

# Las Concesiones Viales. ¿Y ahora qué hacemos?

12 de Mayo de 2020



**Armando Caminos**  
Para **Lampadia**

Cuando el Congreso aprobó la Ley que suspende el cobro de peajes de las Redes Viales concesionadas no midió las consecuencias de la decisión, sino que solo ha considerado el impacto en la popularidad de la medida. **Siempre es popular no pagar por un servicio público.** Si bien ya se ha escrito bastante sobre las consecuencias del tema -incluso el mismo Primer Ministro lo resaltó en el último mensaje a la Nación del Presidente Vizcarra- me gustaría empezar resumiendo el impacto de una decisión como esa: **el beneficio es para muy pocos y por un plazo muy corto mientras que el daño es para todos los peruanos, por un largo plazo** y de cifras bastante importantes.



La consecuencia más importante de esta ley es la ruptura de la estabilidad jurídica de los contratos de Concesión en el Perú y el impacto que esa inestabilidad genere en el futuro. La mayoría de los contratos de concesión minera, los contratos de generación, transporte y distribución eléctrica, los contratos de explotación, transporte y distribución de hidrocarburos, los contratos de concesión de carreteras o trenes, los contratos de concesión de aeropuertos o puertos, los contratos de concesión de telecomunicaciones y de cualquier otra infraestructura que el estado decida no ejecutarla directamente tienen una base de estabilidad jurídica para el desarrollo de la inversión. Es decir, si las empresas, ya sean nacionales o extranjeras, van a realizar una inversión importante de dinero generalmente acompañada de préstamos con instituciones financieras de renombre internacional y local, lo mínimo que dichas empresas solicitan es que no haya cambios legales por el plazo de dichas inversiones que afecten directamente el resultado de la inversión. La suspensión unilateral del cobro de peajes para un concesionario de carreteras es definitivamente un cambio en las reglas de juego inicialmente pactadas entre el Estado Peruano y la empresa concesionaria por lo que seremos denunciado ante el CIADI y tendremos, como país, chances muy cercanas a cero de ganar esa contienda.

**La estabilidad jurídica de los contratos es el alma del desarrollo futuro del país.** Sin ella, se pierde la confianza de los inversionistas y, al aumentar los riesgos, se encarece el costo financiero lo cual impacta directamente en la tarifa de futuros concesionarios. Adicionalmente, este concepto es muchas veces considerado para la calificación (rating) del país. Es decir, podría afectar nuestra calificación de Investment Grade que tanto esfuerzo y años de trabajo nos costó obtener.

En el caso específico de las concesiones viales auto-sostenibles, la tarifa del peaje incluye la

recuperación de la inversión establecida y exigida en el Contrato, así como los mantenimientos periódicos y rutinarios también exigidos por el Estado, más por supuesto la operación de la concesión. El regulador Ositran se ocupa de supervisar mensualmente el cumplimiento de los niveles de servicio de los concesionarios y establece las multas en caso de no cumplirse con los estándares de servicio de la vía que va desde la limpieza de una canaleta o la disponibilidad de grúas y ambulancias hasta la rugosidad del pavimento o la existencia de sistemas de emergencia cada cierta distancia preestablecida. Al suspenderse el cobro, el gobierno peruano asume la responsabilidad y el riesgo operativo y del mantenimiento preventivo y rutinario, así como todas las otras responsabilidades del contrato, siendo la inseguridad de la vía el riesgo más crítico.

Todo lo dicho anteriormente podría sonar repetitivo y probablemente lo sea, sin embargo, es la base para la pregunta realmente importante y que poca gente se está haciendo: ¿ahora que la suspensión del cobro de peajes es un hecho, que alternativas tiene el MTC para solucionar el problema con los concesionarios mitigando lo más que se puede el impacto generado por el Congreso?

En primer lugar, si el verdadero motivo de la suspensión del cobro es evitar el contagio se debería tratar de acordar fórmulas alternativas de pago como el uso de tarjetas de débito, aplicaciones digitales bancarias como “yape”, “tunki” o “plin” complementadas con condiciones de alta protección para los trabajadores en las casetas.

En caso sea imposible optar por un mecanismo de cobro alternativo, lo que se podría hacer es acordar con los concesionarios que inmediatamente inicien la contabilización de los ejes y vehículos mediante la contratación de un auditor calificado e independiente de tal forma que genere la data que pueda servir para negociar una salida al tema sin disputas y arbitrajes mientras que los concesionarios mantengan sus responsabilidades. En ese sentido, creo que la salida más rápida y lógica es que el Estado le reconozca a los concesionarios lo que se conoce como el peaje sombra, es decir, le pague aproximadamente el 82% de los ingresos que hubiese recibido si no ocurría la suspensión. Este monto es básicamente los ingresos al 100% menos el IGV y cualquier otro monto que normalmente sea devuelto al Estado por impuestos u otro concepto según el contrato de concesión.

La otra alternativa que se puede pensar es que se le reconozca el monto dejado de percibir, así como los costos adicionales de reposición de algún daño directo adicional -en caso de existir- tales como multas o cargos que Ositran defina por incumplimiento de los niveles de servicio u otros incumplimientos durante el período en cuestión. Este concepto de reconocimiento de ingresos y de costos específicos deberían ser acordados hoy, pero hechos efectivos en un tiempo posterior luego de que exista una adenda al contrato que le extienda el plazo a la concesión. Personalmente, creo que los concesionarios estarían más que dispuestos a asumir esta alternativa mientras que para el Estado también sería muy interesante ya que podría aprovecharse dicha extensión para incluir un paquete de inversiones adicionales no previstas originalmente en el Contrato y que sean ahora necesarias por fluidez del tráfico y aumento del nivel de servicio tales como la extensión de la red vial, la ampliación de carriles, la implementación de un sistema de cobranza tipo “Freeflow” sin casetas de cobro, la

ejecución de un nuevo intercambio y hasta se podrían añadir nuevos servicios o mejoramientos de los servicios no viales tales como lugares de descanso y espacios de abastecimiento.

En conclusión, si bien la problemática de la suspensión del cobro de peajes de forma unilateral por el Congreso es un hecho muy grave, se necesita pensar y tomar decisiones que mitiguen su impacto. Hagamos del problema una oportunidad para mejorar los niveles de servicio y crear más inversión, lo que significa más puestos de trabajo, más ingresos por impuestos para el Estado y un mejor servicio para la comunidad. **Lampadia**