



CÍRCULO DE
ARBITRAJE CON
EL ESTADO

II COMPETENCIA NACIONAL DE ARBITRAJE EN CONTRATACIÓN PÚBLICA – MOOT CAE 2025

CASO: CAMINOS DE LA SELVA



Síguenos en:



www.caeperu.com

II COMPETENCIA NACIONAL DE ARBITRAJE EN CONTRATACIÓN PÚBLICA – MOOT CAE 2025

CAMINOS DE LA SELVA

I. IDENTIFICACIÓN DE LAS PARTES

1. Demandante: Caminos de Infraestructura S.A.C. (en adelante, CAINSAC), una sociedad anónima constituida en Perú como concesionaria con capitales canadienses y portugueses para la construcción y mantenimiento de vías urbanas y carreteras bajo contratos de Asociación Público-Privadas (APP).
2. Demandado: Municipalidad Provincial de Boracancha (en adelante, MPB), entidad estatal encargada de la planificación y ejecución mediante sus órganos competentes, programas, proyectos, actividades, promoviendo la inversión pública y privada, el empleo, la adecuada prestación de servicios públicos locales y desarrollo integral, sostenible y ordenado del territorio de la provincia de Boracancha.

II. CONTEXTO HISTÓRICO:

3. El Estado garantiza y vela por el desarrollo y protección de los ciudadanos en tanto son sujetos de derechos fundamentales. La Constitución Política del Perú hace énfasis en el deber de garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, tal como se menciona en su artículo 58.
4. Asimismo, el desarrollo de un país requiere de una adecuada gestión de la inversión tanto pública como privada, para ello el Estado se sirve de distintos mecanismos de contratación, así como de distintos regímenes normativos. Entre las modalidades de contratación utilizadas en el Perú contamos con las Obras Públicas Tradicionales, las Asociaciones Público-Privadas, las Obras por Impuestos, los Contratos Gobierno a Gobierno, entre otros.
5. Las Asociaciones Público-Privadas son una clase de participación de la inversión privada a través de contratos de largo plazo, encargando al sector privado en muchas ocasiones el diseño, construcción, operación y mantenimiento en el desarrollo de infraestructura pública y servicios públicos con una óptima calidad de estos¹.
6. Estas contrataciones tienen una gran relevancia en la reducción de la brecha infraestructural que afecta al Perú, ya que son utilizadas en los sectores de educación, salud, vivienda, transporte, y se puede observar ello a través de distintas obras públicas desarrolladas en el territorio peruano.

¹ <https://www.investinperu.pe/es/app>

7. Por otro lado, para atender esta brecha infraestructural, un derecho muy importante, necesario tanto para el desarrollo profesional y personal de los individuos como para el desarrollo económico de un país, es el derecho a la libertad de tránsito, vinculado al sector transporte. El Banco Mundial, como organización internacional especializada en brindar asistencia técnica y financiera, ha publicado estudios respecto a la importancia en inversión en sistemas de transporte público en la transformación de las economías urbanas².
8. Esta brecha infraestructural en el sector transporte es notoria en el Perú, país compuesto de 196 provincias hasta la creación del MPB, provincia ubicada en la selva, reconocida recientemente debido a su aporte cultural, económico e histórico al desarrollo del país, con una densidad poblacional similar a la de provincias como Arequipa y Callao, con un potencial bastante atractivo para la inversión privada.
9. Si bien esta locación no ha sido muy expuesta en el pasado, con su reconocimiento constitucional, el MPB, bajo la gestión de la alcaldesa María Broso ha decidido mantener una política que promueva el desarrollo de toda obra pública que surgiese, a fin de obtener mayor publicidad y generar un capital político que le permita postularse a una futura elección presidencial.
10. La burgomaestra cuenta con amplias conexiones con personajes de los partidos políticos más tradicionales y conocidos a nivel nacional, en quienes se ha acrecentado una gran estima por ella, a tal punto de poner a su disposición un presupuesto similar al que accede la Municipalidad Metropolitana de Lima, llegando incluso a contar con constantes visitas de muchos de los funcionarios más importantes del país, con quienes ha sido vista en distintos eventos públicos.
11. Esto es saludado desde la capital peruana, Lima, donde el panorama no tiene una proyección muy agradable para los ciudadanos, ello en razón de las constantes crisis políticas y el caos que se vive, con estudios que revelan que la pobre calidad del aire en Lima resta 4.7 años de la esperanza de vida de los habitantes³.
12. Asimismo, el constante caos vehicular, el difícil acceso a una vivienda y el alto costo de vida de Lima, ha llevado a muchos habitantes considerar vivir en alguna provincia con condiciones similares, lo cual a coadyuvado al traslado de la inversión a estas ciudades distintas de Lima Metropolitana.
13. Los inversores nacionales e internacionales han desviado su mirada enfocada en Lima, lo que llevó a muchas municipalidades considerar esta situación como una oportunidad de crecimiento; sin embargo, todas las miradas se enfocaron en la

² <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2022/10/31/investing-in-public-transit-systems-can-empower-workers-and-transform-urban-economies#:~:text=Recientes%20investigaciones%20indican%20que%20invertir,y%20transformar%20la%20econom%C3%ADas%20urbanas>

³ <https://inte.pucp.edu.pe/noticias-y-eventos/noticias/ahogandose-en-contaminacion-por-que-es-tan-mala-la-calidad-del-aire-en-lima-y-como-puede-mejorar/>

mediática alcaldesa María Broso, quien durante el 2023 suscribió un contrato de Concesión que se llevaba gestionando por dirigentes precedentes a ella, con el objetivo que se desarrolle algunos de los juegos de los XXII Juegos Panamericanos que tendría como sede nuevamente al Perú en el año 2025.

14. Es así que, como un primer paso para mejorar las comunicaciones y accesos de la ciudad de Boracancha, el 09 de enero de 2023, el MPB suscribió el Contrato de Concesión con la empresa CAINSAC. en el marco de una ceremonia protocolar en la que la alcaldesa inauguró el evento con un discurso refiriendo a sus orígenes humildes, contando que de niña caminaba horas para poder llegar al colegio más cercano, mientras que de adulta viajaba horas en buses para poder llegar a su universidad y a su lugar de trabajo, lo que le hizo ver la importancia de contar con vías de acceso adecuadas y una planificación urbana, indicando que por más que el desarrollo llegue a una localidad, si esta solo alcanza a uno o dos distritos, el bienestar no es real.
15. Estas declaraciones controversiales fueron muy bien recibidas por la población peruana, quienes pudieron escucharlo en una transmisión a nivel nacional de la ceremonia por la suscripción del contrato, que contó con danzas folclóricas y demás presentaciones, como parte también de las preparaciones para ser anfitriones de los XXII Juegos Panamericanos, previstos en la ciudad de Boracancha el mes de diciembre de 2025.

III. RELACIÓN ENTRE LAS PARTES

16. Una vez suscrito el contrato, se inician con la mayor prontitud posible la ejecución de la obra sin ninguna dificultad o inconveniente, ya que la población aprobaba la gestión de la alcaldesa, lo que se demostraba en un alto porcentaje de aprobación de su gestión y en noticias internacionales sobre la ciudad de Boracancha, a la que calificaron como “la nueva capital peruana”.
17. Mientras tanto, se llevaban a cabo visitas constantes al MPB, lo cual no sorprendió a los medios debido a la polémica y mediática personalidad de la alcaldesa, entre quienes se encontraba el Gerente General de CAINSAC., el Ing. Ernesto Paredes, hermano del funcionario del Programa Nacional de Infraestructura Educativa, entidad que enfrentaba un escandaloso arbitraje por la construcción de un colegio en la ciudad de Yaracocha.
18. Estas reuniones no encendían ninguna alerta, salvo en un periodista llamado Roberto Totorá, quien había escuchado del Gerente de CAINSAC por historias que le contó su amigo Omar Ciano, quien tuvo que disolver su empresa llamada Construcciones y Maquinarias Peruanas S.A.C., luego de contratar con el Ing. Paredes.
19. En una rueda de prensa del mes de abril de 2023, el Sr. Roberto Totorá cuestionó estas reuniones semanales con el Gerente de CAINSAC, a lo que la Alcaldesa declaró lo siguiente:

“Gracias por la pregunta. Sinceramente no tengo nada que ocultar, estas reuniones son para discutir el contrato que hemos celebrado recientemente, para este proyecto llamado “Caminos de la Selva”. Deberán entender que esta obra tiene una alta complejidad, como pueden ver en el contrato publicado en la página oficial del gobierno, es una concesión autosostenible. Tengan presente que en los términos del contrato se exige a CAINSAC. contar con un capital social mínimo de 5 000 000.00 USD, exigiéndose que al cierre financiero cuente con un capital de 30 000 000.00 USD, implicando la construcción de peajes y su operación por un periodo de 30 años. Además, se tiene prevista una Garantía de Fiel Cumplimiento de 40 000 000.00 USD. No solo es la construcción de una carretera, sino también el mejoramiento de la infraestructura colindante. Los invito a imaginar las posibilidades, es lo más cercano a la ciudad del Paititi que podemos ofrecerles”.

20. Estas declaraciones no dejaron satisfecho al periodista, por lo que continuó investigando la obra, las negociaciones y demás aspectos del proyecto “Caminos de la Selva”, pese a que la obra no había presentado inconveniente alguno hasta la fecha de la conferencia.

IV. CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN

21. El 13 de enero de 2023, MPB y CAINSAC suscribieron el “Contrato de Concesión del Proyecto Caminos de la Selva”, cuyos términos se encontraban conformes a los “Lineamientos para la asignación de riesgos en los contratos de Asociaciones Público-Privadas” publicado por el Ministerio de Economía y Finanzas. El referido Contrato cuenta con las siguientes cláusulas relevantes:

Cláusula Segunda: Objeto y Modalidad

Mediante este contrato, el concedente otorga al concesionario la potestad para diseñar, construir, mejorar, conservar, operar y explotar el Proyecto Caminos de la Selva, permitiéndole el aprovechamiento económico de los bienes de la concesión durante su vigencia.

Las obligaciones de las partes incluyen:

- *La entrega, uso y devolución de los Bienes Reversibles.*
- *La construcción, mejoramiento y conservación de los tramos del proyecto.*
- *La explotación de los tramos conforme a las condiciones establecidas.*
- *El cumplimiento de los Índices de Serviciabilidad y Niveles de Servicio definidos en los anexos correspondientes.*

Este contrato sigue el esquema BOT (Build, Operate and Transfer), por lo que la concesión de actividades no implica la transferencia de propiedad de los Bienes Reversibles, los cuales permanecen como bienes públicos.

El concesionario adquiere el derecho de concesión por el tiempo estipulado. Dado que el principal objetivo del concedente es mejorar el bienestar social a través de la explotación de la concesión bajo condiciones económicas y de servicio definidas, cualquier acto de disposición o constitución de derechos sobre la concesión deberá ser compatible con esta finalidad y contar con su aprobación. Asimismo, el concedente busca facilitar el servicio de transporte público mediante Corredores Complementarios.

La concesión tiene carácter oneroso, conforme al Artículo 14 del TUO, y es autosostenible, según el Artículo 4° de la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas, aprobada por Decreto Legislativo N° 1012.

En línea con la Declaratoria de Interés del Proyecto, aprobada mediante Acuerdo de Concejo N° 336 del 13 de diciembre de 2022, las partes reconocen que la concesión se otorga sin cofinanciamiento, sin garantías de demanda ni garantías financieras por parte del Estado. Las garantías no financieras que pudieran requerirse presentan una probabilidad mínima de uso de recursos públicos.

Cláusula Cuarta: Plazo

La concesión tendrá una duración de treinta (30) años a partir de la fecha de suscripción del contrato, salvo prórroga o ampliación conforme a los términos acordados. El contrato se mantendrá vigente y con plenos efectos jurídicos hasta su vencimiento o hasta que se configure una causal de caducidad.

Antes de su vencimiento, la concesión podrá ampliarse a solicitud del concesionario por períodos adicionales de hasta cinco (5) años, sin superar el plazo máximo establecido en la normativa aplicable. Para ello, el concesionario deberá presentar una solicitud debidamente sustentada con al menos seis (6) meses de antelación.

La prórroga de la concesión es independiente de otras ampliaciones derivadas del restablecimiento del equilibrio económico-financiero o de eventos que justifiquen una extensión del plazo, las cuales tampoco podrán exceder el límite máximo establecido.

Cláusula Octava: Caso Fortuito y Fuerza mayor

Cualquiera de las partes podrá dar por terminado el contrato si se produce un evento de caso fortuito o fuerza mayor que haya generado un daño cierto y actual, debidamente acreditado, siempre que dicho evento sea extraordinario, imprevisible e irresistible, y que las partes no hayan podido evitarlo, pese a todos los esfuerzos razonables para mitigar sus efectos. La terminación solo será procedente cuando haya vencido el plazo máximo de suspensión.

No obstante, para evitar la terminación, el concesionario podrá presentar una propuesta para continuar con la concesión, la cual deberá ser evaluada y acordada por ambas partes. Si el concesionario considera que el impedimento puede superarse en un plazo razonable, podrá solicitar la continuación del contrato proponiendo dicho plazo al concedente. En caso de desacuerdo, la decisión sobre la continuidad se resolverá conforme a los mecanismos de solución de controversias aplicables.

Cláusula Décima: Penalidades Contractuales

El concedente tiene facultad para imponer al concesionario las penalidades establecidas en el Anexo N° 08 del contrato en caso de incumplimiento comprobado de sus obligaciones. Estas serán exigibles cuando el concesionario las acepte o un laudo arbitral firme ratifique su aplicación.

El concesionario deberá abonar las penalidades en un plazo de quince (15) días desde la notificación. Vencido este plazo, se generarán los intereses legales correspondientes. Si el concesionario impugna la penalidad, el plazo de pago quedará suspendido hasta que se confirme su imposición.

Para impugnar una penalidad, el concesionario deberá presentar una solicitud debidamente sustentada dentro de los quince (15) días siguientes a la notificación. El concedente tendrá un máximo de treinta (30) días para emitir un pronunciamiento. Si no lo hace en ese plazo, se considerará denegada la impugnación, pudiendo el concesionario recurrir al arbitraje.

Si las penalidades impuestas alcanzan o superan los diez millones de dólares (US\$10,000,000.00) y han quedado firmes, esto podría dar lugar a la caducidad del contrato. Además, el concesionario deberá reponer cualquier garantía ejecutada para el pago de penalidades en un plazo máximo de quince (15) días.

Las penalidades contractuales excluyen la aplicación del régimen de infracciones administrativas por los mismos hechos. Sin embargo, las

sanciones impuestas por entidades como la Administración Tributaria o el Ministerio de Trabajo serán aplicables de manera independiente.

Cláusula Décimo Quinta: Terminación del Contrato

La concesión caducará por cualquiera de las siguientes causas:

- *Vencimiento del plazo.*
- *Mutuo acuerdo.*
- *Incumplimiento del concesionario.*
- *Incumplimiento del concedente.*
- *Decisión unilateral del concedente.*
- *Caso fortuito o fuerza mayor.*

En todos los casos, salvo fuerza mayor, el concedente deberá notificar previamente a los acreedores permitidos.

El contrato finalizará al cumplirse el plazo estipulado, sin compensación por inversiones, instalaciones ni bienes reversibles, ni derecho a indemnización para ninguna de las partes.

El contrato podrá darse por terminado en cualquier momento mediante acuerdo escrito entre el concesionario y el concedente.

El contrato podrá resolverse si el concesionario incumple sus obligaciones de manera que afecte la continuidad de la concesión. Entre las causales de incumplimiento están:

- *No contar con el capital social requerido para el Proyecto.*
- *Falta de vigencia de las pólizas de seguro requeridas.*
- *No mantener la garantía de fiel cumplimiento.*
- *No lograr el cierre financiero dentro de los plazos establecidos.*
- *Iniciar procedimientos de liquidación, quiebra o insolvencia.*
- *Orden administrativa o judicial que impida operar la concesión por más de 30 días.*
- *Pérdida, revocación o no renovación de permisos esenciales.*
- *Disponer de bienes de la concesión sin autorización.*
- *No iniciar las obras obligatorias dentro del plazo estipulado.*
- *Transferencia de la concesión sin cumplir requisitos.*
- *Reiterado incumplimiento de índices de serviciabilidad.*
- *Incumplimiento de estudios de impacto ambiental aprobados.*
- *No acatar laudos arbitrales relacionados al contrato.*
- *Acumulación de penalidades por montos elevados.*
- *Incumplimiento de obligaciones de pago.*
- *Negativa injustificada para la toma de posesión.*

El concedente deberá notificar por escrito al concesionario con 120 días de anticipación antes de la terminación, salvo que se subsane la falta dentro del plazo otorgado. La caducidad podrá ser impugnada por vía arbitral.

El concesionario podrá resolver el contrato si el concedente incumple sus obligaciones, entre ellas:

- *Promulgar normas o medidas que impidan la ejecución de la concesión sin justificación de necesidad pública.*
- *No cumplir laudos arbitrales en su contra.*
- *Incumplir obligaciones de pago.*
- *No implementar unidades de peaje o actualizar tarifas en los plazos previstos.*
- *No entregar las áreas de la concesión dentro de los plazos establecidos.*

El concesionario deberá notificar al concedente con 120 días de anticipación. La caducidad podrá ser impugnada por vía arbitral.

El concedente podrá terminar unilateralmente el contrato por razones de interés público, notificando al concesionario y a los acreedores permitidos con 180 días de anticipación. Dentro de los 30 días siguientes, el concesionario deberá acreditar sus inversiones y gastos para determinar compensaciones.

Cualquiera de las partes podrá terminar el contrato si un evento de caso fortuito o fuerza mayor impide su ejecución tras el vencimiento del plazo máximo de suspensión y genera un daño cierto e irreparable. No obstante, el concesionario podrá proponer alternativas para continuar con la concesión, que serán evaluadas por las partes o resueltas mediante arbitraje.

Cláusula Vigésima: Solución de Controversias

Las Partes declaran que es su voluntad que todos los conflictos o incertidumbres que pudieran surgir con respecto a la interpretación, ejecución, cumplimiento, y cualquier aspecto relativo a la existencia, validez o eficacia del Contrato o Caducidad, así como al reconocimiento y pago de Indemnizaciones por los daños perjuicios generados a las Partes durante la ejecución del Contrato, serán resueltos por trato directo entre las Partes.

El plazo de trato directo para el caso del arbitraje nacional deberá ser de treinta (30) Días Calendario contados a partir de la fecha en que una Parte comunica a la otra, por escrito, la existencia de un conflicto o de

una incertidumbre con relevancia jurídica y notifica su solicitud de iniciar el trato directo.

En caso las Partes, dentro del plazo de trato directo, no resolvieran el conflicto o incertidumbre suscitada, las partes tendrán la facultad de iniciar un Arbitraje.

En ese sentido, toda controversia derivada de este contrato o relacionada con él será resuelta mediante arbitraje de derecho institucional conforme a las leyes y disposiciones aplicables.

El arbitraje será administrado por el Centro de Arbitraje Internacional Caribeño (CAIC), al cual las partes se someten incondicionalmente.

El tribunal arbitral estará compuesto por tres (3) miembros. Cada parte designará un árbitro, y el tercero, quien actuará como presidente del tribunal, será designado por acuerdo de los dos árbitros designados.

El procedimiento arbitral se regirá por el reglamento del CAIC y, en lo que corresponda, por el Decreto Legislativo N° 1071 y sus normas modificatorias o ampliatorias. El laudo arbitral será definitivo e inapelable, obligando a las partes desde su emisión.

V. EJECUCIÓN DEL CONTRATO

22. El plazo para el inicio de la construcción fue fijado con fecha 15 de julio de 2023, por lo que las obras estaban previstas a concluir el 15 de marzo de 2025. El 14 de julio del 2023 se llevó a cabo una ceremonia donde participó el Gerente General de CAINSAC, la Alcaldesa, el Presidente de Consejo de Ministros, la Presidenta de la República del Perú, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, así como distintos gerentes de las empresas que tenían previsto participar en la ejecución del proyecto.
23. Durante el evento, el Sr. Roberto Totorra realizó preguntas respecto a la obtención de los Certificados de Inexistencia de Restos Arqueológicos (en adelante, el CIRA) alrededor de la zona conocida como el nuevo Paititi, a lo cual la alcaldesa refirió que esta ciudad siempre fue solo una leyenda muy atractiva e interesante. Posteriormente, se cuestionó respecto a las reuniones en la “casa de Sarratea” (Breña, Lima), a lo cual la Presidenta soltó una risa ligera, mientras que se observó cierto nerviosismo en la Alcaldesa y el Gerente de CAINSAC, quien agradeció las preguntas e invitó al público a disfrutar del resto del evento.
24. Durante la ejecución, con fecha 14 de noviembre de 2023, CAINSAC solicitó una ampliación de plazo de 3 meses, mediante carta dirigida a la Gerencia de Promoción de la Inversión Privada y Pública (en adelante, GPIPPU), alegando que era responsabilidad de la MPB la obtención de los permisos y certificaciones las cuales estarían demorando, y retrasado la gestión de la obra. En consecuencia,

la entidad otorgó la ampliación señalando que la demora no era responsabilidad de las partes.

25. Posteriormente, con fecha 07 de setiembre de 2024, se concluyó con la instalación de una caseta en el ingreso al distrito de Puente Selva, iniciándose el cobro por el paso y uso de esta vía sin haber concluido las obras de la autopista. Inicialmente la población no tuvo un rechazo tan marcado, puesto que el cobro era un monto simbólico de S/ 2.50. Sin embargo, se realizaron diversos reportajes periodísticos que evidenciaron el difícil acceso a este distrito al solo tener una vía de ingreso.
26. El domingo 08 de setiembre de 2024, se suscitó un altercado al solicitar el ingreso de personal proveniente de CAINSAC y del Ministerio de Cultura al Club “El Dorado”, un centro vacacional del norte de Boracancha, ello con la finalidad de realizar la verificación requerida para la obtención de los CIRA. No obstante, no se logró concretar el ingreso, dejándose constancia de ello mediante acta.
27. Con fecha 17 de octubre de 2024, en función de los retrasos generados por la no obtención de los CIRA, CAINSAC solicitó una ampliación de 2 meses para la entrega de la obra, así como también comunicó la intención de aumentar el peaje a S/ 5.00 con motivo a los mayores costos incurridos en el transporte de materiales por el difícil acceso y la gestión de la obtención de los CIRA. En ese contexto, el 21 de octubre de 2024 la GPIPPU emitió una carta firmada por la Gerenta de GPIPPU, Elizabeth Mento, dirigida a CAINSAC, autorizando lo solicitado y precisando que el aumento del monto a cobrar en el peaje se pactó como responsabilidad únicamente de la concesionaria.
28. Producto de este aumento en el cobro del peaje, y considerando que esta vía era el único acceso al distrito de Puente Selva, la población comenzó a protestar. Esta situación alcanzó a un punto crítico cuando la población utilizó una patrulla del Serenazgo de Puente Selva para colisionar contra una caseta de peaje, requiriendo el apoyo de los bomberos para apaciguar la situación.
29. Ante los hechos suscitados, con fecha 09 de diciembre de 2024, CAINSAC remitió una carta solicitando una ampliación de 6 meses sustentándose en los retrasos generados por las protestas en Puente Selva. Ante ello, la Alcaldesa decidió reemplazar a la Gerenta del GPIPPU y encargar al subgerente, el abogado Mario Mingo, quien suscribió una carta comunicando que podrían otorgar una ampliación de plazo de 2 meses, toda vez que el objeto del contrato responde a la XXII edición de los Juegos Panamericanos a realizarse en el mes de diciembre de 2025.
30. Con fecha 15 de diciembre de 2024, el arqueólogo Eduardo Tilla publicó un artículo científico con la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y de la mano con el Ministerio de Cultura, alertando el descubrimiento de la locación real de la ciudad del Paititi, ubicándola debajo del club “El Dorado”, abarcando un amplio territorio de construcciones incaicas y estructuras en oro, por lo que este artículo llamó la atención del país entero.

31. Ante esta situación, el 04 de enero de 2025, CAINSAC remitió una carta requiriendo nuevamente ampliación de plazo de 6 meses ello en atención tanto a las protestas suscitadas en octubre, como al descubrimiento del Paititi, señalando que, pese a la diligencia de la concesionaria en la obtención de los permisos y autorizaciones. Estos hechos detonarían complicaciones en la ejecución de la obra, advirtiendo que, de no contar con la ampliación de plazo y con un aumento en el cobro de peajes, no tendrían otra opción más que la resolución del contrato. Ante ello, la MPB reiteró que no resulta posible la ampliación de plazo toda vez que el motivo de las obras es dar atención a los Juegos Panamericanos.
32. Producto de las protestas, la MPB llevó a cabo una Asamblea de Concejo Municipal, con fecha 10 de enero del 2025, donde se decidió resolver el contrato de concesión del proyecto “Caminos de la Selva” en función a la afectación del libre tránsito y a presuntos hechos de corrupción cometidos por la Ing. Elizabeth Mento, quien habría resultado investigada por el caso de “los charapas en las sombras”, entre otros motivos.
33. El Acuerdo del Concejo Municipal fue publicado el 14 de enero de 2025 en la página web de la Municipalidad; sin embargo, la asamblea fue transmitida en vivo por Youtube el 10 de enero de 2025. En atención a lo indicado en la asamblea, CAINSAC adjuntó mediante correo electrónico de fecha 13 de enero del 2025, una carta con intención de resolver el contrato de concesión. No obstante, presentó por la mesa de partes de la MPB, la misma carta con fecha 15 de enero de 2025.

VI. LOS CHARAPAS EN LAS SOMBRAS

34. Con fecha 10 de diciembre de 2024, el periódico conocido a nivel nacional, La Res Pública, publicó una investigación respecto al expediente de la fiscalía llamado “los charapas en las sombras”, donde se habría revelado reuniones extraoficiales entre la Ing. Elizabeth Mento y el Ing. Ernesto Paredes en “la casa de Sarratea”, que habrían derivado en comunicaciones oficiales sobre ampliaciones de plazo y otros aspectos relevantes para la ejecución de la obra.
35. Con fecha 13 de enero de 2025, el semanario “Totorá en sus 13, Di” publicó una ampliación de esta investigación, donde sostenían que las decisiones de las ampliaciones de plazo y modificaciones contractuales se habrían dado en las reuniones semanales realizadas entre enero y abril de 2023, indicando que Elizabeth Mento, si bien se habría beneficiado, era más un “chivo expiatorio” de todas las coordinaciones realizadas en el municipio. Una vez cuestionada en rueda de prensa, la alcaldesa coordinó que las comunicaciones informales se darían a través de su amigo Edgar Ganta, ex Alcalde de Qunqaymarca.
36. Entre estas modificaciones detectadas por el periodista Roberto Totorá, se encontraría una adenda que retiraría los requisitos respecto al capital social requerido a CAINSAC, ya que esta empresa al parecer ya no contaría con el respaldo financiero necesario y se encontraba en búsqueda de nuevos capitales

brasileros, lo cual habría sido conversado desde la campaña política de la Alcaldesa María Broso de 2022.

VII. INICIO DEL ARBITRAJE

37. Con fecha 14 de febrero de 2025, CAINSAC presentó una solicitud arbitral ante el Centro de Arbitraje Internacional Caribeño (en adelante, CAIC), y a su vez designó al abogado Edward St-Joseph como miembro del Tribunal Arbitral, reconocido por su amplio rechazo a la labor estatal, lo cual ha expresado en distintas declaraciones y conferencias académicas.
38. Algunos artículos relevantes del Reglamento de Arbitraje de CAIC son los siguientes:

Artículo 7. Solicitud de Arbitraje

- 1. El procedimiento arbitral se iniciará con la presentación de la solicitud de arbitraje ante el Centro, que registrará y confirmará la fecha de recepción.*
- 2. La solicitud de arbitraje deberá incluir, al menos, la siguiente información:*
 - a) Nombre completo, dirección postal y electrónica, así como cualquier otro dato relevante para la identificación y contacto de las partes demandantes y demandadas. En particular, se deberá especificar las direcciones a las que deberán enviarse las comunicaciones.*
 - (...)*
 - h) Declaración sobre la existencia de un tercero que financie total o parcialmente el arbitraje. En caso afirmativo, se deberá revelar la identidad del financiador.*

Artículo 17. Recusación

- 1. Las partes podrán recusar a un árbitro si este no cumple con las calificaciones acordadas entre ellas o exigidas por la ley, o si existen dudas razonables sobre su independencia e imparcialidad.*
- 2. La presentación de una solicitud de recusación estará sujeta al pago de una tasa de S/ 3 000.00, incluido IGV.*
- 3. La solicitud deberá ir acompañada de los siguientes documentos:*
 - Copia del DNI, cédula de identificación o pasaporte del solicitante.*
 - Copia del RUC de la empresa, si corresponde.*
 - Documento que acredite la representación legal, ya sea testimonio de escritura pública, acta legalizada o, en su defecto, copia literal simple de la vigencia de poder emitida por registros públicos o por resolución municipal, regional o ministerial, según corresponda.*

- *Copia del contrato, orden de servicio y/o compra que contenga la cláusula arbitral.*
- *Copia del contrato de consorcio, si aplica.*
- *Copia de los documentos que fundamenten la recusación, debidamente identificados y organizados en orden correlativo.*

Artículo 28. Financiación por Terceros

Si alguna de las partes cuenta con financiación de un tercero para cubrir total o parcialmente los costos del procedimiento arbitral, deberá informar sobre esta situación, así como revelar la identidad del financiador, al tribunal arbitral, a la parte contraria y al Centro tan pronto como se formalice dicha financiación.

39. Asimismo, al no contar con capital para iniciar acciones legales y sostener un arbitraje, recurrió a la empresa “Te Presto Financiamiento S.A.C.” (en adelante, TPF), la cual contaba con capitales brasileros, canadienses y portugueses, de lo cual tomó conocimiento extraoficial la MPB, iniciando investigaciones al respecto. Este hecho no fue revelado por CAINSAC.
40. La solicitud fue notificada a la MPB con fecha 25 de febrero de 2025, entidad que presentó su contestación de solicitud arbitral el 28 de febrero de 2025, planteando excepción de incompetencia del centro arbitral, toda vez que en los anexos del contrato se encontraba el documento “Instructivo para concesionarios y proveedores” donde se redacta un modelo de convenio arbitral que señalaba: “la entidad propone al Centro de Análisis y Resolución de Conflictos (CARC PUCP)”. Ante ello, CAINSAC precisó que ésta fue una propuesta que realizó la entidad y no forma parte del contrato, adjuntando una conversación de WhatsApp, de fecha 15 de marzo de 2023, con el abogado Esteban Quito, asesor legal de GPIPPU.

Conversación de WhatsApp:

Ernesto Paredes (CAINSAC): Estaba leyendo el Contrato, y me he percatado que en ese documento... el instructivo, señalan como propuesta de centro a PUCP, pero no estamos conformes con ello, preferimos escoger en el momento.

Esteban Quito (MPB): Si, entiendo, ¿pero dice propuesta no? Aparte el convenio arbitral está en el contrato, no en el anexo...

Ernesto Paredes (CAINSAC): Si claro, voy a mandar a mi equipo a hacer una carta dejando en claro que no estamos de acuerdo con esa propuesta, me ayudas con ello.

Esteban Quito (MPB): Podría ser... manda la carta el viernes, cosa que ya lo atendemos el lunes.

Ernesto Paredes (CAINSAC): Listo, quedamos así entonces.

41. Cabe precisar que ninguna de las partes presentó documento alguno acreditando respuesta a la carta presentada el 17 de marzo de 2023, la cual estaba referida a lo discutido en la conversación de WhatsApp.
42. Con fecha 17 de marzo de 2025, la SUNAT puso en conocimiento de la MPB el Reporte de pagos de TPF al abogado Edward St-Joseph, toda vez que aparentemente este árbitro sería un importante inversor en esta empresa. Ante dicho descubrimiento, la MPB planteó una recusación contra el árbitro.
43. Mediante Comunicación No. 01 del 18 de marzo de 2025, CAIC informó a MPB que la tasa por solicitud de recusación ascendía a S/ 3,500.00. Ante esta situación, MPB se vio obligado a realizar el pago para garantizar su defensa. No obstante, a pesar de haber efectuado el pago, presentó su oposición a la aplicación de dicha tasa.
44. Mientras tanto, con fecha 28 de marzo de 2025 se realizó la audiencia de instalación y fijación de las reglas arbitrales, donde la Procuraduría Pública de la MPB recalcó su oposición al arbitraje por incompetencia del CAIC y la no independencia del árbitro designado por la parte demandante.
45. Con fecha 11 de abril de 2025, CAINSAC presentó su escrito de demanda, alegando la responsabilidad de la entidad respecto del riesgo arqueológico, conflictos sociales y a la obtención de los permisos y autorizaciones, lo cual sostienen habría detonado en la paralización de la obra. Posteriormente, con fecha 18 de abril de 2025, la MPB presentó su contestación de demanda y reconvención, alegando la caducidad por interés público, que la concesionaria podía conocer la existencia de restos arqueológicos ya que era muy conocida la historia del Paititi, y que las protestas surgieron como consecuencia del aumento en el cobro de los peajes que era responsabilidad únicamente del concesionario.

AUTORES:

RENATO CJAHUA ALVITES

Director de la Dirección de Investigación CAE.

ANTHONY PERALTA DELGADO

Subdirector de la Dirección de Investigación CAE.

ROSSMERY JUVINA ALMERCÓ HERRERA

Asociada de la Dirección de Investigación CAE.



CON COLABORACIÓN DE:

THALIA JIMENEZ VILCAYAURI

Directora de la Dirección Académica CAE.



CÍRCULO DE
ARBITRAJE CON
EL ESTADO