

# La demagogia de los peajes

18 de octubre de 2018

La controversia sobre el alza del peaje de la línea amarilla, operada por la concesionaria LAMSAC, es un claro ejemplo de cómo la política, la demagogia y la propia Contraloría pueden intervenir para socavar las bases de la inversión privada en infraestructura en un país que la necesita a gritos.

El asunto es así: la cláusula 9.9 del contrato de concesión autoriza a LAMSAC a realizar un ajuste anual del peaje por inflación. Dicho ajuste no se hacía desde el 2013. El concesionario calculó que la inflación acumulada entre el 2013 y enero 2018 era de 70 céntimos. En mayo del 2017 se subió 30 céntimos. Y el domingo pasado se subió los 40 céntimos restantes.



¿Qué pasó? Pues que en junio de 2017 la Contraloría advierte a la Municipalidad que, en la actualización de la tarifa de peaje, el concesionario venía aplicando la fórmula de reajuste de tarifa en forma distinta a la establecida en el contrato de concesión suscrito en el año 2009. Esa fórmula se venía aplicando desde el 2013, sin observaciones. Ante ello, el 23 de febrero del 2018 la municipalidad observa la aplicación de la fórmula. Y entonces, tal como señala el contrato, ante una discrepancia, se va a un proceso arbitral. No obstante, meses después, ad portas del alza del segundo tramo, el propio alcalde Luis Castañeda Lossio declara que LAMSAC no tiene autorización para subir el peaje y que si lo hace podría denunciar el contrato. Y la comuna emite un comunicado advirtiendo que "La Municipalidad de Lima no ha autorizado, ni reconoce ningún reajuste al precio de los peajes por lo que estaría iniciando las acciones legales que correspondan".

Allí el alcalde Luis Castañeda Lossio se dejó llevar por la nostalgia del aplauso popular. Porque la cláusula 9.13 del contrato establece claramente que el concesionario simplemente comunica al concedente el reajuste tarifario, y que, si hay controversia respecto de la aplicación de la fórmula, pues ella podrá ser sometida a los mecanismos de solución de controversias establecidos. Es decir, a un arbitraje. Que es lo que ocurrió en este caso. El tema está en proceso arbitral en la Cámara de Arbitraje Internacional de París, y mientras ésta resuelva el concesionario procede con el alza.

9.13. EL CONCESIONARIO se encuentra obligado a comunicar al CONCEDENTE y al Supervisor el Peaje resultante de la aplicación de la fórmula de reajuste tarifario, dentro de los cinco (05) Días siguientes al 31 de enero del año correspondiente al periodo en el cual se aplicará el peaje reajustado.

El Supervisor cuenta con la facultad de realizar acciones de supervisión para verificar la correcta aplicación del peaje reajustado en el periodo correspondiente.

El retraso en la comunicación de la aplicación de la fórmula de reajuste tarifario o la omisión en la aplicación del peaje reajustado conforme a lo señalado con anterioridad, conllevará la aplicación de penalidades contractuales.

Cualquier controversia surgida entre las Partes con relación al reajuste del Peaje podrá ser sometida a los mecanismos de solución de controversias previstos en el Capítulo XVIII.

Es decir, la municipalidad no tiene la prerrogativa de autorizar, y menos de anular el contrato, amenaza que era una barbaridad desde el punto de vista de la seguridad jurídica necesaria para que haya inversión privada de esta naturaleza en el Perú. Felizmente al final de la reunión de la comisión de Defensa del Consumidor del Congreso del día martes, Castañeda Lossio se rectificó tácitamente cuando señaló que este asunto debía ser manejado respetando el marco institucional y jurídico, y llamó a esperar el resultado del arbitraje. E incluso añadió que anular el contrato sería popular pero no es lo más apropiado.

De todos modos, el presidente de la Comisión de Defensa del Consumidor anunció la formación de una comisión investigadora del alza del peaje y el presidente de la Comisión de Transportes, por su parte, expresó que habría que extenderla a todos los peajes a nivel nacional. Otra barbaridad demagógica. Es evidente que los contratos y los peajes no pueden estar sujetos a revisión política, pues en ese caso simplemente no habrá inversión en infraestructura con peajes en el país y las carreteras terminarán en el abandono y la destrucción por la falta de mantenimiento.

Hay aquí, pues, politiquería de la municipalidad y de los congresistas. Pero también, aunque parezca increíble, de la Contraloría. Porque la noche anterior a la reunión de la comisión de Defensa del Consumidor, la Contraloría emitió un comunicado que ignoraba el tema del proceso arbitral y azuzaba la controversia. Decía lo siguiente:

Contraloría General señala que tarifas del peaje en concesión Línea Amarilla no se ajustan al Contrato de Concesión

- En junio de 2017, como se desprende del Informe de Auditoría de Cumplimiento N° 303-2017-CG /MPROY – AC, la Contraloría General identificó y advirtió a la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) que en la actualización de la tarifa de peaje, el concesionario LAMSAC venía aplicando la fórmula de reajuste de tarifa en forma distinta a la establecida en el contrato de concesión suscrito en el año 2009. En ese informe se identificó incluso un perjuicio económico al Estado Peruano por US\$ 1,214,000.00 por la no aplicación de penalidades relacionadas a la incorrecta aplicación del contrato.
- Producto de dicha Auditoría, se recomendó a la MML poner en conocimiento de la Procuraduría Pública para que inicie las acciones legales respecto a los funcionarios y servidores involucrados en la observación respecto del reajuste de tarifas, y que disponga a sus unidades orgánicas el adecuado cumplimiento del Contrato de Concesión. A pesar de ello, la concesionaria LAMSAC, con fecha 31 de enero de 2018, informó a la MML sobre un nuevo reajuste tarifario anual de S/ 5.70, cuyo cobro se ha iniciado el 14 de octubre de 2018.

Era un ataque a la municipalidad y a sus funcionarios por haber supuestamente incumplido con actuar conforme al contrato, sin haber tomado nota que ya la municipalidad en febrero había comunicado a LAMSAC su disconformidad y que, en consecuencia, está en marcha un proceso arbitral, que es la solución a la controversia.

La Contraloría agudizó las contradicciones sin respetar la verdad de los hechos, provocando que los congresistas censuraran al alcalde y exigieran una investigación de los peajes, creando un problema donde no lo había, un problema que repercute en las condiciones jurídicas y políticas para la inversión en el Perú.

Por lo demás, la observación de la Contraloría se basa en que la fórmula para calcular el peaje no contempla las modificaciones en el tipo de cambio, sino que se basa solo en la inflación, en el Índice de Precios al Consumidor. Según LAMSAC, esto es así porque el proyecto se financió íntegramente en soles en el Perú, por medio de bonos que fueron comprados por las AFPs entre otros. De ser así, estaríamos ante otro caso de incompetencia de la Contraloría en las observaciones que formula. Como fuere, lo cierto es que hay un arbitraje en curso y de allí saldrá la verdad que las partes deberán respetar. Toda otra movida es absolutamente inútil, inconducente y contraproducente. **Lampadia**