nube de palabras .....	29

## Resumen

La presente investigación tiene como objetivo identificar la repercusión en el contrato de concesión ante la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia sanitaria nacional, teniendo en cuenta los efectos en el estado, las empresas concesionarias y los ciudadanos, es decir la repercusión en el ámbito legal y económico que surgió con la promulgación de esta ley. El enfoque de esta investigación es cualitativo porque se estudia conforme a la realidad, interpretando los sucesos que se manifiestan desde la perspectiva de las personas que lo vivieron. El tipo de investigación es básica porque su principal objetivo es obtener nuevos conocimientos con la investigación y, por último, el diseño es fenomenológico debido a que el estudio es conforme a las experiencias de los sujetos conforme a una situación determinada, con lo cual se obtendrá la información requerida. La validación de los instrumentos estuvo a cargo de tres profesionales con grado de magíster con conocimiento en derecho administrativo y en contratos; y se aplicó el instrumento, la entrevista, a tres expertos en derecho administrativo así como en contratos de concesión. Esta normativa ha tenido repercusión para el Estado y en las empresas concesionarias, por lo que se precisa la necesidad de que las normas sobre materia contractual se encuentren conformes al principio de pacta sunt servanda y el artículo 62 de la Constitución.

**Palabras Clave:** *Contrato de concesión, suspensión de cobro de peajes, concesionarias, entidades públicas.*

## **Abstract**

The purpose of this research is to identify the impact in the concession contract before the suspension of toll collection during the state of national health emergency, taking into account the effects on the state, concession companies and citizen, the repercussion in the legal and economic ambit that arose from the promulgation of this law. The focus of this research is qualitative, because it studies according to the reality, interpreting the events that are manifested from the perspective of the people who lived it. The type of research is basic because the main objective is to obtain new knowledge with the investigation and the design is phenomenological because the study is according to the experience of the subjects according to a determinate situation, with which will get the required information. The validation of the instruments was in charge of three professionals with a master's degree and with knowledge in administrative law and contracts; for that instrument, the interview, was applied to three experts in administrative law as well as in concession contracts. These regulations have had repercussions for the State and for the concession companies, which is why the need for the regulations on contractual matters have to be in accordance with the principle of *pacta sunt servanda* and article 62 of the Constitution.

**Keywords:** *concession contracts, suspension of toll collection, concessionaires, public entities.*



## I. INTRODUCCIÓN

Con la presente investigación se pretende identificar el contrato de concesión ante la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia sanitaria nacional, conforme a una norma que ha sido planteada durante el tiempo de pandemia, que afecta no solo en la salud de los seres humanos, sino también a todos los ámbitos que abarca la vida en el país; por lo que se identificarán los efectos con respecto a los factores legal y económico; siendo así, se busca ahondar en el accionar de la concesionarias y la ciudadanía frente a esta nueva ley; asimismo se señala la justificación teórica, metodológica y social, para continuar con el problema y los objetivos.

Rufián (2002) explicó que el sistema de concesiones de obras públicas ha contribuido para que la inversión crezca en el sector de infraestructura; siendo así se logró afrontar las falencias de la infraestructura vial, que solía ser una actividad realizada con recursos del Estado. Con la inversión privada es que se logra esta mejora en la infraestructura vial; y de igual manera el Estado garantizó que los servicios que debería brindar por su cuenta, consigan desarrollarse y así dar a la ciudadanía bienestar y seguridad. (p.5)

Muñoz y Anguita (2018) refirieron que con la creación de los peajes urbanos se buscaba la reducción de la congestión, de lo que se conoce como el caos vehicular, e incluso el incremento de ingresos en los transportes públicos. Se reconoce que su presencia tiene beneficios de los cuales no solo gozan los inversionistas de empresas privadas, sino también los mismos ciudadanos. (p. 54)

El Departamento de Investigación y documentación Parlamentaria (2018) estableció que desde el año 1991 se declaró que era interés nacional la rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial, motivo por el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y posteriormente los gobiernos regionales y locales, comenzaron a otorgar concesiones a empresas privadas por medio de licitaciones públicas, es así que con la inversión privada se continuó con la instalación de peajes a nivel nacional. (p.9)

Gómez (2001) sugirió que, si el estado suspendía el contrato con las concesionarias de manera indebida, esto crearía un riesgo con precedentes negativos, que incluso puedan afectar el inicio de futuros procesos y la llegada de nuevas inversiones. (p.75). De ello se interpreta que, si se suspende el cobro de peajes, se está suspendiendo el cumplimiento del contrato que existe con las concesionarias, lo cual traería al Estado problemas legales por realizar esta acción por medio de una ley, es decir de manera unilateral, e incluso autoritaria.

Justificación del estudio es que la presente investigación es para explicar sobre la repercusión de la ley que suspende el cobro de peaje a nivel nacional por el estado de emergencia. Con esta información se dará a conocer como la repercusión, tanto en el ámbito legal, social y económico, no solo presentará sus efectos en las concesionarias, sino también quien se verá afectado es el Estado, debido a que por medio del Congreso ha promulgado esta normativa. Si bien es cierto, las leyes están por encima de cualquier norma, sin embargo, cabe resaltar que frente a los contratos celebrados entre el Estado y una entidad privada, se debe respetar el cumplimiento de los mismos, y solo existiría una suspensión del contrato ante circunstancias que la ley expresa.

Salinas (2016) refirió que los contratos se definen como acuerdos de voluntades entre dos partes, que no pueden ser suspendidas de manera unilateral, y eso incluye a los contratos que se pactan entre el Estado y las concesionarias, por lo que sus obligaciones como contrato no pueden ser suspendidos de cualquier forma. (p.334). Entonces, comparando con la situación actual, la promulgación de la Ley N° 31018, ley que suspende el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada durante el estado de emergencia por el coronavirus (COVID-19), ha creado una opinión negativa por parte de los organismos estatales encargados de la supervisión de infraestructura vial, así como transporte, advirtiendo que esta ley traería consigo problemas para el Estado debido a que ha suspendido el cumplimiento de obligaciones contractuales en los contratos con las concesionarias, cuando éstos no pueden suspendidos por ley.

Justificación teórica, el Banco Interamericano de Desarrollo (2016) advirtió que la suspensión de obligaciones es lo que en realidad se daría ante la suspensión del contrato entre el Estado y la concesionaria, el mismo que debe estar motivado

por causales denominadas de fuerza mayor, es decir situaciones de las que ambas partes no tienen el control de los efectos sobre lo que sucede y altera el normal cumplimiento del contrato. (p.19). Esto da a entender que, la suspensión de obligaciones es en este caso la suspensión del cobro de peaje que, para ser motivada, debe responder a causales de fuerza mayor; sin embargo, la existencia de una emergencia nacional como es estar frente a una pandemia no está dentro de lo que se denomina como motivo de fuerza mayor, es decir no está determinada como una causal.

Nalvarte (2017) aseguró que por el artículo 62° de la Constitución Política del Perú defiende la inversión privada y la intangibilidad de los contratos, es decir que los contratos que se celebran no pueden ser modificados por medio de la ley ni de otras disposiciones. (p. 362) Esto nos da a entender que la libertad contractual debe ser respetada, que el Estado debe garantizar este derecho, que incluso le alcanza a él ante su vinculación contractual que realiza con empresas privadas al momento de dar en concesión un proyecto de infraestructura vial en el que se encuentra inmerso el establecimiento de peajes.

Justificación metodológica, en la presente investigación se realizará por medio del método de estudio que es la entrevista, la cual nos permitirá realizar la recolección de datos, información, para así dar respuesta al problema del presente estudio. Folgueiras, (2016) explicó que la entrevista es una técnica para recoger información que tiene por principal objetivo de obtener la información, oral y personalizada, sobre acontecimientos, opiniones, experiencias, con respecto a un tema en específico. (p.2)

Díaz, Torruco, Martínez y Valera (2013) señalaron que la entrevista es de gran utilidad en las investigaciones cualitativas como técnica que busca la recoger datos, la misma que se realiza a manera de una conversación entre el investigador y el sujeto de estudio para obtener información que responda a las interrogantes del investigador. (p.163) Por lo que, debido a que es un método de obtención de datos para estudios con enfoques cualitativos, en el presente proyecto de investigación se ha optado por este instrumento que nos ayudará con la recolección de respuestas de expertos en la materia, de manera específica sobre el derecho administrativo y temas contractuales.

Justificación social, los congresistas de la república (2020) por medio del proyecto de ley que presentaron en marzo del 2020 pretendían regular la suspensión decobro de peajes de todas las rutas a nivel nacional, afirmando que con esta medida se garantizaba el desplazamiento de las personas que prestan servicios al Estado, para quienes continúan laborando, así como la continuidad del tránsito de vehículos que transportan alimentos, medicinas, combustible, carga y mercancías sin realizar pago de peajes. (p.2). Los congresistas de la república exponían sus motivos argumentando que con esta ley estaban colaborando con los esfuerzos de resistir esta crisis sanitaria que representa una pandemia.

La presidencia de la república de Colombia (2020) explicó que por medio artículo 13° del Decreto número 482 del año 2020 se establece la exención del cobro de peajes durante el estado de emergencia económica, social y ecológica; así como el aislamiento preventivo obligatorio. Por ello su cumplimiento es a nivel nacional conforme a lo descrito en el decreto que declaró el aislamiento preventivo obligatorio en Colombia. (p.11). Se puede apreciar que, no solo en Latinoamérica el Perú ha optado por esta medida, sino que por medio del ejemplo de Colombia ha decidido suspender el cobro de peaje, como una medida de apoyo a sus ciudadanos, y más aún con quienes realizan desplazamientos en vehículos por actividades que la ley regula como de primera necesidad.

Sobre la base de realidad problemática presentada se planteó el problema general y los problemas específicos de la investigación. El problema general de la investigación fue ¿cuál es la repercusión en el contrato de concesión ante la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia sanitaria nacional? Los problemas específicos de la investigación fueron los siguientes:

- **PE1:** ¿Cuáles son los efectos legales de la suspensión de los contratos entre el estado y las concesionarias?
- **PE2:** ¿Cuáles son los beneficios de la suspensión del cobro de peaje en la ciudadanía?
- **PE3:** ¿Cuál es el perjuicio económico en las concesionarias ante la suspensión del contrato de concesión?

El objetivo general fue identificar la repercusión en el contrato de concesión ante la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia sanitaria nacional. Los objetivos específicos fueron los siguientes:

- **OE1:** Identificar los efectos legales de la suspensión de los contratos entre el estado y las concesionarias.
- **OE2:** Explicar los beneficios de la suspensión del cobro de peaje en los ciudadanos
- **OE3:** Demostrar el perjuicio económico en las concesionarias ante la suspensión del contrato de concesión

## II. MARCO TEÓRICO

En el presente capítulo del proyecto de investigación se dará a conocer los estudios previos, los cuales son los antecedentes, de los que se redactan los objetivos, el diseño metodológico, así como las conclusiones y recomendaciones para nuevas investigaciones, las mismas que están contenidas en artículos de investigación nacionales y extranjeros.

Gómez y Díaz (2019) analizaron el régimen jurídico creado con la expedición del Decreto 092 de 2017, revisando las diferencias entre los convenios de interés público y los de asociación en el régimen de contratación pública colombiana. Utilizaron para este estudio fuentes normativas, jurisprudenciales y doctrinales. Como resultado del estudio se concluyó que a nivel constitucional se da la facultad a los gobiernos nacionales de contratar con personas jurídicas privadas, y existe normativa adicional, sin embargo, aún presentan problemas para una interpretación y aplicación bajo un mismo criterio por parte de los operadores jurídicos. Asimismo, recomendaron que en el futuro se debe considerar el carácter excepcional de ambas formas de contrato, y evitar que sean vehículo para la corrupción administrativa.

Béjar (2019) realizó una comparación de la institución jurídica de los contratos administrativos en el régimen mexicano y canadiense. Para ello utilizó el estudio de fuentes normativas a las mismas que comparó para lograr dar a conocer cómo funciona la normativa sobre contratos con el estado en ambos países. Como resultado del estudio se concluyó que ambas normativas a pesar de ser sistemas jurídicos diferentes han logrado coexistir, y aunque existan problemas, se puede apreciar que los países con sistema romano-canónico incluyen normas e instituciones jurídicas del derecho anglosajón para regular sobre temas puntuales en sus países. Recomendó que en el futuro se tome en cuenta que los ejercicios de comparación son necesarios, y que eso contribuye a que el derecho sea más universal.

Flores (2019) refirió que la contratación administrativa son acuerdos público-privados entre órganos de la administración del Estado y particulares, asumiendo esto en la calidad de cooperadores para la satisfacción de necesidades públicas.

En este contexto, los contratos administrativos suelen estar configurados como acuerdos de voluntades de largo plazo, de ejecución diferida o de tracto sucesivo. De esta forma, en la contratación administrativa se exige un elevado estándar de seguridad jurídica, que permita al contratista enfrentar las contingencias económicas, financieras, tributarias, tecnológicas, y sobre todo administrativas que influyen sobre el objeto, el precio y los demás requisitos y condiciones que conforman el pacto inicialmente celebrado.

Aponte y Gamarra (2011) contribuyeron en dar a conocer las pretensiones del trabajo investigativo, resulta fundamental aclarar que el equilibrio económico en los contratos administrativos es un principio establecido desde el orden legal, que consistente en la obligación de mantener por parte de los contratantes una “equivalencia honesta” en las prestaciones económicas del contrato estatal. En tal orden de ideas, si tiene un equilibrio que se rompe o resulta alterado, puede nacer el derecho para que el contratista afectado pueda solicitar el restablecimiento de dicho equilibrio al contratante. Sin embargo, se debe dejar claro que no toda alteración en las condiciones contractuales genera la posibilidad de solicitar el restablecimiento del equilibrio financiero del contrato. Según lo anterior, los contratos estatales, deben ser pactados de tal manera que exista una interdependencia entre las prestaciones, es decir, como contratos sinalagmáticos que son.

Ridao y García (2013) explicaron que, los factores que han incidido en la inviabilidad financiera del grupo de concesiones, así como el déficit de explotación de las mismas. Asimismo, para la recolección de datos utilizaron el análisis de las normas jurídicas, así como estudio de casos para la investigación del estudio. Como resultados, concluyeron con brindar soluciones para las autopistas radiales y concesiones problemáticas. Recomendaron que es necesaria una reforma en la legislación española para que se logre mejorar y ver mayor eficiencia en la asignación de riesgos y retribuciones con respecto a las colaboraciones que existan entre los entes públicos y privados con respecto a infraestructura y servicios públicos.

Moron y Aguilera (2017) refirieron que, en esta investigación, es la relación autoritaria y unilateral tradicional de relación con las personas jurídicas, diversas

figuras de negociación bilateral que se producen mediante acuerdos, contratos o pactos de diversos contenidos, por ello, los principales actores que intervienen en la contratación estatal son el Estado y el sector privado interesado, que realizan una celebración de los contratos respectivos y brindar el servicio público recomendado.

Ridao (2012) explicó que la contratación pública constituye uno de los ámbitos más importantes de la actuación administrativa en el presente. Su significado económico y social, la complejidad inmanente al carácter básico del régimen jurídico de los contratos administrativos, así como la incidencia que sobre la financiación de obras públicas tienen las normas comunitarias relativas a la contención del déficit público, ponen de relieve que cualquier modificación normativa que afecte a este sector alcance una trascendencia suficiente como para recabar el interés de los operadores jurídicos.

Albalate, Bel y Bel (2015) refirieron que la ley pretende dar a conocer el aumento constante de la demanda de transporte, tanto de personas como de mercancías, en un mercado cada vez más abierto a la competencia; crecimiento que a su vez genera una demanda cada vez más importante de obras públicas viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias, así como un incremento proporcional en las necesidades financieras. Mediante el contrato de concesión la Administración confía al concesionario la construcción y explotación de la obra reconociéndole el derecho a percibir unas tarifas de los usuarios, de tal manera que aquél financia en primera instancia las obras y recupera después su inversión, incrementada en un porcentaje determinado, a través del cobro a estos últimos de peajes.

Condori (2019) desarrolló un estudio que tuvo como propósito la importancia de la construcción de los peajes y el mantenimiento de infraestructuras viales para el desarrollo socioeconómico, del cual se puede apreciar que los contratos privados del Estado con las concesionarias tienen como beneficio la construcción de un peaje y que son los pagos por las obras hechas y el mantenimiento que siempre debe brindar la concesionaria hasta que concluya el contrato. Se debe entender que los países latinoamericanos requieren de un mayor desarrollo económico y social, razón por la cual buscan invertir también en áreas con baja demanda de tráfico, en estos casos los contratos requieren ser adecuadamente



estructurados y los subsidios se vuelven necesarios para garantizar la rentabilidad de los proyectos.

Muñoz y Anguita (2018) desarrollaron un estudio que tuvo como propósito analizar de qué manera los sistemas de peaje urbano constituyen una gran medida altamente contributiva a la mejora de la sostenibilidad de los transportes en las grandes ciudades. El presente artículo ofrece una valoración y análisis de los cambios en el comportamiento de movilidad de los ciudadanos de Madrid como consecuencia de la implantación de un hipotético peaje en el centro urbano, se explica también que gracias a los peajes se vio un aumento en el uso del transporte público y una disminución en el uso de transporte informal y tener un registro de la cantidad de autos que se encuentran transitando; también podemos obtener que cuando una concesionaria tiene a su cargo un lugar de peaje tiene la obligación legal de tener un gran cuidado de mantener la vía en óptimas condiciones lo cual beneficia a todos los usuarios.

Cañas, Sanchez, Vassallo y Castroman (2006) realizaron una investigación en donde el establecimiento de una medida como el peaje urbano se justifica en su efectividad; esto es, se puede obtener que su alta capacidad para alcanzar objetivos como la reducción de la congestión, la mejora del medioambiente, de la salud, seguridad y habitabilidad urbana, además de permitir una fuente de ingresos adicional para inversiones en transporte sostenible. Luego de su puesta en funcionamiento, los principales peajes urbanos de anti congestión revelaban que los objetivos mencionados pueden ser logrados con éxito.

Rios (2016) refirió que la actual emergencia de la colaboración entre el ámbito público y privado en la provisión de las infraestructuras de servicio público son a consecuencia de las tensiones de tesorería de la Administración Pública. La ventaja de esta técnica se centra en el diálogo entre el sector público y el sector privado para consensuar la financiación y ejecución de proyectos, entre la buena relación de calidad y precio y un tratamiento en términos de contabilidad pública que determina un nulo impacto en la deuda pública.

Velásquez (2018) desarrolló que hace falta pues un nuevo marco normativo que favorezca la adecuada estructuración de proyectos, contratos y esquema de distribución de riesgos, ya que explica que no está a la vanguardia de todos los

acontecimientos humanos que suceden, así como es necesario que se prevea incentivos a la participación, se aclare los mecanismos de pago y, en particular, mejore la definición del nuevo contrato de colaboración entre público y privada, y de la fórmula del diálogo competitivo como procedimiento de adjudicación específico.

Gomes, Mello, Neto y Meza (2012) refirieron que mediante la actual emergencia de la colaboración entre público y privada en la provisión de infraestructuras de servicio público es consecuencia de las malas supervisiones de la Administración Pública. Las ventajas de esta técnica se concretan en el diálogo entre el sector público y el sector privado para consensuar la financiación y ejecución de proyectos.

Pintos y Ortega (2017) desarrolló un estudio donde se hace conocimiento sobre el contrato de concesiones, el cual contiene deberes y obligaciones de las concesionarias donde una de las cuales es el deber de cobro de peaje y debe cumplir con los servicios de mantenimiento, operación y auxilio vial entre otros, sin retribución alguna.

De esta manera, los párrafos que se redactarán a continuación explicarán las teorías relacionadas al tema de investigación, las cuales fueron base para la clasificación de las categorías del proyecto de investigación, así como la formulación de nuestra problemática. Asimismo, se detallarán conceptos de temas que tienen relación con el objeto de estudio del presente proyecto.

Ugarte (2010) describió que, con respecto al contrato de concesión, se debe saber que forma parte de los contratos atípicos o innominados. Siendo así, el contrato atípico se define como un contrato que no se encuentra legislado, pero que se ha ido incluyendo bajo los principios de licitud y buena fe conforme a las partes relacionadas contractualmente, respetando así el principio de autonomía de la voluntad de los contratantes. (p.20) Siendo así, este contrato es un contrato que ha surgido por la necesidad económica, el desarrollo en sí de este ámbito, por lo cual este tipo contrato existe respetando los principios contractuales.

Soria y Osterling (2014) explicaron que hay teorías para interpretar los contratos atípicos, tales como, la teoría de la absorción, en donde el contrato atípico es dividido en cada una de sus prestaciones, para así identificar el elemento

esencial, que es parte de un contrato típico, con la cual se llega a aplicar el contrato atípico conforme a las reglas del contrato nominado del elemento esencial; la segunda teoría es la teoría de la combinación, la misma que establece que cada elemento del contrato atípico es parte de un contrato típico, y debemos considerar cada una de sus reglas para su interpretación. Asimismo, está la teoría de la aplicación analógica en donde se analiza el contrato en conjunto con respecto a cada una de sus prestaciones para poder determinar a cuál contrato típico se asemeja, siendo así se interpretará conforme a las reglas del contrato típico del cual más se parece. (p.21-23). De manera que las teorías son el medio por el cual se comprende e interpretan estos tipos de contratos.

Alvarez y Reyes (2018) comentaron que, con respecto a los contratos celebrados en el Estado, el contrato de concesión se encuentra dentro de los contratos atípicos en la Administración Pública, por lo cual para la identificación de un contrato estatal se realiza por medio de actividad a desarrollar, conforme a los actos jurídicos que generen y las obligaciones contractuales que por el principio de autonomía de la voluntad, las partes se obligan a cumplir. (p.8) Los contratos realizados por la Administración también pueden formar parte de este tipo de contratos atípicos, siendo así el contrato de concesión es parte de esta clasificación contractual.

Soria y Osterling (2013) explicaron que, siendo así, en el ámbito estatal la concesión existe para que así la Administración brinde un tipo de autorización a otro ente, empresa privada, para que realice una determinada actividad por medio de las facultades que le otorga un contrato, el cual es un contrato administrativo. (p.107) Por medio de los contratos de concesión es que el Estado brinda la facultad a un ente privado de realizar obras o prestar servicios que le corresponden al estado.

Gómez (2001) refirió que ante la entrega en concesión a una empresa privada, el Estado tiene la facultad de fiscalizar el cumplimiento de estos contratos, que se otorguen los derechos pertinentes a las concesionarias sobre los predios en donde trabajarán, la transferencia de la concesión siempre y cuando la concesionara lo sugiera, que se modifiquen aspectos puntuales del contrato, y que ante alguna situación que vaya en contra de lo pactado se hagan efectivas

las garantías y penalidades previstas. (p.75). Con esto quiere decir que el Estado no deja de hacer acto de presencia durante el tiempo que la concesionaria realiza sus funciones, sino que realiza acciones pertinentes conforme a lo pactado, y teniendo en cuenta el cumplimiento del contrato por parte de la concesionaria de manera que el proyecto no se vea perjudicado por ninguna circunstancia.

Gomes, Mello, Neto y Meza (2012) refirieron que se promovió la inversión privada en el sector vial con la finalidad de mejorar la infraestructura vial terrestre; asimismo, se proyectaban a aumentar la seguridad vial. Más aún, se consideraron beneficios tales como generar nuevos empleos y reducir costos del transporte ante la creación de nuevas autopistas con mayor capacidad ante la demanda del tráfico vial que existe. (p.55)

Nalvarte (2017) explicó que desde que se estableció que el sector privado podía presentar proyectos de inversión por iniciativa propia, con la posibilidad de ser promotor en la inversión de los mismos, surgieron nuevas modalidades con respecto a las formas contractuales; de manera que se implementa el concepto de asociaciones público-privadas con el cual un inversor colabora con la entidad pública, formándose un contrato de colaboración mutua a largo plazo. Asimismo, se clasificó a las asociaciones público-privadas en dos; la primera es la autofinanciada que corresponde a los proyectos que por sus propios ingresos son rentables, mientras que la segunda es la cofinanciada en donde se requieren fondos públicos para lograr su rentabilidad por medio de acuerdos entre concesionaria y Estado para delimitar los fondos a usarse en el proyecto. (p.324-326)

Robusté (2002) sugirió que el peaje es susceptible de evolucionar, tal así que puede ser visto como un precio por un servicio, es decir puede presentarse para garantizar un servicio alternativo de carretera para los ciudadanos que buscan evitar la congestión vehicular. (p.3). Como se puede ver, este nuevo modelo quiere darse a conocer entre la ciudadanía como si fuera una opción que el estado brinda para quienes puedan tomarla, sin embargo, aquí hay un aspecto a considerar que son las tarifas.

Reyes (2009) explicó que con respecto al artículo 62 de la Constitución vigente, la libertad de contratar está garantizada, y que la modificación de términos

contractuales por medio de leyes no estaba permitida. Esto incluso alcanza a lo que se conoce como contratos con el Estado, que ni por medida legislativa puede ser susceptible de modificación. (p.156). Incluso, en la misma norma se puede apreciar que habrá situaciones que deban resolverse por laudo arbitral.

El comité de Proinversión en proyectos de infraestructura y de servicios públicos (2005) presentó las causas para suspender las obligaciones de un contrato de concesión vial: guerra, actos terroristas, sabotajes, eventos de fuerza mayor, o mutuo acuerdo. Asimismo, para el proceso de suspensión del cumplimiento de un contrato se inicia a solicitud de una de las partes que no pueda cumplir con las obligaciones, por lo que comunica su intención a la otra parte y al ente regulador. La otra parte debe dar a conocer su opinión, y el ente regulador decide. (p.127-128) Es decir, esta suspensión no es una decisión unilateral, las partes deben comunicarse, y finalmente el ente regulador es quien da el visto bueno a la suspensión del cumplimiento de las obligaciones contraídas por el contrato de concesión. De esta manera, la promulgación de una ley no es un mecanismo que suspende el cumplimiento del contrato.

Núñez (2016) explicó que, con respecto a los arbitrajes en el régimen de la inversión privada, de manera precisa en el aspecto de concesiones por obras de infraestructura, cumple la función de ser un mecanismo que garantiza al inversionista que, ante controversias con el Estado, quien es la otra parte dentro del contrato de concesión, la solución recaerá en un laudo arbitral. Y es que esta es una manera viable para que el Estado demuestre que la solución va a ser de la manera más imparcial posible, incluso con esta medida regulada en los contratos de concesión, el estado continúa la promoción y venta de proyectos. Porque si se pusiera en los contratos que los conflictos serían solucionados por una autoridad jurisdiccional del Estado, los inversionistas no se verían atraídos a firmar los contratos de concesión. (p.407-408).

El congreso de la república (2020) reguló con el artículo único de la ley N° 31018, ley sobre la suspensión del cobro de peaje, en donde dan a conocer que el objetivo de esta normativa es evitar que los trabajadores de las casetas de peaje tengan contacto con los usuarios y así por consiguiente impedir la continuidad de propagación del covid-19. Asimismo, afirman que con esta ley también se

garantiza el cumplimiento de aislamiento obligatorio de los ciudadanos durante el estado de emergencia promulgado por el poder ejecutivo. (p.1)

Arenas (2015) explicó que las medidas legislativas que se implementan cuando se trata de políticas públicas, deberían originarse conforme a la realidad que se está viviendo, deben ser orientadas en saber atender las necesidades del pueblo. Porque, si esas leyes o políticas públicas son ineficaces, es decir que el accionar de los sistemas políticos no puede dar soluciones y respuestas a estos temas, pueden generar desequilibrio en la vida del estado, y dar la sensación a la ciudadanía de que la vida del Estado está en crisis. (p.216)

### **III. METODOLOGÍA**

#### **3.1 Tipo y diseño de investigación**

El tipo de investigación es tipo de investigación básica, debido a que en ella se busca encontrar nuevos conocimientos. La investigación básica es por la cual se genera información nueva, la misma que aporta al conocimiento científico. (Sánchez, Reyes y Mejía, 2018, p.79). Asimismo, la investigación básica se realiza para explicar o comprender sobre la realidad que se estudia. (Sánchez, 2017, p.16) De esta manera, es que determinamos que el presente proyecto es de tipo básico, porque la finalidad es obtener información conforme a la situación real que se estudia.

El diseño de investigación es diseño de investigación fenomenológico, el cual se fundamenta en el estudio de las experiencias de vida con respecto a una situación determinada desde el punto de vista del sujeto de estudio. Este estudio busca comprender la experiencia vivida por los sujetos, y a su vez lo que ese fenómeno significa. Es decir, permite la comprensión de lo sucedido dentro de la dinámica del contexto, y todo ello por la descripción de vivencias, narración de historias y anécdotas. (Fuster, 2019, p. 2-3)

De manera que, este tipo de diseño deriva de la fenomenología, la misma que tiene como objetivo describir, de manera exacta, las cosas como aparecen, así como comprenderla desde la perspectiva de los sujetos. (Flores, 2018, p.19). Por medio de la experiencia de los participantes, es que obtendremos los datos necesarios para crear conocimiento. Por medio de sus respuestas entenderemos lo que perciben sobre el problema planteado.

#### **3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización**

La matriz de categorización apriorística contiene las categorías y subcategorías, que se encuentran vinculados con los temas principales del proyecto de investigación. Las categorías son el tópico y las subcategorías detallan en micro aspectos al tópico que es la categoría. Estas categorías se construyen antes del proceso de recolección de datos, por ello llevan el nombre de apriorística. (Cisterna, 2005, p.64). Para el presente proyecto, la tabla de categorías contiene

tres categorías, y cada una de las categorías tiene una sub categoría, que a la vez se desprende en tres criterios.

**Tabla 1**

Tabla de categorización

N°	<i>Categoría</i>	<i>Subcategoría</i>	<i>Criterio 1</i>	<i>Criterio 2</i>	<i>Criterio 3</i>
1	Procesos ante la suspensión de cobro de peaje. (Salazar, 2019, p.45)	Demandas de concesionarias contra el Estado. (Morón y Aguilera, 2017, p.176)	Vulnera la estabilidad jurídica para invertir en el Perú. (Danós, 2013, p. 4)	Vulneración de obligaciones contractuales. (Salina, 2016, p.334)	Crisis del estado (Colomer, 2013, p.286)
2	Beneficios para los ciudadanos. (Congresistas de la república, 2020, p.2)	Exención de cobro de peaje. (La presidencia de la república de Colombia, 2020, p.11)	Evitar contacto de la población. (Congreso de la república, 2020, p.1)	Precios de medicinas, combustible y alimentos. (García, 2020, p.68)	Compensaciones económicas para ayuda social (Caldera y Giraldo, 2013, p.68)
3	Efectos económicos en las concesionarias (Rico, 2015, p.99)	Pérdida de ingresos de las concesionarias. (Rico, 2015, p.101)	Suspensión de obligaciones contractuales. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016, p.19)	Fin del proyecto económico. (Ositran, 2016, p.18)	Mantenimiento de las vías (Ositran, 2016, p.12)

### 3.3 Escenario de estudio

La presente investigación comprende espacios en donde los participantes realizan sus labores durante el tiempo de aislamiento social obligatorio que se vive a raíz del estado de emergencia nacional. A estos espacios se accederá por medio de la plataforma de videoconferencia zoom, para obtener la información por parte de los expertos que son abogados, personas conocedoras de la situación legal, económica y social con respecto a temas de concesiones y derecho administrativo.



### **3.4 Participantes**

Los participantes para este proyecto de investigación, quienes serán la fuente por la cual se obtendrá la información sobre el tema, son abogados titulados y colegiados que ejercen la profesión y tienen conocimiento de derecho administrativo. De esta manera se contará con las entrevistas de tres abogados, los cuales son el señor Carlos Enrique Haro Vargas y la señora María Luisa del Pilar Moreno Porras, ambos de nacionalidad peruana; así como al señor Julián Andrés Carretero Rodríguez de nacionalidad colombiana.

### **3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

La técnica de recolección de datos que será empleada para obtener la información para este proyecto es la entrevista. Por medio de la entrevista es que el conocimiento se va a construir. Con la interacción entre el entrevistador y el entrevistado se obtienen los datos necesarios para la investigación. Por ello, es que se debe entender que en una entrevista el entrevistador debe intervenir poco y ser más quien escucha y permanece en segundo plano con respecto a lo que el entrevistado comente. (Hernández, Matos y Clementino, 2016, p. 27) Por lo que, ésta es la técnica que se empleará con respecto a este estudio.

El instrumento de recolección de datos es la guía de entrevista, la cual es una lista de determinados temas, ideas, áreas, que van a conversarse en la entrevista. Esta guía es organizada para permitir la flexibilidad y fluidez en la secuencia que se dé dentro de la entrevista. Es decir, esta guía es un mecanismo que usa el entrevistador para conducir de manera efectiva la entrevista. (Lewis, Bryman, Futing, 2004, p. 518)

### **3.6 Procedimiento**

El modo de recolección de información considerado para la búsqueda de datos es por medio de las plataformas virtuales, que contiene información académica, tales como Google Academy, Scopus, Scielo, y demás plataformas. Con la información encontrada, se construyeron las categorías, sub categorías y criterios desde fuentes como libros, artículos de revistas indizadas y tesis. De igual manera, debido a que este es un proyecto de investigación de diseño fenomenológico, se ha seleccionado como técnica de recolección de información la entrevista a los participantes, de quienes se obtendrá la información para dar respuesta a la problemática del estudio.

### **3.7 Rigor científico**

Con respecto al rigor científico en la investigación cualitativa, existen cuatro criterios encargados de evaluar la calidad científica del estudio realizado, criterios que son la dependencia, credibilidad, transferibilidad y confirmación (Díaz, 2019, p.31) Es así que con respecto a este proyecto de investigación, se indica cómo responde a esos criterios.

La dependencia es que diferentes investigadores realicen la recolección de datos dentro del campos similares y luego del análisis se verifique que tiene resultados similares. Es decir, la estrategia a seguir para obtener un mismo resultado. (Rojas y Osorio, 2017, p.66) Con respecto a este punto, solo se usará la entrevista como método de recolección de datos.

La credibilidad es cuando los resultados de la investigación son verdaderos conforme a las personas que participaron (sujetos de investigación), así como para quienes han estado presente ante el mismo fenómeno investigado. (Rojas y Osorio, 2017, p.67) Para asegurar el cumplimiento de este criterio, se realizará la triangulación de datos con respecto a las respuestas brindadas por los participantes en la entrevista.

La transferibilidad nos da a conocer la posibilidad de realizar el mismo estudio en otras poblaciones, es decir examinar cómo se ajustan en otro contexto, para lo cual se debe describir de manera exacta el lugar, así como las características de las personas participantes en el proyecto para dar a conocer el grado de transferibilidad. (Rojas y Osorio, 2017, p.68) Se recopilará información de manera minuciosa con respecto a las descripciones que los participantes brindarán sobre la problemática planteada, es decir el fenómeno estudiado.

La confirmabilidad es garantizar que existe veracidad en los resultados de la investigación conforme a las descripciones brindadas por los participantes del estudio. (Noreña, Alcaraz, Rojas y Rebolledo, 2012, p. 269) Para asegurar el cumplimiento de este criterio, se usará el método de triangulación de datos.

### **3.8 Método de análisis de datos**

Para el análisis e interpretación de datos se utiliza el programa ATLAS. Ti, con la finalidad de lograr analizar de las entrevistas que proporcionadas por los participantes. Siendo así, es una herramienta informática destinada a analizar

trabajos de investigación con enfoque cualitativo. Este software es necesario porque organizar y gestionar la información que se brinda al ingresar los datos que se obtuvieron mediante la investigación.

### **3.9 Aspectos éticos**

El aspecto ético de un proyecto de investigación constituye algo importante que va desde el inicio y continúa en el desarrollo del estudio investigativo. Es decir, debe estar presente desde el momento del planteamiento hasta la finalización del estudio, y continuar durante la socialización de los resultados. El investigador está comprometido a cumplir los principios éticos, en los cuales se encuentra la beneficencia, la justicia, la autonomía y confidencialidad, en especial caso con respecto a los sujetos de la investigación. (Moscoso y Diaz, 2018, p.53)

Se realizó el presente proyecto de investigación bajo el enfoque cualitativo, para lo cual se utilizó citas nacionales e internacionales de artículos científicos, conforme a lo establecido por las normas de referencia estilo APA (Asociación Americana de Psicología). Asimismo, se obedecen los lineamientos establecidos por la facultad de derecho de la universidad César Vallejo. De igual manera, los participantes (sujetos de la investigación) han brindado su autorización, un consentimiento informado, para ser entrevistados por parte de los investigadores. Por medio de la entrevista se obtendrá información que podrá ser de utilidad para el desarrollo de este proyecto de investigación. Por tanto, los investigadores actúan conforme a los aspectos relevantes del código de ética la investigación de la universidad César Vallejo, y además, conforme a la autorización por parte del comité de ética de la escuela académico profesional a la que pertenecen.

#### IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

##### Tabla 2

Categoría 1: Procesos ante la suspensión de cobro de peaje

---

Categoría 1: Procesos ante la suspensión de cobro de peaje

---

El primer participante argumentó que, sobre los contratos de concesión, las concesionarias se encargan de diversos servicios, tales como el tema de la seguridad en la vía, la iluminación, el auxilio motorizado, el tema del mantenimiento de las vías, entre otros. Asimismo, añadió que, a partir de la suspensión del cobro de peajes, estos servicios estuvieron suspendidos. Ahora bien, enfatizó a su vez que sobre una posible crisis de estado, habría que verlo en distintos ámbitos. En el tema político, afirma que sí hay una crisis porque muchos congresistas no entienden las implicancias de un contrato ley, o cómo se lleva un contrato de concesión. Enfatizó que también está el tema económico, debido a las cláusulas arbitrales, y que por ello habrían demandas por el periodo de no cobro, lo cual va a menguar el tema de las arcas nacionales porque se tendría que pagar una indemnización. Explicó además que el estado de emergencia tenía que verse de manera muy delicada en el tema de los peajes; porque lo fundamental del estado de emergencia era impedir que la gente saliera, es decir el espíritu de la norma debía perseguir eso, pero en la realidad, se vio a mucha gente trasladándose a pesar del estado de emergencia, por lo que hubo muchas afectaciones porque la ley de suspensión del cobro de peaje no persiguió el espíritu del estado de emergencia. Asimismo, detalló que sí afectaba al sistema de concesiones (a nivel constitucional), porque en la inversión que hace un privado para las obras públicas de un contrato de concesión, se comenzaba a disminuir el aspecto seguridad jurídica. Agregó que fue por eso que varios gobiernos estuvieron solicitando al congreso peruano que evalúe bien sus acciones porque vulneraban la seguridad jurídica de los inversionistas.

De igual manera, el segundo participante, explicó que la seguridad son las proposiciones normativas formuladas en clave hipotética que van a aplicar a cada situación concreta con absoluto respeto a las mismas y sin variación de criterio ante un supuesto similar. Asimismo, describió que la cuestión de la

---

estabilidad jurídica es que es un elemento que cualquier inversor va a mirar al momento de generar una inversión y entrar directamente a un contrato de concesión, lo cual implicaba no solo una estabilidad en el plano normativo, sino también una estabilidad institucional. Por lo cual determinó que, en el caso peruano, no consideraba que no hubiera una estabilidad política, sino que haría que los inversores sean más cautelosos.

Asimismo, argumentó que existen dos teorías para determinar si existe una violación contractual por parte del estado. Hizo hincapié en ambas teorías, por lo que, con la definición de la teoría del derecho del príncipe, argumentó que al confrontarla con esta ley de suspensión de cobro de peaje no habría, porque ello implica que la administración contratante tome una medida por fuera de sus capacidades de su condición contractual, y que por ello no se podía sancionar a la administración por cumplir una ley, debido a que está subordinada al cumplimiento de la misma. Siendo así, compartió el concepto de la segunda teoría, la teoría de la imprevisibilidad, y, afirmó que, sobre ese punto, que hay una ley que viene a cambiar totalmente la obligación del contrato, los efectos de esta vulneración o suspensión de la obligación contractual, hará que el estado tenga que dialogar.

De igual manera, dio énfasis al tema de crisis de estado. Comentó que, conforme a lo que se ha demostrado el comportamiento político y jurídico de los países del mundo, cuando se habla de una crisis de estado, se debe llegar a un punto de una situación grave, muy muy grave. Siendo así, manifestó que en Perú la crisis de estado es más una expresión jergo-político, y que la aplicación de disposiciones constitucionales no nos lleva a una crisis, porque no hubo parálisis del ejecutivo ni del legislativo, ni una ruptura generalizada de las relaciones que impidan el buen ejercicio de las instituciones. A su vez, enfatizó que es el Tribunal Constitucional quien decide sobre esta situación. En ese orden de ideas, acotó que en el caso de Colombia, la Corte Constitucional sí avaló la suspensión de los peajes para mitigar los efectos económicos lesivos que se presentaban durante esta situación de excepcionalidad.

Con respecto al tercer participante comentó que la ley que suspende el cobro de peaje a nivel nacional, ha vulnerado la estabilidad jurídica para invertir,

---

---

porque contraviene totalmente al artículo 62 la Constitución Política del Perú que garantiza y da mérito a estos contratos de concesión que tienen fuerza de ley y con tipo de cláusula pacta sunt servanta; por lo que, con esta ley, el estado propiciaba una arbitrariedad que crea una inestabilidad en el país. Asimismo, enfatizó que más que una vulneración hay un incumplimiento con la aplicación de la norma, porque esto viene por una decisión unilateral por parte del congreso, sin consultar con los organismos como Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), por lo que era una arbitrariedad que va a trasgredir el acuerdo de voluntades o el pacto realizado con el concesionario, afirmando así que sí existía vulneración contractual y que esto le faculta al concesionario ir a un arbitraje internacional y poder ganarlo.

Asimismo, sobre la crisis respondió que existía una doble situación. Detalló con esto que primero estaban los millones de soles que el estado podría pagar por los arbitrajes que se van a interponer, por lo cual opinó que las concesionarias ganarían con justa razón. Asimismo, enfatizó que el segundo tema es sobre las inversiones en nuestro país debido a que esta ley va a catalogar al país como inestable para futuros proyectos inversión; por lo que crea una crisis porque no va a haber ingresos, y a causa de ausencia de inversiones habrá desempleo. Con estos argumentos, finalizó diciendo que sí hubo una crisis, hasta que salió la sentencia que declaró fundada la demanda de inconstitucionalidad de la ley 31018. A su opinión, con este fallo se está dando confianza a los inversionistas, ese respaldo constitucional ayuda a que en un país se vea que entre los entes hay discrepancia que puede ser positiva.

---

**Tabla 3**

## Categoría 2: Beneficios para los ciudadanos

---

Categoría 2: Beneficios para los ciudadanos

---

Sobre este tema, el primer entrevistado comentó que no consideraba que los ciudadanos hayan sido beneficiados, al menos en el tema de cliente. Aseguró que las personas al ir a las boticas, no vieron el beneficio evidenciado en el costo de la medicina, respecto al tema de la suspensión del cobro de peaje. Continuó diciendo que el tema de suspensión de cobro de peaje ha favorecido a un grupo muy pequeño que son el sector transporte de mercancías, de alimentos, lo cual estimó que es el 0.5 de todo el desarrollo de traslado de equipos y alimentos, vehículos, que no abarca nada, según su criterio. Concluyó afirmando que solo ellos fueron favorecidos con el tema de la suspensión; sin embargo, el peruano de a pie, no se ha visto beneficiado en este tema.

Para el segundo entrevistado, comentó que conforme el Decreto 044-2020 para con la ley de suspensión de cobro de peaje, en el artículo 4.2 indica que no se suspenderán la utilización de las Vías Públicas, y el artículo 8.3 establecía que no se suspendía la circulación de transporte de carga, por lo que se llega asegurar que las mercancías puedan salir por medio marítimo, carretera o férreo. Agregó que, con respecto a la situación de usuarios en el Perú, sobre a quien se considera como tal; realizó una comparación con lo que sucedió en Colombia cuando se cerró la circulación de todo tipo de transporte. Allí se decretó que se impedía el cobro de peajes a los usuarios de personas naturales, pero las personas jurídicas, si tenían una obligación de pagar el monto registrado y estipulado por contrato. Siendo así, concluyó que lo que sucedió en Perú fue que el decreto ni la ley fueron lo suficientemente detalladas.

Asimismo, consideró que se debe entender que la idea de la suspensión fue para ayudar a la población de alguna manera, con el fin de ayudar a bajar un poco los precios de los bienes de primera necesidad de un hogar. Añadió que, en el caso de Colombia, él cree que sí ayudó debido a que se mantuvo los precios accesibles para todas las personas; sin embargo, enfatizó que el único inconveniente fue el precio de la gasolina que subió mucho, lo cual no ayudó del todo para algunas

---

---

empresas de transporte, las cuales tuvieron que subir algunos precios para compensar esas pérdidas. Concluyó diciendo que, con respecto a los demás puntos, sí se logró el cometido.

El tercer participante dijo que la razón de ser de este decreto que declara el estado de emergencia nacional es que fue emitido por la pandemia mundial, con el objeto de proteger la vida, la salud de la población, limitar el contagio, y por ello se limitó el tránsito personal. Siendo así, argumenta que si esta medida de suspensión del cobro se encuentra en estos lineamientos pues la respuesta es no, porque con esto no se va a aminorar el número de contagio. Añadió además que, esta fue una medida extrema y mal analizada por parte del congreso, que creían que así incentivaban la economía del país y la disminución del contagio. Enfatizó que esta suspensión no está de acuerdo con los lineamientos y, es más, en el informe del Ministerio de Salud (MINSA) se explica que si una persona realiza esta función de cobrar peaje esto no representa un nivel alto de contagio.

Asimismo, opinó que el tránsito vehicular bajó y continuó comentando que con respecto a que, al tema de economía, pues no había realmente vinculación ni impacto en el tipo económico en los bienes de primera necesidad en beneficio para los ciudadanos. Agregó que no veía que el beneficio sea bastante marcado, que fue lo que señalaron en la exposición de motivos de esta ley los legisladores, que iba a ser una ley que buscaba el beneficio de los ciudadanos.

A su vez, explicó que, aunque la norma señala que no tienen derecho, si existe una obligación natural con respecto al mantenimiento de las vías por parte de las concesionarias. Argumentó que el estado no puede pasar por encima de la constitución con una ley, porque una ley no modifica la constitución. Inculpó que, por ese motivo, las concesionarias tienen derecho a una compensación y que el estado está en la obligación de compensar económicamente a los concesionarios por este perjuicio.

---



#### Tabla 4

##### Categoría 3: Efectos económicos en las concesionarias

---

##### Categoría 3: Efectos económicos en las concesionarias.

---

El primer participante comentó que consideraba que sí se había vulnerado la estabilidad jurídica del país. Que, conforme al artículo 62 de la Constitución Política del Perú, los contratos de concesión tienen el marco de un contrato ley, lo cual genera estabilidad jurídica a los inversionistas para poder mantener la inversión más allá de lo que pase en los gobiernos. Agregó que todos los gobiernos que ingresan tienen la obligación de respetar estos contratos. Por lo que, al suspender los cobros de los peajes no se estaba respetando los contratos y ello afecta a la seguridad jurídica en tema de inversión. Y, en esa línea de ideas, afirmó que las concesionarias tendrían compensaciones económicas. Determinó que las concesionarias pondrán aplicar la cláusula arbitral que están en los contratos de concesión, y como la ley fue declarada inconstitucional, las concesionarias podrían tener todas las de ganar.

Explicó que el efecto negativo de esta ley es que el estado va a tener que solventar el tema de lo que determine el tribunal arbitral, es decir que deberá pagar por ese periodo que fue declarado suspendido el cobro de peaje. Asimismo, añadió que va a haber un desmedro en las arcas estatales por este tema.

Asimismo, con respecto al tema de mantenimiento de las vías, las concesionarias no tienen una obligación contractual pero sí una obligación social, que no está en un documento, pero que, a su parecer, es más importante que lo que se establece en un papel. Añadió que, con respecto a las políticas de gobierno corporativo, tema de las buenas prácticas de las empresas, éstas se encontraban destinadas a eso, en marcar una tendencia de empresa para realizar buenas acciones. Siendo así, concluyó diciendo que las empresas concesionarias deberían realizar el mantenimiento de las vías no por un marco contractual, sino por un deber social.

El segundo participante comentó su primera opinión acerca de la ley fue que es clara diciendo que no hay indemnización hasta que el tribunal constitucional diga lo contrario. Asimismo, explicó que, viéndolo de una forma diferente, se debe entender que las empresas tuvieron una gran pérdida durante este tiempo que estuvo cerrada, y por ello si pueden pedir una compensación. Añadió que, a manera de ejemplo, en Colombia usan lo que denominan como índice de impacto

---

fiscal, el cual es como un comodín que da el estado, de manera que explicó que, eso quiere decir que, si no estaba condenado y le retiraban sus derechos él podía precisar que lo que le estaban quitando iba a afectar en otros servicios que él está ofreciendo. Siendo así comentó que el litigio tiene que ser la última opción, porque se tiene que pensar que es bueno solucionar de una mejor manera y no afectar a ambas partes más de lo que ya se han visto afectadas.

Comentó que, más allá de pensar si tiene un aspecto negativo esta ley, se debía ver de un punto de vista de un inversor. Explicó que va a haber una resistencia por parte del inversor frente al hecho de invertir o de entrar en un contrato de concesión con el estado, porque los inversores siempre se harán esta pregunta de “¿Cuál es el riesgo para mí? ¿En qué me beneficia esto?”. Entonces, agregó, que más que un efecto negativo, es que va a poner o crear una alerta en la empresa porque va a decir que puede ser que el estado lo vuelva a hacer. Sin embargo, concluyó diciendo que siempre habrá una contratación con el estado por las empresas porque les ayuda a crecer y tener cierto prestigio.

De igual manera, manifestó que, la empresa siempre se pregunta cuál es el riesgo que va a tomar, y se sabe que para las empresas pactar con el estado siempre será muy beneficioso. Con eso argumentó que no va a ver un solo inversor que no quiera invertir en el Perú, y sobre todo en el rubro de la construcción e infraestructura vial que es muy llamativo.

En ese orden de ideas, afirmó que consideraba que la concesionaría debía realizar el mantenimiento de las vías durante el tiempo que durara la suspensión del cobro de peaje. Fundamentó su respuesta en la teoría de la imposición, que dice que el contrato se debe ejecutar conforme a lo que fue pactado, lo que implica, a su opinión, que la concesionaria deba afectar ciertos fondos para el mantenimiento de las vías. Sin embargo, también añadió que esto da paso a lo explicó sobre lo que genera que el estado tenga una responsabilidad contractual con el concesionario. Por último, explicó que, aunque no sepa hasta qué punto las inversoras irían a un juzgado, cree que solo queda esperar que decisiones van a tomar ellas y estar a las expectativas de ver si piden una indemnización o solo piden una ayuda.

---

---

Con respecto al tercer participante, cree que este precedente del legislativo no solo tuvo y tiene efecto negativo en las inversiones, sino que en el futuro va a originar separatismo entre los poderes del estado, falta de acuerdos entre los organismos claves que son el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) y la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN), así como un perjuicio en la economía. Asimismo, determinó que hay muchas aristas en ese punto y, que al unirlo a la brecha de desempleo y la caída del PBI, atenta contra la estabilidad jurídica del país, la economía e incluso que ocasiona divisionismo, Por lo que afirma que este es un impacto bastante fuerte que repercute hasta en lo laboral.

A su vez, explicó que en el marco legal de los contratos de concesión existe un derecho del estado a respetar las inversiones, por lo que, si el estado vulnera a través del legislativo estos contratos, está dando la espalda a un sistema de inversiones que puede y debe seguir funcionando en el país. Por eso, opina que es bueno que se haya declarado fundada la inconstitucionalidad de esta norma. Asimismo, resaltó que esta medida si afecta. Refirió que existía una línea que es así: el estado por medio del congreso declaró la suspensión sin análisis, sin consultar a Ositran ni a Proinversion, por ello el efecto iba a ser que la concesionaria iba a interponer un arbitraje internacional y con ello iba a ganar. En esa línea de ideas, enfatizó que el sistema de concesiones se iba a ver afectado en eso sentido y, que incluso, no seríamos un destino atractivo para las inversiones.

Siendo así, explicó que en los contratos de concesión se plantea que la concesionaria vive del cobro de peaje, por lo que las labores de mantenimiento lo realizan en mérito del cobro de peaje, por lo que si la concesionaria no cobra, no tendría el dinero para realizar esas acciones. Siendo así, añadió que si como concesionaria no realizó la conservación de carreteras, podría haber accidentes de tránsito por doquier, que es un perjuicio a ciudadanos y conductores. Asimismo, enfatizó que la responsabilidad habría sido del estado si hubiera ocurrido un accidente porque le suspendió a la concesionaria la facultad de cobrar; es decir, hubieran existido demandas, denuncias contra el estado. En ese orden de ideas, expresó que el congreso debió analizar y llamar a Proinversion, Ositran y a un

---

---

representante de las concesionarias para explicarle la razón del porque se suspendía este cobro de peaje.

---

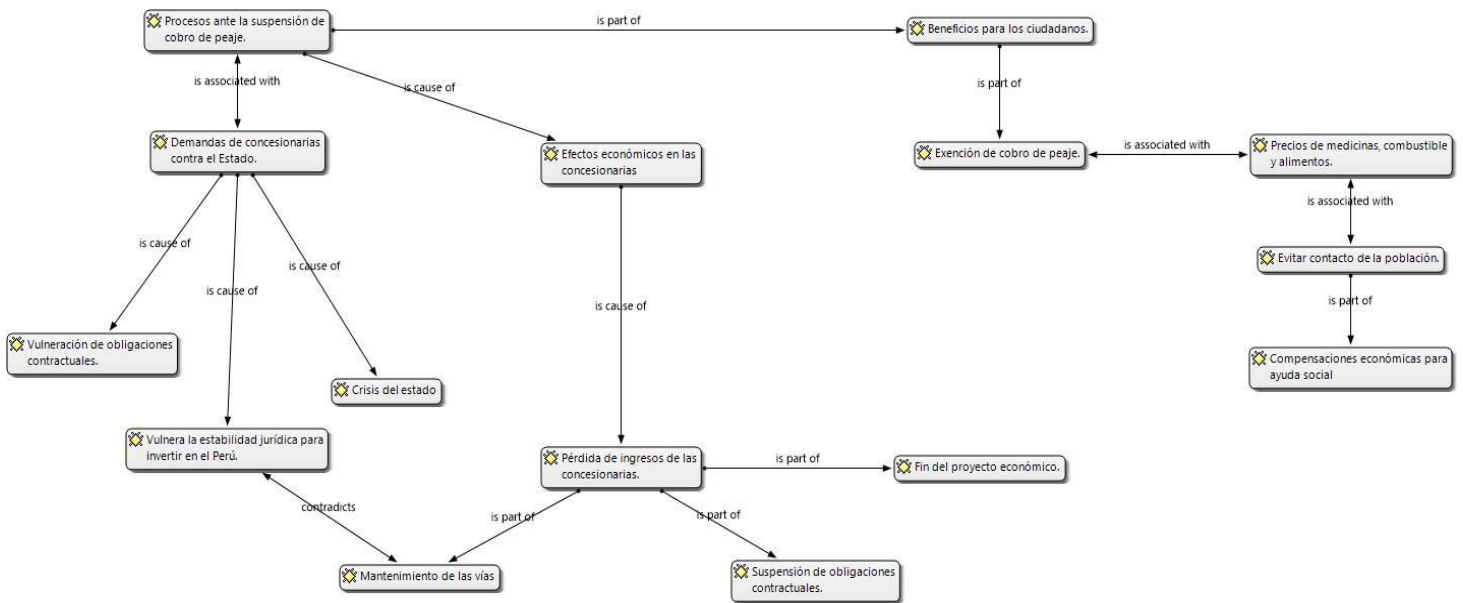


Figura 1  
Red de categorización

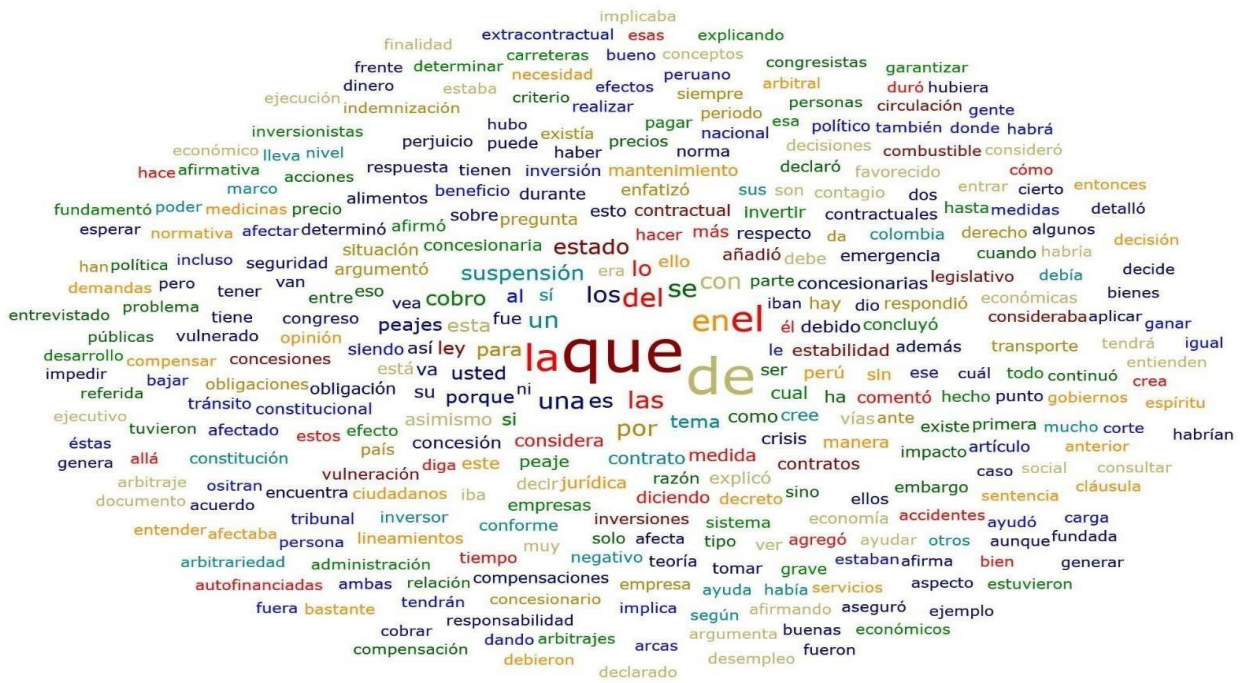


Figura 2  
Nube de palabras

La estabilidad jurídica para invertir en el Perú y el concepto de crisis de estado sobre los acontecimientos que surgieron a raíz de la promulgación de la ley que suspendía el cobro de peajes, los entrevistados coinciden a lo referido por Flores (2019) quien expresa que es necesaria la seguridad jurídica para que el inversor extranjero decida firmar contratos con el Estado, contratos administrativo en donde se tiene en cuenta cada aspecto, porque todo influye en cómo se desarrollará el contrato de concesión, es decir la estabilidad tanto institucional como normativa son las que brindan seguridad al inversionista y, con ellas coexistiendo en la vida gubernamental del estado, se evita ingresar a una crisis. Siendo así, los entrevistados creen que se produjo una vulneración en la estabilidad jurídica por aplicarse una norma como ésta.

Asimismo, los participantes CEHV y MLPMP consideran que en el Perú existió una crisis hasta que el Tribunal Constitucional declaró inconstitucional esta ley, siendo así coinciden con respecto al concepto de la crisis del Estado de Arenas (2015) detalla que para que un país ingrese a ser considerado como tal, debe existir una situación en donde las leyes y las políticas públicas, orientadas a atender las necesidades del pueblo son ineficaces, no brindan soluciones y continúan generando inestabilidad. Sin embargo, el participante JACR discrepa, explicando que en el Perú no ocurrió debido a que la vida institucional estatal no fue afectada, es decir los poderes del Estado continuando funcionando y respondiendo a las situaciones que se presentaban en la sociedad.

Asimismo, los entrevistados coinciden con Morón y Aguilera (2017) sobre el concepto de las obligaciones contractuales, las cuales nacen con el consentimiento de los participantes en el contrato de concesión, es decir personas jurídicas del sector privado y el estado. Siendo así estas obligaciones contractuales deben cumplirse a cabalidad, más aún cuando se trata de contratos con el Estado, porque de ello depende que se mantenga parte del equilibrio económico del país, de ser considerado un destino atractivo para las inversiones, que las obras de infraestructura y los servicios conexos sean parte de un contrato de concesión que trae beneficio a todo el Estado.

De igual manera, coinciden con Aponte y Gamarra (2011) quienes advierten que ante el rompimiento del equilibrio en los contratos pactados entre el Estado y las

empresas privadas, va a existir la necesidad de que se restablezca este equilibrio, que en este caso sería financiero, sobre la suspensión de cobro de peajes. Y, con ello es que se da a entender que la vulneración de obligaciones contractuales se manifiesta cuando se pierde el equilibrio en el contrato pactado, cuando una de las partes decide actuar a nombre propio y realizar acciones que contravengan a la esencia del contrato, al respeto por el principio de pacta sunt servanta. Esto fue desarrollado con mayor amplitud por el entrevistado JACR, quien afirmó que existen dos teorías para evaluar la responsabilidad del Estado en este tipo de contrato, siendo así describió las teorías del hecho del príncipe y de la imprevisibilidad, con lo cual afirma que lo sucedido en Perú corresponde a la segunda teoría.

Acerca de los contratos de concesión firmados entre el Estado y las concesionarias, los participantes tienen coinciden con lo descrito por Gómez (2001), quien refiere que al momento en que el Estado firma un contrato con las concesionarias, ellos no se deslindan del todo del tramo concesionado, de manera que tienen incluso la potestad de sancionar luego de verificarse si la empresa concesionaria va en contra de lo pactado en el contrato. En este caso, es claro al precisar que es la concesionaria quien debe actuar en contra de los lineamientos o cláusulas contractuales para que el Estado realice estas acciones; sin embargo, de ser contrario el caso, se sobre entiende que el Estado es quien debe responder por no cumplir con los pactado en el contrato de concesión.

Sobre la vulneración a las obligaciones contractuales, los participantes coinciden con lo explicado por Reyes (2009) quien comenta que es por el artículo 62 de la Constitución Política del Perú que existe la defensa del derecho de libertad contractual en el país, y que estos contratos firmados y pactados no pueden ser modificados ni por una medida legislativa que designe el gobierno de turno. Es en ese orden de ideas que la mayoría de entrevistados coinciden sobre la existencia de vulneración contractual al promulgarse la suspensión de cobro de peaje. Y eso se puede verificar, debido a que el artículo 62 es quien delimita que estos contratos tienen que ser respetados, por lo que la esencia del contrato, hasta la cláusula más mínima, no debe cambiar de manera unilateral una vez que han sido pactados.

Los participantes tienen conocimiento que, para suspender una obligación contractual, se debe tener en cuenta que lo esencial es que no puede ser de manera unilateral, porque de ser así, afecta en el normal desarrollo del contrato. Deben suceder situaciones que impidan a una o ambas partes a poder continuar cumpliendo con la obligación pactada; siendo así coinciden con el Comité de Proinversión en proyectos de infraestructura y servicios públicos (2005) que explica las causas para que pueda llevarse a cabo una suspensión de las obligaciones contractuales, en donde está determinado que son situaciones que influyen en la vida del Estado, tales como actos terroristas, sabotajes, eventos de fuerza mayor y de mutuo acuerdo.

Los participantes coinciden con lo descrito por Nalvarte (2017) debido a que tienen conocimiento de que este contrato de concesión se implementa con la figura de asociaciones público-privadas, en donde un inversor va a firmar un contrato con el Estado para colaborar con la entidad pública, siendo así ese contrato de colaboración mutua y de largo plazo. De manera que, este contrato posiciona a ambas partes en una misma línea, ninguna es superior a la otra, ambos saben sus obligaciones, deberes y derechos, y que no pueden realizar ninguna acción que esté contrario a lo establecido en el acuerdo.

En esa línea, los participantes reconocen los parámetros y coinciden con las palabras de Alvarez y Reyes (2018), quienes explican que estos contratos de concesión generan obligaciones contractuales por medio del principio de autonomía de la voluntad, por lo que las partes firmantes se obligan a cumplir. Asimismo, coinciden con Ugarte (2019) que también describe a este tipo de contrato como uno en el cual debe respetarse el principio de licitud, la buena fe, y que es por esa voluntad autónoma de las partes que se comprometen en un contrato.

Siguiendo ese orden de ideas, los participantes coinciden advirtiendo que en sí esta normativa de suspender el cobro de peajes a nivel nacional no se encuentra establecida conforme a los lineamientos y objetivos del Decreto de Urgencia 044-2020, con el cual se declara el estado de emergencia, por lo que discrepan con lo promulgado por el Congreso de la República (2020) quienes regulan esta ley 31018 de suspensión de cobro de peaje, describiendo que la misma normativa



busca evitar la propagación del virus entre trabajadores y ciudadanos, y que con ello se cumpliera el aislamiento obligatorio dispuesto en el decreto que aprobaba el estado de emergencia en el Perú. Esta situación incluso es discutida a mayor profundidad por el participante MLPMP, quien comenta que conforme a los lineamientos del Ministerio de Salud - Minsa, se explica que una persona que cobra peajes no representa un nivel alto de contagio, es decir esta ley no se encontraba conforme realmente al objetivo del Decreto de Urgencia que era evitar que el covid-19 continuara infectando a los ciudadanos.

Entonces, incluso se ve el tema sobre si beneficia en a los ciudadanos esta normativa; los participantes coinciden con lo descrito por Cañas, Sánchez, Vassallo y Castroman (2006) quienes explican que es gracias a la existencia de los peajes urbanos que se logra no solo la reducción de la congestión vehicular, sino también que exista seguridad para los ciudadanos, para quienes usan los tramos cuando circulan. En ese orden de ideas, se establece que se logra un beneficio más allá de lo estimado con la existencia de los peajes. Sin embargo, ante la suspensión del cobro del peaje, los participantes no encontraron beneficio alguno ni en cuestión de los precios de los productos de primera necesidad.

Y, es que ellos coinciden que esta medida en sí debía al menos sujetarse a buscar ese beneficio en precios, pero todos los participantes afirman que esto no sucedió, es decir que no existió beneficio a la ciudadanía en general, sino que es con la existencia de los peajes que uno si puede ver que obtiene una mejor calidad de vida con respecto al uso de la infraestructura vial. Y eso coincide con lo explicado por Robusté (2002) quien sugiere que el peaje al ser susceptible de evolución puede ayudar a un cambio más dinámico en el servicio que se obtiene con el mismo, brindando así esa alternativa para evitar la congestión vehicular que es algo a lo que se enfrentan los ciudadanos en un tiempo normal.

Se tiene en cuenta que, en un principio, esta situación de emergencia en la que el país comenzó a vivir, el tránsito vehicular bajó, pero ni con ello se logró evidenciar beneficio a la población, ya que ellos no se movilizaban del todo con vehículos. Incluso, cuando las medidas de aislamiento social se volvían más flexibles y esta ley seguía en vigencia, muchos comenzaron a usar las vías

concesionadas y, a pesar de ello esta ley de suspensión de cobro de peaje, perdía más credibilidad ante los ojos de los expertos.

Siendo así se debe ingresar a detalle sobre como esto afecta al funcionamiento de la concesionaria, sus efectos económicos. Los entrevistados de manera unánime coinciden en reconocer los tipos de concesionarias conforme a las asociaciones público-privadas tal cual lo explica Nalvarte (2017) quien determina que existen dos tipos de concesionarias, siendo la cofinanciada una figura en donde el estado es quien en sí brinda apoyo económico a la concesionaria y es por eso que el peaje es solo una ganancia extra para la empresa, mientras que en el caso de las concesionarias autofinanciadas, son quienes arriesgan su propio capital en este contrato, por lo cual el recibir, el cobrar el peaje es esencial para la subsistencia de la concesionaria misma y de sus colaboradores.

Con ello se ingresa a detalle a comprender sobre las obligaciones contractuales. Los participantes coinciden con Pintos y Ortega (2017) explican que en los contratos de concesiones se establecen obligaciones tanto para el concesionario como para el concedente, que en este caso son la empresa y el Estado. Asimismo, con Gomes, Mello, Neto y Meza (2012) refuerzan esta idea explicando que ante la colaboración público privada debe existir diálogo para consensuar la financiación y ejecución del proyecto en el que se obliga a cumplir la concesionaria. Los participantes tienen conocimiento que en este contrato existe la necesidad de proteger la autonomía de las partes y que las decisiones sobre las modificaciones deben comunicarse entre ambas partes.

Ahondando en ello, los participantes expresan que las suspensiones de obligaciones contractuales deben ser conforme a lo establecido, sin embargo precisan sobre los efectos que puede tener esta suspensión realizada de manera unilateral, por parte del Estado. Ellos coinciden con El comité de Proinversión en proyectos de infraestructura y de servicios públicos (2005) que es claro al expresar que la suspensión del cumplimiento de obligaciones contractuales debe darse por medio de un proceso, en donde una de las partes comunique el motivo por el cual no puede continuar cumpliendo sus obligaciones, y la otra responda, un proceso donde existe una entidad superior que supervisa el proceso.

Para los participantes CEHV y MLPMP el efecto de la suspensión es negativo. Ambos refieren que si este tema llegase a un tribunal arbitral, sería el Estado el responsable de pagar las compensaciones a las concesionarias afectadas, que en este caso serían las autofinancias, otorgarles compensaciones económicas a las concesionarias por haber realizado una suspensión sin previa consulta a ellos, e incluso sin tener en cuenta a quienes son los administradores estatales sobre temas de infraestructura vital y transporte, tales como Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - Ositran, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - Sutran y la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Proinversión.

Con respecto a las líneas anteriormente escritas, todos los participantes coinciden con lo descrito por Nuñez (2016) que explica que los arbitrajes con respecto a las concesiones por obras de infraestructura, son una manera viable para resolver los conflictos que surgen durante la ejecución del contrato de concesión, y que la solución del conflicto recae en un laudo arbitral.

Siendo así, esto coincide con lo determinado por Reyes (2009) que explica que la libertad de contratar está garantizada por la Constitución, y que los contratos no pueden ser modificados por leyes, porque de ser así podría generarse el conflicto que los llevaría a resolver sus controversias en el fuero arbitral. Entonces, es viable que ante esta situación donde se suspende la posibilidad a una de las partes de continuar exigiendo un derecho que le corresponde, con el cual cumple con sus obligaciones, por una ley que va en contra de principios constitucionales como el *pacta sunt servanta*; las concesionarias puedan ir ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones – CIADI, un proceso de arbitraje que podría costar más de lo previsto.

Sin embargo, el participante JACR discrepa con iniciar inmediatamente procesos sobre el tema, y sugiere que antes de accionar el aparato jurisdiccional o ir ante un centro de arbitraje, lo más importante, y lo que el Estado debe fomentar es el diálogo. El Estado debe promover un diálogo equitativo, debido a que ambos son partes del contrato; antes de promulgar leyes, debe buscar acciones y soluciones que sean en favor del contrato pactado. Esto nos lleva a observar de igual

manera que los participantes consideran que las concesionarias afectadas por esta medida, muy al margen de lo que diga la ley de suspensión de cobro de peajes, merecen un derecho compensatorio.

Ahondando en lo que respecta a las obligaciones contractuales de una empresa concesionaria, explicando el detalle de las vías, de la infraestructura vial, los entrevistados coinciden con la importancia de este aspecto, y con lo descrito por Condori (2019) quien comenta que el mantenimiento de las vías debe realizarse hasta la culminación del contrato de concesión, es decir su resolución.

Asimismo, coinciden con lo descrito por Muñoz y Anguita (2018) quienes precisan que es obligación legal de la concesionaria mantener en condiciones óptimas los tramos a su cargo; sin embargo, resalta que eso es posible con el dinero que se recauda del cobro de los peajes. Este detalle es referido con mayor profundidad por el participante CEHV, quien comenta que una concesionaria más que actuar por lo establecido por ley sobre el mantenimiento de las vías, ellos debían continuar con esta función al margen de la suspensión por razón de responsabilidad social para con el ciudadano, de una responsabilidad que adquiere al firmar un contrato de esta magnitud donde no solo recibe un beneficio que es cobrar un peaje, sino que se compromete a que las vías, las señalizaciones, el servicio de ambulancia, la seguridad, y demás factores conexos, estén al alcance del ciudadano.

## **V. CONCLUSIONES**

Se concluye que, sobre la repercusión en el contrato de concesión ante la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia sanitaria nacional, se precisa que el contrato de concesión no fue analizado como se corresponde, como un contrato en el cual dos partes acuerdan voluntariamente obligaciones a cumplir, y que por esa libertad y por el principio de la autonomía de la voluntad, se debe respetar el contrato. Ambas partes son responsables del mismo, por lo que suspender un contrato es por consenso de ambas, debido a que por el artículo 62 de la Constitución Política del Perú establece que se garantiza la protección de la libertad contractual y del contrato, que no puede ser modificado por ley. Siendo así la repercusión ha terminado siendo una vulneración a este tipo contractual, una vulneración que el Congreso de la República originó al promulgar una ley sobre un tema que debía ser observado con más precisión por parte de organismos como Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - Ositran, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - Sutran y la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Proinversión.

Concluimos que, sobre identificar los efectos legales de la suspensión de los contratos entre el estado y las concesionarias, se ha podido apreciar que serían procedentes las demandas y medidas cautelares que podrían interponer las concesionarias por la entrada en vigencia de esta ley, así como el presentar un arbitraje ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversión - CIADI. En ese orden de ideas, se destaca que no solo habrían procesos entre concesionarias y el Estado, sino también entre poderes del Estado. Se resalta que esta ley ha sido promulgada por insistencia del Congreso sin tener la aprobación de Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - Ositran, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - Sutran y Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Proinversión, ni del Poder Ejecutivo, por lo que este último ha sido el autor de la demanda de inconstitucionalidad de la norma. Siendo así, el Tribunal Constitucional se pronunció y dio a conocer que, en efecto, esta normativa vulneraba lo establecido Constitución sobre los contratos.

A manera de conclusión, con respecto a explicar los beneficios de la suspensión del cobro de peaje en los ciudadanos, es evidente que en el Perú no existió beneficio económico ni social para la ciudadanía. Es decir, los precios de los elementos esenciales para la ciudadanía, tales como alimentos y medicinas, no se vieron afectados por la entrada en vigencia de la ley. Asimismo, el riesgo del contagio entre un trabajador en caseta de peajes y un ciudadano que transita por esas vías es mínimo. Con ello se da a entender que esta ley que fue promulgada durante el estado de emergencia sanitaria en el país bajo el objetivo de evitar un aumento de contagios del covid-19, realmente no correspondía, es decir no se encontraba dentro del objetivo del Decreto Supremo N° 044-2020-PCM.

Para concluir con respecto a demostrar el perjuicio económico en las concesionarias ante la suspensión del contrato de concesión, se evidencia que sí existió una vulneración a las obligaciones contractuales que tenían las concesionarias. Las concesionarias autofinanciadas, que son sobre las cuales se centra esta investigación, no podían continuar cobrando los peajes de los autos que transitaran por sus vías, es decir los ingresos que ellos tenían estimados por recibir fueron modificados por una ley. Siendo así, el daño que ha surgido en las concesionarias es sobre el riesgo económico, ya que ellas ingresan al contrato con un plan de inversión estimado, con un proyecto económico. Además, estas empresas, por una cuestión de principios responsabilidad social, debían continuar realizando el mantenimiento y la mejora de las vías y de los elementos que garantizan seguridad vial a los ciudadanos, es decir realizar actividades que generan gastos sin tener ingresos.

## **VI. RECOMENDACIONES**

Se recomienda que, el legislativo al promulgar normas en materia de contratos de concesión que son acordados con las asociaciones público-privadas, deben tener una mesa de diálogo con los representantes de los organismos encargados de regular el sistema de transportes y de inversión, tales como Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN y Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN; así como con las empresas concesionarias. Las normativas que involucran la continuidad de las obligaciones contractuales deben respetar y garantizar en todo momento el respeto al principio del pacta sunt servanta y el artículo 62 de la Constitución Política del Perú.

Se recomienda que, ante una suspensión unilateral del cumplimiento de obligaciones contractuales, tal como lo planteó y estableció la Ley N° 31018. el Estado debería considerar incluir en las cláusulas contractuales como se procederá y ejecutarán las obligaciones contractuales de los contratos de concesión ante un estado de emergencia nacional en razón de emergencia sanitaria, es decir cuando existan pandemias; donde debe determinar si las concesionarias continúan o no con el cobro de peajes, o establecer un beneficio económico o un tipo de seguro a las empresas concesionarias en razón de las pérdidas económicas que éstas presentarían si se requiriera esta suspensión, de manera que así se evitarían los procesos ante órganos jurisdiccionales en el Estado por la vulneración de sus derechos contractuales o ante un fuero arbitral como el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones - CIADI. El estado debe priorizar el diálogo antes de tomar una decisión legislativa que repercute en los contratos firmados por la administración pública; un diálogo que debe extenderse incluso entre los mismos organismos estatales.

Se recomienda que, antes de promover una propuesta legislativa que tiene como objetivo seguir lineamientos de un Decreto Supremo el cual tiene por razón de ser la protección de los ciudadanos, tal como es el Decreto Supremo N° 044-2020- PCM, se realice un estudio con profesionales especializados en temas de prevención de riesgo sanitario, de manera que las leyes sean congruentes con

el objetivo planteado al promulgarse, y se evite caer en contradicciones legislativas.

Se recomienda que, el gobierno debe analizar los perjuicios económicos que puede ocasionar ante la promulgación de una normativa sobre contratos en donde es el mismo Estado quien es parte. Es decir, las normativas contractuales deben estar conforme a los parámetros Constitucionales y principios generales del derecho, debe existir respeto sobre los mismos, para de esta manera garantizar a las empresas que desean ser parte de un proyecto de inversión por medio de un contrato de concesión, se sienta seguras y tengan la certeza que al margen del gobierno que se encuentre de turno, sus derechos contractuales no se verán vulnerados, y con ello tampoco los ingresos económicos que han proyectado que obtendrán.



## REFERENCIAS

- Albalade, D., Bel, G. y Bel, P. (2015). Tropezando dos veces con la misma piedra: quiebra de autopistas de peaje y costes para contribuyentes y usuarios. *Revista de Economía Aplicada*, 67(XXIII), 131-152.  
<http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/66014/1/648952.pdf>
- Aponte, E. y Gamarra, M. (2011). El hecho del príncipe como causal de rompimiento del equilibrio económico en los contratos. *IUSTITIA*, 9(2011), 421-437.  
<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:szW2IGFSm1qJ:https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5978963.pdf+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=pe>
- Arenas, A. (2016). Crisis del estado democrático: un acercamiento teórico y ético. *Revista Educación y Desarrollo Social*, 10(1), 214-229.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5386132>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2016). *Asociaciones público privadas en Perú: análisis del nuevo marco legal. El contrato de APP, compromisos y garantías del estado y gestión de modificaciones contractuales*.  
[https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv\\_privada/capacitaciones/modulo\\_5.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/capacitaciones/modulo_5.pdf)
- Caldera, D, E. y Giraldo, V, L. (2013). Propuesta de un sistema de compensación que impacte Directamente la satisfacción laboral de la Empresa de Servicios Temporales S&A Servicio y Asesorías S.A. [trabajo de grado para optar título de especialista en Gestión del Talento Humano y Productividad, Universidad de Medellín] Repositorio Institucional de la Universidad de Medellín.  
<https://repository.udem.edu.co/bitstream/handle/11407/186/Propuesta%20de%20un%20sistema%20de%20compensaci%C3%B3n%20que%20impacte%20directamente%20la%20satisfacci%C3%B3n%20laboral%20de%20la%20empresa%20de%20servicios%20temporales%20S&A%20Servicios%20y%20Asesor%C3%ADas%20S.A.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Cañas, M., Sánchez, A., Vassallo, J. y Castroman, A. (2006) Modernización y conservación de Carreteras mediante concesiones de peaje sombra. *Estudios de construcción y transporte*, 104(2006), 87-102.  
[http://www2.caminos.upm.es/Departamentos/construccion/Economia/catedra/doc/FO\\_MENTO%20PEAJE%20SOMBRA.pdf](http://www2.caminos.upm.es/Departamentos/construccion/Economia/catedra/doc/FO_MENTO%20PEAJE%20SOMBRA.pdf)
- Cisterna, F. (2005). Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación cualitativa. *Theoria*, 14(1), 61-71.  
<http://www.ubiobio.cl/theoria/v/v14/a6.pdf?PHPSESSID=2658468bdb78a164febc0ee6ce982258>

- Colomer, A. (2013). La crisis del estado y la reconstrucción del estado de derecho en las organizaciones regionales de integración de estados. *Teoría y Realidad Constitucional*, 31(2013), 279-297  
<https://doi.org/10.5944/trc.31.2013.10309>
- Condori, R, K. (2019). *Asociación público privada en carreteras de peaje en Latinoamérica: análisis y estudio de casos prácticos en Colombia, Chile y Perú* [tesis de maestría, Universidad Politécnica de Madrid] Biblioteca ETSI Civil.  
[http://oa.upm.es/56879/1/TFM\\_KELLY\\_CONDORI\\_RIVERA.pdf](http://oa.upm.es/56879/1/TFM_KELLY_CONDORI_RIVERA.pdf)
- Congresistas de la República. (2020). Proyecto de ley que suspende el cobro de peajes en todas las rutas a nivel nacional durante el estado de emergencia declarado a causa de la pandemia COVID-19.  
[http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016\\_2021/Proyectos\\_de\\_Ley\\_y\\_de\\_Resoluciones\\_Legislativas/PL04985-20200401.pdf](http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Proyectos_de_Ley_y_de_Resoluciones_Legislativas/PL04985-20200401.pdf)
- Congreso de la República (2020). Ley N° 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 de covid-19. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-que-suspende-el-cobro-de-peajes-en-la-red-vial-nacional-ley-n-31018-1866203-1/>
- Danós, J. (2013). Los convenios de estabilidad jurídica o también denominados contratos leyes en el Perú. *Revista IUS ET VERITAS*, 23(46), 258-269.  
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/11971/12539>
- Departamento de investigación y documentación parlamentaria. (2018) *Criterios para la determinación de peajes viables y sus tarifas en Perú, Chile, Colombia y España*.  
[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5\\_uibd.nsf/C3043EA08B4DCF81052583270062E7C5/\\$FILE/07CriteriosparalaDeterminaci%C3%B3ndePeajes.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/C3043EA08B4DCF81052583270062E7C5/$FILE/07CriteriosparalaDeterminaci%C3%B3ndePeajes.pdf)
- Díaz, C. (2019). Las estrategias para asegurar la calidad de la investigación cualitativa. El caso de los artículos publicados en revistas de educación. *Revista Lusófona de Educação*, 44(44), 29-45.  
<https://doi.org/10.24140/issn.1645-7250.rle44.02>
- Díaz, L., Torruco, U, Martínez, M. y Varela, M. (2013). La entrevista, recurso flexible y Dinámico. *Elsevier México*, 2(79), 162-167.  
<https://www.elsevier.es/es-revista-investigacion-educacion-medica-343-pdf-S2007505713727066>
- El comité de Proinversión en proyectos de infraestructura y de servicios públicos (2005). *Segundo proyecto de contrato de concesión (versión aplicable para el tramo 5)*.  
[https://www.proyectosapp.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/INTEROCEANIC\\_ATRAMOS1Y5\\_DOC\\_CONTRATOS/Contrato\\_Tramos\\_5\\_2do\\_proyecto\\_08\\_08\\_05\\_interoceani\\_ca\\_sur.pdf](https://www.proyectosapp.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/INTEROCEANIC_ATRAMOS1Y5_DOC_CONTRATOS/Contrato_Tramos_5_2do_proyecto_08_08_05_interoceani_ca_sur.pdf)

- Flores, G. (2018). Metodología para la Investigación Cualitativa Fenomenológica y/o Hermenéutica. *Revista latinoamericana de psicología*, 17(2018), 17-23.  
<https://www.researchgate.net/publication/329130473> Metodologia para la Investigacion Cualitativa Fenomenologica y/o Hermeneutica Palabras claves Metodologia para la Investigacion Cualitativa Fenomenologica y/o Hermeneutica
- Flore, J. (2019). Revisión de los contratos administrativos: el adecuado equilibrio entre potestades exorbitantes y los derechos. *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, 53(segundo semestre de 2019), 67-98 <https://scielo.conicyt.cl/pdf/rdpucv/n53/0718-6851-rdpucv-00403.pdf>
- Folgueiras, P. (2016) *La entrevista. Técnica de recogida de información*. La entrevista.  
<http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/99003/1/entrevista%20pf.pdf>
- Fuster, D. (2019) Investigación cualitativa: método fenomenológico hermenéutico. *Propósitos y Representaciones*, 7(1), 201-229.  
 Doi: <http://dx.doi.org/10.20511/pyr2019.v7n1.267>
- García, J. (2020). *Indicadores de precios de la economía*.  
[https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1712/Libro.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1712/Libro.pdf)
- Gomes, E., Mello, J., Neto, L. y Meza, L. (2012). Gestão de auto-estradas: análise de eficiência das auto-estradas federais brasileiras com portagens. *Revista Portuguesa e Brasileira de Gestão*, 11(2-3), 55-62.  
<http://www.scielo.mec.pt/pdf/rpbg/v11n2-3/v11n2-3a05.pdf>
- Gómez, A. (2001). Concesión de obras públicas: ¿promoviendo la inversión privada en el Perú? *IUS ET VERITAS*, 11(22), 72-87.  
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/15989/16413>
- Gómez, A. y Díaz, C. (2019). Los convenios de interés público y de asociación en el régimen de contratación pública colombiana. *Revista Derecho de Estado*, 44, 285- 325.  
<https://doi.org/10.18601/01229893.n44.11>
- Hernández, R., Matos, R. y Clementino, E. (2016). Entrevista cualitativa y la investigación en educación de adultos. *Revista Horizontes*, 34(3), 23-36.  
<https://doi.org/10.24933/horizontes.v34i3.379>
- Lewis, M., Bryman, A. y Futing, T. (2004). *The sage encyclopedia of social science research methods*.  
<https://books.google.com.pe/books?hl=es&lr=&id=iu1yAwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=the+sage+encyclopedia+of+social+science+research+methods+pdf&ots=lx2XWumQGu&sig=6hFMVOxsUbmpabwqqlzF3Quq8MY#v=onepage&q&f=false>
- Morón, J. y Aguilera, Z. (2017). *Aspectos jurídicos de la contratación estatal*.  
<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/170356/Aspectos%20juridicos%20de%20la%20contratacion.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Moscoso, L. y Díaz, L. (2018). Aspectos éticos de la investigación cualitativa con niños. *Revista Latinoamericana de Bioética*, 18(1), 51-67.  
<http://www.scielo.org.co/pdf/rlb/v18n1/1657-4702-rlb-18-01-00051.pdf>
- Muñoz, J y Anguita, F. (enero de 2018). Los peajes urbanos como factor determinante de sostenibilidad y competitividad en el transporte urbano: un estudio aplicado a Madrid. *EURE (Santiago)*, 44 (131), 53-74.  
<http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612018000100053>  
<https://doi.org/10.18359/rlbi.2955>
- Nalvarte, P. (2017). Conceptos y alcances básicos de las asociaciones público-privadas. *Derecho & Sociedad*. 49, 321-337.  
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/19898/19935>
- Nalvarte, P. (2017). Evolución del marco legal de las concesiones y las asociaciones público-privadas en el Perú. *Derecho & Sociedad*. 49, 359-379.  
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/19900/19937>
- Noreña, A., Alcaraz, N., Rojas, J. y Rebolledo, D. (2012). Aplicabilidad de los criterios de rigor y éticos en la investigación cualitativa. *AQUICHAN*, 3(12), 263-274. <http://www.scielo.org.co/pdf/aqui/v12n3/v12n3a06.pdf>
- Núñez, C. (2016). *Arbitraje en concesiones de infraestructura / Entrevistado por Christian Castillo y Claudio Silva*. *Revista de Derecho Administrativo*, 16(2016), 407-413.  
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/16311/16722>
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2018). *Memoria institucional 2018*.  
<https://www.ositran.gob.pe/publicaciones/memoria-institucional-ano-2018/>
- Presidencia de la República de Colombia. (2020). Decreto Número 482 de 2020 por medio del cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.  
<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20482%20DEL%2026%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>
- Pinto, J. y Ortega, E. (2017) Las concesiones de servicios a objeto de estudio comparado ¿procedimiento de un contrato vigente? *Revista de contratación administrativa y de los contratistas*, 149(2017).  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5975968>
- Reyes (2009). El artículo 62 de la Constitución y la inmutabilidad contractual. *Pueblo continente*, 20(1), 149-163).  
<http://journal.upao.edu.pe/PuebloContinente/article/download/563/525>

- Rico, P. (diciembre 2018). Análisis económico-financiero de las empresas concesionarias de Automóviles en España. *Revista de Métodos Cuantitativos para la Economía y la Empresa*, 20, 95-111. [https://www.researchgate.net/publication/289525385 Analisis Economico-Financiero de las empresas concesionarias de automoviles en Espana](https://www.researchgate.net/publication/289525385_Analisis_Economico-Financiero_de_las_empresas_concesionarias_de_automoviles_en_Espana)
- Ridao, J. (2012). La colaboración público-privada en la dotación de infraestructuras públicas. La situación actual en España y las alternativas al actual marco regulador. *Revista Vasca de Administración Pública*, 94(2012), 177-207. <https://www.euskadi.net/r61-s20001x/es/t59aWar/t59aMostrarFicheroServlet?t59aldRevista=2&R01HNoPortal=true&t59aTipoEjemplar=R&t59aSeccion=38&t59aContenido=5&t59aCorrelativo=1&t59aVersion=1&t59aNumEjemplar=94>
- Ridao, J. y García, A. (2013). La precaria viabilidad de determinadas concesiones de autopistas de peaje en España. *Revista andaluza de Administración Pública*, 87(2013), 95-135. <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeadministracionpublica/instituto-deadministracionpublica/servlet/download?up=97919>
- Ríos, R. (2016). Improcedencia de la acción directa del tercero perjudicado en contra del asegurador de responsabilidad civil, bajo el nuevo régimen legal del contrato de seguro. *Revista chilena de derecho*, 43(3), 877-895. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34372016000300005>
- Robusté, F. (enero de 2002). El peaje en autopistas como precio por un servicio y como garante de sostenibilidad. *Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, 3425(2002), 127-139. <http://www.catedrasabertis.com/documents/el-peaje-en-autopista-como-precio-por-un-servicio-y-como-garante-de-sostenibilidad.pdf>.
- Rojas, X. y Osorio, B. (2017). Criterios de calidad y rigor en la metodología cualitativa. *Gaceta Pedagógica*, 36(2017), 62-74. [https://www.researchgate.net/publication/337428163 Criterios de Calidad y Rigor en la Metodologia Cualitativa](https://www.researchgate.net/publication/337428163_Criterios_de_Calidad_y_Rigor_en_la_Metodologia_Cualitativa)
- Rufián, D. (2002) *Políticas de concesión vial: análisis de las experiencias de Chile, Colombia y Perú*. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7266/S02297\\_es.pdf?sequence=1 &isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7266/S02297_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Salazar, D. (2019). Reflexiones sobre las contrataciones públicas en el Perú. *CAE* <https://works.bepress.com/danielstefano-salazarurbina/7/>
- Salinas, S. (2016). El contrato Ley y la regulación tarifaria: ¿existen islas jurídicas? *Revista de Derecho Administrativo*, 16(2016), 317-336. <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/16307/16718>

- Sánchez, H., Reyes, C. y Mejía, K. (2018). *Manual de términos en investigación científica, tecnológica y humanística*.  
<http://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/1480/libro-manual-de-terminos-en-investigacion.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Sánchez, M. (24 de junio de 2017). La versión básica y aplicada de la investigación jurídica pura. *Derecho y Cambio social*. 1-24.  
[https://www.derechoycambiosocial.com/revista048/LA\\_VERSION\\_BASICA\\_Y\\_APLICADA\\_DE\\_LA\\_INVESTIGACION.pdf](https://www.derechoycambiosocial.com/revista048/LA_VERSION_BASICA_Y_APLICADA_DE_LA_INVESTIGACION.pdf)
- Velásquez Jara, A. (2018). *El fracaso de las asociaciones público privadas (APP) mediante concesión en proyectos de infraestructura de transporte en Perú* [ensayo académico, Universidad Ricardo Palma] Repositorio Institucional – URP.  
<http://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/1483/78.%20%20Velasquez%20Jara%20Arturo%2c%20El%20fracaso%20de%20las%20asociaciones%20p%C3%ABlico%20privadas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

## **ANEXOS**



## ANEXO 1

### FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

El ENTREVISTADO Moreno Porras María Luisa Del Pilar natural de Lima con domicilio en Jr. Yauli 1641 Urb. Chacra ríos Localidad Cercado de Lima Provincia Lima con edad de 38 años y DNI 41301783, y abajo firmante, ha sido INFORMADO DETALLADAMENTE SOBRE EL ESTUDIO “El contrato de concesión ante la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia sanitaria” que de forma resumida (Con la presente investigación se pretende identificar la repercusión de la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia nacional, norma que ha sido planteada frente a una pandemia; por lo que se identificarán los efectos con respecto a los factores legal y económico.)

Se le ha informado sobre los alcances hallados y los objetivos trazados en el presente estudio, siendo los principales problemas los siguientes:

- ¿Cuál es la repercusión de la suspensión del cobro de peaje a nivel nacional durante el estado de emergencia en el Perú?
- ¿Cuáles son los efectos legales de la suspensión de los contratos entre el estado y las concesionarias?
- ¿Cuáles son los beneficios de la suspensión del cobro de peaje en la ciudadanía?
- ¿Cuál es el perjuicio económico en las concesionarias ante la suspensión del contrato de

concesión? Asimismo, se le ha informado de que:

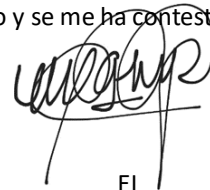
- sus datos se tratarán de forma confidencial;
- su participación en el estudio es voluntaria;
- su consentimiento a participar puede ser retirado en cualquier momento, sin que esta decisión perjudique el trato que reciba por los sustentantes.

He tenido la oportunidad de preguntar sobre mi participación en el estudio y se me ha contestado satisfactoriamente las preguntas que he realizado.



ENTREVISTADO

Garrido Bazan, Joici Guadalupe



EL

Moreno Porras María Luisa Del  
Pilar



SUSTENTANTES

Galoc Parra, Rodrigo Alberto



## FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

El ENTREVISTADO Julián Andrés Carretero Rodríguez natural de Colombia con domicilio en transversal 60 #114A-50, torre norte, apartamento 407, Localidad Bogotá D.C, Provincia Bogotá D.C., con edad de 27 años y DNI, en este caso cédula de ciudadanía N° 1020785630 y abajo firmante, ha sido INFORMADO DETALLADAMENTE SOBRE EL ESTUDIO “El contrato de concesión ante la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia sanitaria” que de forma resumida (Con la presente investigación se pretende identificar la repercusión de la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia nacional, norma que ha sido planteada frente a una pandemia; por lo que se identificaran los efectos con respecto a los factores legal y económico.)

Se le ha informado sobre los alcances hallados y los objetivos trazados en el presente estudio, siendo los principales problemas los siguientes:

- ¿Cuál es la repercusión de la suspensión del cobro de peaje a nivel nacional durante el estado de emergencia en el Perú?
- ¿Cuáles son los efectos legales de la suspensión de los contratos entre el estado y las concesionarias?
- ¿Cuáles son los beneficios de la suspensión del cobro de peaje en la ciudadanía?
- ¿Cuál es el perjuicio económico en las concesionarias ante la suspensión del contrato de concesión?

Asimismo, se le ha informado de que:

- sus datos se tratarán de forma confidencial;
- su participación en el estudio es voluntaria;
- su consentimiento a participar puede ser retirado en cualquier momento, sin que esta decisión perjudique el trato que reciba por los sustentantes.

He tenido la oportunidad de preguntar sobre mi participación en el estudio y se me ha contestado satisfactoriamente las preguntas que he realizado.



Garrido Bazan, Joici Guadalupe



Carretero Rodríguez, Julián  
Andrés



SUSTENTANTES

Galoc Parra, Rodrigo Alberto

## FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

El ENTREVISTADO Carlos Enrique Haro Vargas natural de Lima con domicilio en Camilo Carrillo 283 Localidad San Miguel Provincia Lima con edad de 33 años y DNI 41301783, y abajo firmante, ha sido INFORMADO DETALLADAMENTE SOBRE EL ESTUDIO “El contrato de concesión ante la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia sanitaria” que de forma resumida (Con la presente investigación se pretende identificar la repercusión de la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia nacional, norma que ha sido planteada frente a una pandemia; por lo que se identificaran los efectos con respecto a los factores legal y económico.)

Se le ha informado sobre los alcances hallados y los objetivos trazados en el presente estudio, siendo los principales problemas los siguientes:

- ¿Cuál es la repercusión de la suspensión del cobro de peaje a nivel nacional durante el estado de emergencia en el Perú?
- ¿Cuáles son los efectos legales de la suspensión de los contratos entre el estado y las concesionarias?
- ¿Cuáles son los beneficios de la suspensión del cobro de peaje en la ciudadanía?
- ¿Cuál es el perjuicio económico en las concesionarias ante la suspensión del contrato de concesión?

Asimismo, se le ha informado de que:

- sus datos se tratarán de forma confidencial;
- su participación en el estudio es voluntaria;
- su consentimiento a participar puede ser retirado en cualquier momento, sin que esta decisión perjudique el trato que reciba por los sustentantes.

He tenido la oportunidad de preguntar sobre mi participación en el estudio y se me ha contestado satisfactoriamente las preguntas que he realizado.



Garrido Bazan, Joici Guadalupe



EL ENTREVISTADO

Haro Vargas, Carlos Enrique



SUSTENTANTES

Galoc Parra, Rodrigo Alberto

**Dirigido a especialistas en el ámbito de Derecho Administrativo**

**Título:** El contrato de concesión ante la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia sanitaria nacional

Nombre del entrevistado:

Moreno Porras María Luisa Del Pilar

Sexo:

Femenino

Ocupación:

Abogada

Fecha de la entrevista: martes, 22 de setiembre de 2020

Entrevistador: Rodrigo Alberto, Galo Parra; Joici Guadalupe, Garrido Bazan

Entrevistarlo respecto:

1.- ¿Considera usted que se ha vulnerado la estabilidad jurídica para invertir en el Perú debido a la suspensión del cobro de peajes?

La respuesta fue que sí. Asimismo, comentó que esta ley emitida por el congreso, que es la ley 31018, que suspende el cobro de peaje a nivel nacional si ha vulnerado la estabilidad jurídica para invertir. Siendo así, añadió que era grave ver como el total desconocimiento de nuestro congreso, el legislativo, respecto a la normativa de asociaciones público-privadas, sobre contrato de concesión, ha provocado todo esto en la economía peruana, causando una inestabilidad jurídica. Afirmó además que se ha vulnerado porque contraviene totalmente a la constitución, al artículo 62 de la constitución, el cual garantiza y da mérito a que estos contratos de concesión que tienen fuerza de ley, con tipo de cláusula Pacta sunt servanta, los cuales el estado debe garantizar la estabilidad jurídica en este tipo de contratos. Y concluyó diciendo que con esta ley, el estado propiciaba una arbitrariedad que crea una inestabilidad en el país.

2.- ¿Usted considera que hay vulneración de las obligaciones contractuales debido a esta medida?

Al respecto, respondió que más que una vulneración, hay un incumplimiento. Asimismo, agregó que esto viene por una decisión unilateral, que fue por parte del sector del estado, y que implicó una decisión que tomó el congreso sin consultar con los organismos como SUTRAN. Añadió además que esto implicaba una arbitrariedad que va a trasgredir el acuerdo de voluntades o el pacto realizado con el concesionario, afirmando así que sí existía vulneración contractual, y que esto le faculta al concesionario a que pueda ir a un arbitraje internacional y poder ganarlo. Concluyó argumentando que existe un incumplimiento gravísimo por parte del estado, y con ello una vulneración.

3.- ¿Considera usted que hay una crisis de estado por el problema de la suspensión del cobro de peajes?

Ante esta pregunta, argumentó que existía una doble situación. Detalló con esto que primero estaban los millones de soles que el estado podría pagar por los arbitrajes que se van a interponer, por lo cual opinó que las concesionarias ganarían con justa razón; asimismo enfatizó que el segundo tema es sobre las inversiones en nuestro país debido a que esta ley nos va a catalogar al país como inestable para futuros proyectos inversión; por lo que crea una crisis porque no va a haber ingresos, y a causa de ausencia de inversiones habrá desempleo. Con estos argumentos, finalizó diciendo que sí hubo una crisis, hasta que salió la sentencia que declaró fundada la demanda de inconstitucionalidad de la ley 31018. A su opinión, con este fallo se está dando confianza a los inversionistas, ese respaldo constitucional ayuda a que en un país se vea que entre los entes hay discrepancia que puede ser positiva.

4. ¿Usted cree que la medida referida a la suspensión del cobro de peajes se encuentra conforme a los lineamientos del Decreto 044-2020 que declaró el estado de emergencia nacional?

A criterio de este especialista, la razón de ser de este decreto es que fue emitido en razón a una pandemia mundial, entonces ¿cuál era el objeto de este decreto? Proteger la vida la salud de la población, limitar el contagio, y por ello se limitó el tránsito personal, Asimismo, argumenta que si esta medida de suspensión del cobro se encuentra en estos lineamientos pues la respuesta es no, porque con esto no se va a aminorar el número de contagio. Añadió además que esta fue una medida extrema y mal analizada por parte del congreso, que creían que así incentivaban la economía del país y la disminución del contagio. Por ello, cree que al bajar el tema de tránsito vehicular, no existía necesidad de la creación de esta norma, sino que se debieron esperar a que activen la primera fase en donde ellos reactivaron con los protocolos del MINSA. Enfatizó que esta suspensión no está de acuerdo con los lineamientos y, es más, en el informe del MINSA en donde se ve que si una persona realiza esta función de cobrar peaje, no representa un nivel alto de contagio.

5. ¿Considera usted que ante la suspensión del cobro de peajes ha favorecido en beneficio para los ciudadanos en razón del precio de las medicinas, alimentos y combustible?

Aseguró que no creía eso. Fundamentó su opinión diciendo que el tránsito vehicular bajó. Asimismo, continuó comentando que con respecto a que si guarda relación con el tema de economía, pues no había realmente vinculación, ni impacto en el tipo económico en los bienes de primera necesidad. Agregó que no veía que el beneficio sea bastante marcado, que fue lo que señalaron en la exposición de motivos de esta ley los legisladores, que iba a ser una ley que buscaba el beneficio de los ciudadanos. A su opinión, no hay impacto ni beneficio.

6.- ¿Usted cree que las concesionarias tendrán compensaciones económicas debido a la suspensión del cobro de peajes?

Explicó que, aunque la norma señala que no tienen derecho, si existe una obligación natural. Argumentó que el estado no puede pasar por encima de la constitución una ley, porque una ley no modifica la constitución. Increpó que por ese motivo, las concesionarias tienen derecho a una compensación, y que el estado está en la obligación de compensar económicamente a los concesionarios por este perjuicio.

7.- ¿Considera usted que suspensión de obligaciones contractuales tendrá un efecto negativo en el Estado?

Respondió de manera afirmativa explicando que este precedente del legislativo no solo tuvo y tiene efecto negativo en las inversiones, sino que en el futuro va a originar separatismo entre los poderes del estado, falta de acuerdos entre los organismos claves que son OSITRAN y PROINVERSIÓN, así como un perjuicio en la economía. Asimismo, determinó que hay muchas aristas en ese punto, y que al unirlo a la brecha de desempleo y la caída del PBI, atenta contra la estabilidad jurídica del país, la economía, e incluso que ocasiona divisionismo, Concluyó su respuesta diciendo que este es un impacto bastante fuerte que repercute hasta en lo laboral

8.- ¿Cree usted que con esta medida se vea afectado el sistema de concesiones en el Perú?

Ante esta pregunta, respondió de manera afirmativa. Explicó que en el marco legal de los contratos de concesión existe un derecho del estado a respetar las inversiones, por lo que, si el estado vulnera a través del legislativo estos contratos, pues está dando la espalda a un sistema de inversiones que puede y debe seguir funcionando en el país. Por eso, opina que es bueno que se haya declarado fundada la inconstitucionalidad de esta norma. Asimismo, resaltó que esta medida si afecta porque no se sabía cómo iba a sobrevivir las empresas concesionarias, y podrían entrar en crisis. Lo explicó diciendo que existía una línea que es así: el estado por medio del congreso declaró la suspensión sin análisis, sin consultar a OSITRAN ni a PROINVERSIÓN, por ello, el efecto iba a ser que la concesionaria iba a interponer un arbitraje internacional y con ello iba a ganar, lo cual ocasionaba ser un desembolso. El perjuicio para la concesionaria es que no iban a obtener los ingresos esperados y que tampoco habrían recuperado su inversión, porque ellos de por sí invierten

mucho dinero. Por ello, enfatizó que el sistema de concesiones se iba a ver afectado en ese sentido; y que incluso, internamente, no seríamos un destino atractivo para las inversiones.

9.- ¿Considera usted que la concesionaria debe hacer el mantenimiento de las vías durante la suspensión del cobro de peajes?

Explicó que en los contratos de concesión se plantea que la concesionaria vive del cobro de peaje, por lo que las labores de mantenimiento lo realizan en mérito del cobro de peaje, por lo que, agregó que, si la concesionaria no cobra, no tendría el dinero para realizar esas acciones. Siendo así, añadió que si como concesionaria no realizó la conservación de carreteras, podría haber accidentes de tránsito por doquier, que es un perjuicio a ciudadanos y conductores. Asimismo, tomó como ejemplo, el tema de las señalizaciones, los parantes, los accidentes, por lo que enfatizó que la responsabilidad habría sido del estado si hubiera ocurrido un accidente, porque le suspendió a la concesionaria la facultad de cobrar. Con ello, argumentó que hubieran existido demandas, denuncias penales que harían responsable al estado. Finalmente, comunicó su preocupación sobre el tener un congreso que, a su opinión, sea tan limitado con respecto al impacto de sus decisiones. Exhortó además que ellos debieron analizar y llamar a PROINVERSION, OSITRAN y a un representante de las concesionarias para explicarle la razón del porque se suspendía este cobro de peaje.

**Dirigido a especialistas en el ámbito de Derecho Administrativo**

**Título:** El contrato de concesión ante la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia sanitaria nacional

Nombre del entrevistado:

Carlos Enrique Haro Vargas

Sexo:

Masculino

Ocupación:

Abogado

Fecha de la entrevista: jueves, 24 de setiembre de 2020

Entrevistador: Rodrigo Alberto, Galo Parra; Joici Guadalupe, Garrido Bazan

Entrevistarlo respecto:

1.- ¿Considera usted que se ha vulnerado la estabilidad jurídica para invertir en el Perú debido a la suspensión del cobro de peajes?

Comentó que consideraba que sí era cierto. Además, añadió que conforme al artículo 62, los contratos de concesión tienen el marco de un contrato ley, lo cual genera estabilidad jurídica a los inversionistas para poder mantener la inversión más allá de lo que pase en los gobiernos. Asimismo, agregó que todos los gobiernos que ingresan tienen la obligación de respetar los contratos de concesión en la medida que son contratos ley. Por último, afirmó que al suspender el tema de los cobros de los peajes, no se estaba respetando los contratos de concesión, y que ello afectaba a la seguridad jurídica en tema de inversión.

2.- ¿Usted considera que hay vulneración de las obligaciones contractuales debido a esta medida?

Ante esta preguntó, se respondió con una respuesta que afirmaba el enunciado. Argumentó que, en el tema del contrato de concesión, las concesionarias se encargan de diversos servicios, como el tema de la seguridad en la vía, la iluminación, el auxilio motorizado, el tema del mantenimiento de las vías, entre otros. Asimismo, añadió que a partir de la suspensión del cobro de peajes, estos servicios estuvieron suspendidos también, no se estaba contando con ellos durante el tiempo que duró la suspensión.

3.- ¿Considera usted que hay una crisis de estado por el problema de la suspensión del cobro de peajes?

Con respecto a la crisis de estado, explicó que habría que verlo en distintos ámbitos. En el tema político, afirma que si hay una crisis porque muchos congresistas no entienden las implicancias de un contrato ley, que no entienden el desarrollo de cómo se lleva un contrato de concesión. De igual manera, enfatizó que también está el tema económico, debido a las cláusulas arbitrales, y que por ello habrían demandas por el periodo de no cobro y lo cual va a menguar el tema de las arcas nacionales porque se tendría que pagar una indemnización por el tipo de suspensión que se dio, lo cual afecta al estado.

4. ¿Usted cree que la medida referida a la suspensión del cobro de peajes se encuentra conforme a los lineamientos del Decreto 044-2020 que declaró el estado de emergencia nacional?

Con respecto a esta respuesta, el tema del estado de emergencia tenía que verse de manera muy delicada en el tema de los peajes. Afirma que lo fundamental, esencial, del estado de emergencia era impedir que la gente saliera a las calles, saliera a provincia, que no se expusiera. De manera que, agrega, el espíritu de la norma debía perseguir eso, como va a existir suspensión no va a haber cobro de peaje, sin embargo, al trasladarlo a la realidad, se vio a mucha gente trasladándose a pesar del estado de emergencia. Continuó diciendo que hubieron muchas afectaciones con respecto al tema de estado de emergencia, accidentes, entre otros; es decir, la norma en sí, no persiguió el espíritu del estado de emergencia.

5. ¿Considera usted que ante la suspensión del cobro de peajes ha favorecido en beneficio para los ciudadanos en razón del precio de las medicinas, alimentos y combustible?

Comentó que no consideraba que los ciudadanos hayan sido beneficiados, al menos en el tema de cliente. Aseguró que las personas al ir a las boticas, no vieron evidenciado en el costo de la medicina respecto al tema de la suspensión del cobro de peaje. Continuó diciendo que el tema de suspensión de cobro de peaje ha favorecido a un grupo muy pequeño que son el sector transporte de mercancías, de alimentos, lo cual estimó que es el 0.5 de todo el desarrollo de traslado de equipos y alimentos, vehículos, que no abarca nada, según su criterio. Concluyó afirmando que solo ellos fueron favorecidos con el tema de la suspensión; sin embargo, el peruano de a pie, no se ha visto beneficiado en este tema.

6.- ¿Usted cree que las concesionarias tendrán compensaciones económicas debido a la suspensión del cobro de peajes?

Afirmó que tendrían compensaciones económicas. Determinó que las concesionarias pondrán aplicar la cláusula arbitral que están en los contratos de concesión. Enfatizó que dicha ley fue declarada inconstitucional, por tanto, las concesionarias podrían tener todas las de ganar, cobrando por el periodo en que los vehículos que no han transitado en ese tiempo, el estado va a tener que asumir ese gasto.



7.- ¿Considera usted que suspensión de obligaciones contractuales tendrá un efecto negativo en el Estado?

Explicó que, al igual que en la pregunta anterior, el estado va a tener que solventar el tema de lo que determine el tribunal arbitral, es decir que deberá pagar por ese periodo que fue declarado suspendido el cobro de peaje. Asimismo, añadió que va a haber un desmedro en las arcas estatales por este tema.

8.- ¿Cree usted que con esta medida se vea afectado el sistema de concesiones en el Perú? Detalló que sí afectaba al sistema de concesiones, porque esta medida de la suspensión del cobro de peaje, viéndolo a un nivel constitucional, la inversión que hace un privado en las obras públicas en un contrato de concesión, ya no tenía mucha seguridad jurídica o este aspecto había bajado. Aseguró que esto se daba porque se había encontrado con un congreso que decide disponer el no cobro del peaje. Asimismo, agregó que fue por eso que varios gobiernos estuvieron solicitando al congreso peruano que evalúe bien las acciones porque no se está aportando en el tema de la seguridad jurídica de los inversionistas.

9.- ¿Considera usted que la concesionaria debe hacer el mantenimiento de las vías durante la suspensión del cobro de peajes?

Consideró que las concesionarias no tienen una obligación contractual pero sí una obligación social que no está en un documento, pero que, a su parecer, es más importante que lo que se establece en un papel. Asimismo, comentó que si es un inversionista o una persona que está en la oportunidad de ayudar debería hacerlo, no porque lo mande un documento, o porque lo diga un código de conducta, sino que es lo correcto de hacer.

Añadió además que, con respecto a las políticas de gobierno corporativo respecto al tema de las buenas prácticas de las empresas, éstas se encontraban destinadas a eso, en marcar una tendencia de empresa para realizar buenas acciones. Siendo así, concluyó diciendo que las empresas concesionarias deberían, pero no por un marco contractual, sino por un deber social.

**Dirigido a especialistas en el ámbito de Derecho Administrativo**

**Título:** El contrato de concesión ante la suspensión del cobro de peajes durante el estado de emergencia sanitaria nacional

Nombre del entrevistado:

Julián Andrés Carretero Rodríguez

Sexo:

Masculino

Ocupación:

Abogado

Fecha de la entrevista: martes, 22 de setiembre de 2020

Entrevistador: Rodrigo Alberto, Galo Parra; Joici Guadalupe, Garrido Bazan

Entrevistarlo respecto:

1.- ¿Considera usted que se ha vulnerado la estabilidad jurídica para invertir en el Perú debido a la suspensión del cobro de peajes?

Al iniciar precisó las definiciones y conceptos sobre lo que es la estabilidad, de maneta que dijo que la seguridad son las proposiciones normativas formuladas en clave hipotética que van a aplicar a cada situación concreta con absoluto respeto a las mismas y sin variación de criterio ante un supuesto similar. Asimismo, describió que la cuestión de la estabilidad jurídica es que es un elemento que cualquier inversor va a mirar al momento de generar una inversión y entrar directamente a un contrato de concesión, lo cual no implicaba no solo una estabilidad en el plano normativo, sino también una estabilidad institucional. Afirmó además que un inversor al querer invertir va a mirar la estabilidad normativa y la estabilidad institucional. Consiguientemente, argumentó que, en este caso, existió un conflicto entre el ejecutivo y el legislativo como tal por razón de la ley 31018. Por lo cual determinó que esta situación si hace que el inversor piense dos veces antes, los riesgos y las medidas que le van a llevar invertir; pero el entrevistado no consideraba que hubiera una estabilidad política por esta ley, sino que haría que los inversores sean más cautelosos con tomar sus decisiones.

2.- ¿Usted considera que hay vulneración de las obligaciones contractuales debido a esta medida?

Respondió esta interrogante iniciando con determinar lo que es un contrato de concesión. Es así como, él comentó que este tipo de contrato llegó a ser reconocida en Colombia con la sentencia 00078-2009 de la Corte Constitucional Colombiana, y en el Perú con la sentencia del Tribunal Constitucional peruano en la C02408 del 2004. Con estos dos conceptos, argumentó que existen dos teorías para determinar si existe una violación contractual por parte del estado. Hizo hincapié en ambas teorías, diciendo que en la primera teoría que es la teoría del hecho del príncipe que consiste en el hecho de cuando la administración toma una medida a título extracontractual afectando la ejecución del contrato o incluso el equilibrio financiero del contrato, entendiéndose que a título extracontractual se refiere a que es fuera de sus funciones de dirección, control, modificación, sanción, resolución unilateral del contrato, entre otras. Con la definición de esa teoría, argumentó que al confrontarla con esta ley de suspensión de cobro de peaje no habría derecho del príncipe porque ello implica que la administración contratante tome una medida por fuera de sus capacidades de su condición contractual, y que por ello no se podía sancionar a la administración por cumplir una ley, debido a que está subordinada al cumplimiento de la ley. Siendo así, compartió el concepto de la segunda teoría, la imprevisibilidad, lo cual supone un hecho externo e imprevisible que cambia las nociones de la ejecución del contrato, la cual, a su parecer, encaja con lo sucedido con la ley estudiada. Por ello, afirmó que la suspensión del cobro de los peajes era un cambio total dentro de la relación contractual, que implica que el contrato se siga ejecutando, y con ello se determina la responsabilidad. Sobre ese punto, el entrevistado comentó que si bien hay una ley que viene a cambiar totalmente la obligación del contrato, los efectos de esta vulneración o suspensión de la obligación contractual, hará que el estado tenga que dialogar, encontrar soluciones creativas para impedir que lleguemos a juicios, procedimientos largos, arbitrajes, que son engorrosos y perjudica la relación contractual que de por sí es ventajosa para la parte pública y la parte privada. Asimismo, dio énfasis a los tipos de concesión en el Perú, que son dos sistemas de concesiones, las cofinanciadas y las autofinanciadas. Fue así como, determinó que en las autofinanciadas, es donde la empresa asume todos los riesgos, y que el estado debe buscar el dialogo.

3.- ¿Considera usted que hay una crisis de estado por el problema de la suspensión del cobro de peajes?

Comentó que conforme a lo que se ha demostrado el comportamiento político y jurídico de los países del mundo, cuando se habla de una crisis de estado, se debe llegar a un punto en el cual estemos en una situación grave, muy muy grave. Para ello, acotó sobre una situación que ocurrió en Bélgica cuando tuvieron un periodo de vacancia larga, lo que generaba cuestionamientos porque ellos no tenían legitimidad para tomar decisiones. Siendo así, manifestó que en Perú la crisis de estado es más una expresión jergo-política, y en sí, la aplicación de disposiciones constitucionales no nos lleva a una crisis. Argumenta su opinión diciendo que no hubo parálisis del ejecutivo ni del legislativo, ni una ruptura generalizada de las relaciones que impidan el buen ejercicio de las instituciones, lo cual lleva a decir que al mencionar que estamos en una crisis de estado es más un juego político. Es el Tribunal

Constitucional del Perú quien decide sobre esta situación. Esta situación no es tan grave como para generar una crisis de estado. En el caso de Colombia, la Corte Constitucional avaló la suspensión de los peajes, siendo así se determinó que era factible establecer una suspensión del cobro de peaje para mitigar los efectos económicos que la pandemia generó (tales como transporte de alimento, de carga y de hidrocarburos, mensajería que se iban a ver afectados por la alza de precios y, por ello, con esa base se dio), es decir que fue adoptada con la finalidad de hacer frente a los efectos económicos lesivos que se presentaban durante esta situación de excepcionalidad, con la finalidad de reducir el efecto del contagio, y buscando compensar el incremento de los precios de abastecimiento que se dio durante la implementación de las medidas de aislamiento social preventivo obligatorio.

4. ¿Usted cree que la medida referida a la suspensión del cobro de peajes se encuentra conforme a los lineamientos del Decreto 044-2020 que declaró el estado de emergencia nacional?

Analizando el Decreto 044-2020, afirmó que en el artículo 4.2 indica que no se suspenderán la utilización de las Vías Públicas, por lo cual enfatizó que por vías públicas se referían a las vías urbanas y carreteras, y continuó diciendo que en el artículo 8.3 establecía que no se suspendía el circulamiento de transporte de carga, y se llega asegurar que estas mercancías puedan salir por medio marítimo, carretera o férreo. Asimismo agrega que, según el conocimiento que tiene de Perú, lo llevó a plantearse una interrogante que es: ¿quién puede ser considerado como usuario según lo dispuesto?. Para responder su propia pregunta, realizó una comparación con lo que sucedió en Colombia cuando se cerró la circulación de todo tipo de transporte, lo cual tuvo algunos problemas, porque en Colombia se decretó que se impedía el cobro de peajes a los usuarios de personas naturales, dígase como empresa persona jurídica se entiende que ellos si tenían una obligación de pagar el monto registrado y estipulado por contrato. Siendo así, concluyó que lo que sucedió en Perú fue que el decreto no fue lo suficientemente detallado.

5. ¿Considera usted que ante la suspensión del cobro de peajes ha favorecido en beneficio para los ciudadanos en razón del precio de las medicinas, alimentos y combustible?

Consideró que con respecto a esta pregunta se debe entender que la idea de la suspensión fue para ayudar a la población de alguna manera, con el fin de ayudar a bajar un poco los precios de los bienes de primera necesidad de un hogar. Añadió que él cree que sí ayudó, debido a que se mantuvo los precios accesibles para todas las personas, pero que el único inconveniente fue el precio de la gasolina que subió mucho, lo cual no ayudó del todo para algunas empresas de transporte las cuales tuvieron que subir algunos precios para compensar esas pérdidas. Concluyó diciendo que, con respecto a los demás puntos, sí se logró el cometido

6.- ¿Usted cree que las concesionarias tendrán compensaciones económicas debido a la suspensión del cobro de peajes?

Respondió que su primera opinión acerca de la ley fue que es clara diciendo que no hay indemnización hasta que el tribunal constitucional diga lo contrario. Asimismo, explicó que

viéndolo de una forma diferente, se debe entender que las empresas tuvieron una gran pérdida durante este tiempo estuvo cerrada, porque duró mucho tiempo, y por ello si pueden pedir una compensación. Añadió además que a manera de ejemplo, en Colombia usan lo que denominan como índice de imparto fiscal, el cual es como el comodín que da el estado, de manera que explicó que, eso quiere decir que, si no estaba condenado y le retiraban sus derechos él podía precisar que lo que le estaban quitando iba a afectar en otros servicios que él está ofreciendo; siendo así comentó además que el litigio tiene que ser la última opción, porque se tiene que pensar que es bueno solucionar de una mejor manera y no afectar a ambas partes más de lo que ya se han visto afectadas.

7.- ¿Considera usted que suspensión de obligaciones contractuales tendrá un efecto negativo en el Estado?

Comentó que, más allá de pensar si tiene un aspecto negativo, se debía ver de un punto de vista de un inversor. Explicó que va a haber una resistencia por parte del inversor frente al hecho de invertir o de entrar en un contrato de concesión con el estado, porque los inversores siempre se harán esta pregunta cuál es el riesgo para mí, en qué me beneficia esto para que todo esto fluya. Entonces, agregó que, más que un efecto negativo, es que va a poner en una alerta a la empresa porque va a decir que puede ser que lo vuelva a hacer. Sin embargo, concluyó diciendo que siempre habrá una contratación con el estado por las empresas porque les ayuda a crecer y tener cierto prestigio.

8.- ¿Cree usted que con esta medida se vea afectado el sistema de concesiones en el Perú? Manifestó que, retomando su respuesta anterior, la empresa siempre se pregunta cuál es el riesgo que va a tomar, y se sabe que para las empresas pactar con el estado siempre será muy beneficioso. Con eso argumentó que no va a ver un solo inversor que no quiera invertir en el Perú, y sobre todo en el rubro de la construcción que es muy llamativo.

9.- ¿Considera usted que la concesionaria debe hacer el mantenimiento de las vías durante la suspensión del cobro de peajes?

Respondió de manera afirmativa, fundamentando su respuesta en la teoría de la imposición que dice que el contrato se debe ejecutar conforme a lo que fue pactado, lo que implica, a su opinión, que la concesionaria deba afectar ciertos fondos para el mantenimiento. Sin embargo, también añadió que esta pregunta da paso a lo explicó sobre lo que genera que el estado tenga una responsabilidad contractual con el concesionario. Por último, explicó que, aunque no sepa hasta qué punto las inversoras irían a un juzgado, cree que solo queda esperar que decisiones van a tomar ellas y estar a las expectativas de ver si piden una indemnización o solo piden una ayuda.



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

### **Declaratoria de Originalidad de los Autores**

Nosotros, GALOC PARRA RODRIGO ALBERTO, GARRIDO BAZAN JOICI GUADALUPE estudiantes de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES de la escuela profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ESTE, declaramos bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "EL CONTRATO DE CONCESIÓN ANTE LA SUSPENSIÓN DEL COBRO DE PEAJES DURANTE EL ESTADO DE EMERGENCIA SANITARIA NACIONAL", es de nuestra autoría, por lo tanto, declaramos que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. Hemos mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

En tal sentido asumimos la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de la información aportada, por lo cual nos sometemos a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

<b>Nombres y Apellidos</b>	<b>Firma</b>
JOICI GUADALUPE GARRIDO BAZAN <b>DNI:</b> 74827623 <b>ORCID</b> 0000-0003-4893-5334	Firmado digitalmente por: JGARRIDOB el 22-12-2020 11:41:40
RODRIGO ALBERTO GALOC PARRA <b>DNI:</b> 72180512 <b>ORCID</b> 0000-0001-5629-8588	Firmado digitalmente por: RGALOCP el 22-12-2020 11:20:50

Código documento Trilce: TRI - 0092667