

Concesiones: las alarmas que se encienden entre los inversionistas por el precedente Rutas de Lima

El precedente [Rutas de Lima](#) amenaza con menoscabar la competitividad de un ya alicaído sistema de [concesiones](#) viales. Los riesgos y el costo de financiamiento son cada vez mayores para inversionistas que, hoy, empiezan a mirar otros países.



Por Franco Saito
16 de marzo de 2024
Lectura de 7 min



Fuente: Andina

El impacto del reciente fallo del Tribunal Constitucional (TC), que le ordena a la concesionaria [Rutas de Lima](#) suspender el cobro de peaje en Puente Piedra, excederá ampliamente a dicha concesión. El controversial precedente enciende una nueva luz roja para los pocos inversionistas que aún evaluaban asumir el riesgo de ingresar al sistema peruano de [concesiones](#) viales. “El fallo resalta muchas de las debilidades jurídicas del país [...] Cambiar o anular los contratos socava la confianza de los inversionistas”, advierte Jaime Reusche, vicepresidente de riesgo soberano de Moody's.

Escape al arbitraje

Así como abrió las vías de los peajes de Puente Piedra, la sorpresiva decisión unánime del TC abrió por primera vez la puerta a que los contratos de concesión puedan ser cuestionados en una vía distinta al arbitraje. A lo largo de las últimas décadas, dicho procedimiento había sido el elegido por los inversionistas y el Estado para dirimir sus diferencias, de acuerdo a los contratos de concesión suscritos. Prueba de ello es que hasta hoy la gran mayoría de contratos, como el de Rutas de Lima, incluyen cláusulas de resolución de disputas en instancias como el Ciadi.

Y es que, con el correr de los años, las instituciones peruanas han ido perdiendo progresivamente aquella credibilidad necesaria para darle a los inversionistas la tranquilidad de recurrir a estas. “El sistema se basa en la confianza de que se cumplirán los compromisos. Hay un marco legal para diseñar los contratos, que le dan al inversionista certidumbre de que está suscrito a la legalidad”, dice Max Carneiro, socio de Dentons.

El TC, sin embargo, decidió tomar cartas en el asunto y resolvió la demanda de *habeas corpus* presentada por el ciudadano Ramón Lucianeti Pairazamán León. Lo hizo tras considerar que tenía competencia para pronunciarse, porque detectó una “afectación a la libertad de tránsito”. “En realidad, [la libertad de tránsito] no comprende la necesidad de crear vías alternas, porque no son de responsabilidad del concesionario”, cuestiona Samuel Abad, socio de Hernández & Cía.

Los tribunales alegaron, además, que el fuero arbitral sólo resuelve las controversias entre el concesionario y la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML). Pero, según el TC, dicha instancia “no vela por los ciudadanos”. “[El TC] no consideró que, según la Ley Orgánica de Municipalidades, [estas] representan a los vecinos y, en tal calidad, [la MML] celebró el contrato. Bajo su lógica, cualquiera podría cuestionar los contratos [evitando el arbitraje]”, advierte Roger Zavaleta, socio en Rebaza, Alcázar & De Las Casas.

Costos inadvertidos

Pero, al margen del caso particular de Rutas de Lima, la sentencia del TC y la reciente medida cautelar del Poder Judicial —que apunta en la misma línea— representan la irrupción de un nuevo e inesperado riesgo para los inversionistas y concesionarios. “Que una decisión del TC o de alguna autoridad implique el incumplimiento de un contrato era algo impensable. Es un riesgo no sólo para las APP”, enfatiza Gonzalo Ruiz Díaz, economista asociado de Macroconsult.

Con este nuevo precedente, la principal fuente de repago de la inversión y el modelo económico financiero podrían ser afectados por decisiones que trascienden al contrato. “Eso encarece las concesiones. Genera incertidumbre en los otros contratos de concesión existentes y hacia adelante”, advierte Alonso Segura, exministro de Economía y Finanzas. Los inversionistas, a través de su matriz de riesgos y escenarios, suelen cuantificarlos para determinar si serán compensados por la retribución involucrada en la concesión. “Habrá algunos que no aceptarán ese riesgo y no participarán. Otros pondrán un precio y participarán con una oferta mayor. Y otros no lo tomarán en cuenta”, anticipa Juan José Cárdenas, socio de Damma Legal.

Mientras el riesgo sea más alto, los inversionistas exigirán mayor rentabilidad. Es decir, utilizarán una mayor tasa de descuento e incrementarán su prima por riesgo. Esto, a su vez, encarecerá los proyectos, según Ruiz Díaz. “Le pondrá la valla más alta a ProInversión para adjudicar este tipo de proyectos. Y alterará la naturaleza de las APP autosostenibles, [porque] se pedirán mayores garantías al Estado. [Antes] no tenían una erogación del presupuesto público”, señala Luis Miguel Castilla, director ejecutivo de Videnza Consultores.

La controversial decisión del TC se fundamenta en la presunta ausencia de una vía alterna “razonable”, en términos de distancia y tiempo para los vecinos de Puente Piedra. Una interpretación que sólo alimenta la incertidumbre en torno a qué puede definirse como razonable y qué no. “Con este precedente, una entidad no técnica [como el TC] va a definir los alcances del contrato y qué es una vía alterna, [cuando esto] es un tema técnico. Además hay lugares donde no puede haber vía alterna. ¿Dónde está la vía alterna de la Carretera Central?”, critica Milagros Maraví, socia de Rubio, Leguía & Normand. Ahora, además de evaluar el proyecto, los concesionarios deberán hacer un *due diligence* previo para determinar si existen esas famosas vías alternas “razonables”.

La posibilidad de que una entidad jurisdiccional afecte los flujos de ingresos proyectados también encarecerá el financiamiento. Lo hará a través de mayores garantías y tasas de interés. “Los bonistas compran un bono en base a la estructura del fideicomiso, pero ahora le están diciendo que no se podrá cobrar por un tema ajeno a la concesión. Si mañana salen los bonos para una concesión, ¿cómo sé si más adelante le quitan el flujo? Puedo analizar el contrato, pero esto es una fuente adicional de incertidumbre. Eso se cuantificará y seremos más cautos”, adelanta a SEMANAeconómica una fuente vinculada al sector financiero.

Daño a la competencia

Esa mayor cautela tendrá, sin duda, un correlato en los concursos públicos que celebre ProInversión. Con los riesgos y el costo de financiamiento al alza, la competitividad apunta ahora a reducirse. “Tenemos una grave preocupación que nos lleva a mirar a otros países, como Chile y Uruguay, para invertir. Si bien las APP podrán continuar, será a un costo mucho más alto. Y, si este supera las posibilidades del Estado, ya no habrá inversión”, subraya a SEMANAeconómica una fuente vinculada a una empresa líder en gestión de infraestructura.

Bajo el escenario fijado por el precedente de [Rutas de Lima](#), la calidad de los postores en los concursos difícilmente se recuperará. “Todavía habrá interés en proyectos importantes, [pero] posiblemente sean los mismos de siempre. Están aquí porque ya conocen el mercado peruano. [Pero] no estamos atrayendo a postores de Estados Unidos o Francia”, explica Javier Illescas, ex director ejecutivo de ProInversión.

Postores por concesiones viales



*Vinci Highways adquirió el 100% de la concesión en el 2016
 **Tras la compra del 57% por parte de Brookfield en el 2016, Odebrecht quedó con el 29% y Sigma SAFI con el 18%

SEMANAeconómica.com Fuente: Reporte estadístico ProInversión, contratos de concesión

A ello se suma un ya reinante escepticismo sobre la capacidad institucional de los gobiernos regionales y locales para desarrollar proyectos de infraestructura, que, sin duda, se agudizará. Casos como el de [Rutas de Lima](#), disuaden a los inversionistas de trabajar con gobiernos subnacionales [siendo estos] los que urgen de inversión para descentralizar el país”, concluye Reusche.

SEMANAeconómica buscó al MTC y MEF para la elaboración de este informe. Al cierre de esta edición, no obtuvo respuesta.

“Tenemos una grave preocupación, que nos lleva a mirar a otros países”

Más en Transporte >

Transporte

13 de marzo de 2024

Tribunal de Estados Unidos confirmó dos laudos arbitrales a favor de Rutas de Lima

🔖 Lectura de 3 min

Transporte

11 de marzo de 2024

José Aguilar, de la ATU: “Si hay marco legal [para pagar a los Corredores Complementarios]. Está dentro de la normativa de APP”

🔖 Lectura de 8 min

Transporte

9 de marzo de 2024

Corredores complementarios: la historia detrás del caos que hoy amenaza al sistema

🔖 Lectura de 5 min