



CASO INTEGRADO 2019

CSJC Vs. ALOSAC y el MTC.



APTA PERÚ

**RODRIGO,
ELIAS
& MEDRANO**
ABOGADOS

**Sede San Marcos
Ciudad universitaria, Lima.**



EL CASO

A. ANTECEDENTES.-

1. Las protestas en el país no paraban de crecer, así como la desaprobación del gobierno que no tenía éxito en contenerlas. No identificaba correctamente los reclamos ni proponía soluciones adecuadas para superar las diferencias, lo que se traducía en cuantiosas pérdidas económicas para el resto de la población, pues las manifestaciones siempre se hacían bloqueando carreteras y otras vías de comunicación.
2. Debido a este malestar social, el gobierno se propuso hacer cambios estructurales en las siguientes materias: (i) el derecho a la protesta y de reunión, así como (ii) el régimen agrario nacional. Sobre este último punto, los asesores del ejecutivo consideraban que las protestas eran consecuencia de una mala asignación de los terrenos en el país y de la poca claridad que se tenían sobre la propiedad pública de las vías de comunicación.
3. Después de varias sesiones en el parlamento, se aprobó delegar facultades para que el gobierno apruebe estas reformas. En ejercicio de ellas, se promulgó, entre otras normas, el Decreto Legislativo No. 0504-18, cuyos principales artículos establecían lo siguiente:

"Artículo 1º.- *La propiedad agraria se regula por las disposiciones establecidas en la Constitución, el Código Civil y la presente ley, en lo que respecta a su adquisición, ejercicio, defensa, transmisión y extinción".*

[...]

"Artículo 9º.- *Los predios sobre los cuales se hayan trazado vías de comunicación, como carreteras, caminos, trochas y otros accesos, y que se mantengan con dicho uso por un plazo de diez años, son bienes de dominio público. Las entidades públicas deben aprobar los actos administrativos o normativos para reconocer dicha calidad, siendo tales declaraciones de orden público.*

Se entiende que un inmueble forma parte de una vía de comunicación, si por diez años, ha sido utilizada con fines de transporte vehicular o peatonal de modo continuo, público y sin limitaciones por cualquier tercero".

[...]

"Artículo 11º.- *La propiedad privada agraria no comprende la parte que soporte vías públicas ni los otros bienes considerados como de dominio público, según la ley de la materia. Esta disposición aplica aun cuando la propiedad esté inscrita a favor de privados.*



La propiedad pública sobre las vías comprende toda la porción del suelo, según como se posea o se haya reconocido en el acto administrativo o normativo, y se extiende al subsuelo y sobresuelo”.

4. Esta norma fue publicada el 28 de julio de 2018, como parte de las nuevas medidas económicas que buscaba implementar el gobierno. El Congreso de la República aún no ha analizado la constitucionalidad de los decretos legislativos ni si se ajustan a la delegación de facultades.

B. CONVENIO DE COOPERACIÓN.-

5. Publicado el Decreto Legislativo No. 0504-18, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (“MTC”) emitió varias resoluciones administrativas, declarando de dominio público los terrenos sobre cuales atravesaban las principales carreteras del país. Las vías se inscribieron en el Registro Nacional de Carreteras y la propiedad pública, en los Registros Públicos.
6. Mediante la Resolución Ministerial No. 149-2019-MTC del 20 febrero de 2019, se reconoció la vía nacional Nazca - Caravelí, con código PE-383-A, la cual unía los departamentos de Ica y de Arequipa. El MTC determinó que los terrenos sobre los cuales atravesaba esa carretera eran bienes de dominio público, ya que venían siendo utilizados con fines de transporte vehicular por más de diez años, de modo continuo, público y libremente por terceros. En la resolución se había determinado que los socios de la Cooperativa San Juan de Caravelí (“Cooperativa”), los trabajadores y contratistas de Alcoholes y Otras Bebidas S.A.C. (“ALOSAC”), así como los habitantes de la provincia de Caravelí y de Nazca, podrían y de hecho venían ocupando la vía sin ninguna restricción.
7. Con base en esta declaración administrativa, el MTC dispuso la rehabilitación y mejoramiento de la carretera, para lo cual suscribió un convenio de cooperación interinstitucional con ALOSAC, empresa que en los hechos era la principal usuaria y parte interesada en el mejoramiento. El convenio fue firmado el 15 de marzo de 2019, estableciéndose ahí las obligaciones y derechos de ambas entidades.
8. Formaba parte de los acuerdos, la memoria descriptiva de las obras que se ejecutarían: puentes, óvalos y pasos a desnivel, así como la pavimentación y señalización de la vía. En la memoria se detallaba la situación de los terrenos, indicándose que todos ellos habían sido declarados de dominio público y bajo la administración del MTC, con base en la Resolución Ministerial No. 149-2019-MTC. Por cierto, también se dijo que la resolución y la firma del convenio sustentaban la posesión de los terrenos por parte del MTC y su entrega a favor de ALOSAC.
9. Es importante indicar que se emitió la resolución ministerial y se firmó el convenio, pese a que la Cooperativa venía objetando la declaración de dominio público, alegando ser la única propietaria de los terrenos de la carretera, en el tramo que va del distrito de Acari al distrito de Bella Unión, provincia de Caravelí, departamento de Arequipa. Sostenía que esos espacios estaban inscritos a su nombre y que anteriormente habían sido dados en servidumbre a favor de “ALOSAC”, según un contrato



privado. También argumentó que el uso temporal que hacían los terceros al atravesar la vía no implicaba que la Cooperativa pierda el dominio, ya que se trataban de actos de mera tolerancia que no permitían que los transeúntes adquieran derechos ni mucho menos, el Estado.

10. Pese a que se cuestionaba la propiedad de los terrenos, el MTC y ALOSAC suscribieron el convenio de cooperación. Las partes aceptaron que la controversia no negaría el dominio del Estado, ya que este igualmente podría gestionar una expropiación para hacerse del bien, ni la posesión, ya que estaba bajo el control de ALOSAC, según los términos del contrato de servidumbre que sí reconocía haber suscrito. La posesión que mantenía la empresa fue de vital importancia para que ella suscribiera el convenio de cooperación y que el Estado contraté con ella.
11. Las partes celebraron el convenio de cooperación, en los siguientes términos:

CLÁUSULA TERCERA: OBJETO

*El objeto del presente Convenio de Cooperación es establecer los términos, condiciones y obligaciones entre **EL MTC** y **ALOSAC** para la ejecución de los trabajos de rehabilitación y mejoramiento de la red vial nacional ubicada en los departamentos de Ica y Arequipa, específicamente el tramo que va de Nazca (distrito de Marcona) a Caravelí (distritos de Acari y Bella Unión).*

*El detalle pormenorizado de los trabajos de rehabilitación y mejoramiento se encuentra en los expedientes técnicos que serán presentados por **ALOSAC** a **EL MTC**, y que preliminarmente se encuentran detallados en el Anexo I del presente convenio.*

CLÁUSULA QUINTA: OBLIGACIONES

OBLIGACIONES DE EL MTC

- *Gestionar y obtener previamente los derechos superficiales públicos o privados necesarios para ejecutar las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento.*
- *Revisar y aprobar los expedientes técnicos que presente **EL MTC** para la ejecución de los trabajos descritos en la cláusula tercera precedente, dentro del plazo de veinte (20) días calendario contados a partir de su presentación ante **EL MTC**, velando porque los mismos cumplan con las normas técnicas aprobadas por dicha entidad.*
- *Dar conformidad a los trabajos una vez concluidos.*
- *[...]*

OBLIGACIONES DE ALOSAC

- *Elaborar y presentar para aprobación de **EL MTC** los expedientes técnicos para la ejecución de los trabajos en la vía indicada en la cláusula tercera del presente Convenio.*



- [...]
- **ALOSAC** no ejercerá ninguna competencia sobre la vía nacional rehabilitada, siendo esta una vía pública, bajo la administración de **EL MTC**.
- [...].

CLÁUSULA SEXTA: FINANCIAMIENTO

*El costo total de ejecución de los trabajos que son objeto del presente Convenio será íntegramente asumido por **ALOSAC**, suma que tiene destinada para el mejoramiento de vías de comunicación dentro de sus políticas de apoyo social. Al respecto, **ALOSAC** declara que no asumirá costos adicionales a los establecidos en el presupuesto revisado y aprobado resultante del Expediente Técnico que preparará para tales efectos. No asumirá ningún costo o gasto para la adquisición y conservación de los derechos superficiales necesarios para la obra. Esto último será asumido exclusivamente por **EL MTC**.*

CLÁUSULA DÉCIMO TERCERA: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

La validez, interpretación y cumplimiento de este Convenio se registrará e interpretará de conformidad con las leyes peruanas.

Cualquier desacuerdo respecto a la validez, aplicabilidad, ejecución e interpretación de este Convenio se someterá a arbitraje de derecho bajo las normas legales vigentes, cuyo laudo será definitivo e inapelable, de conformidad con el Reglamento de la Cámara de Comercio de Lima, debiendo toda objeción o excepción, así como la exclusión y extensión del convenio arbitral ser resuelta única y directamente por el Tribunal Arbitral, compuesto por tres miembros.

C. CONTRATO DE SERVIDUMBRE.-

12. Previamente a la celebración del convenio de cooperación, el 30 de abril de 2017, ALOSAC suscribió un contrato de constitución de servidumbre de paso, mediante el cual la Cooperativa le otorgaba dicho derecho a favor de su planta procesadora de bebidas, ubicada en el distrito de Acari. Se pactó que la empresa debía pagar una contraprestación anual de USD 25,000.00, así como realizar las obras de rehabilitación y mejoramiento que correspondan para garantizar el uso de la vía por el plazo de treinta años.
13. En el acuerdo también se previó que ALOSAC debía pagar un monto anual de S/ 55,000.00, por concepto de daños ambientales y otros relacionados. Por cierto, se acordó que se debían hacer estos pagos independientemente de las obligaciones derivadas de la certificación ambiental del proyecto.



14. Los otros términos del contrato fueron los siguientes:

CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO

- 2.1 *Por el presente contrato, en mérito a lo dispuesto en el artículo 1035° y siguientes del Código Civil, **LA COOPERATIVA** constituye a favor de **ALOSAC** sobre "Los Terrenos", derecho de servidumbre de paso a favor de la planta procesadora, ubicada en el terreno que **LA COOPERATIVA** le ha transferido en acto separado, hacia y desde vías públicas, así como servidumbre de tránsito para custodia, conservación, reparación y funcionamiento de todas las obras e instalaciones que **ALOSAC** ejecutará para y como parte de la habilitación de la vía ("Proyecto").*
- 2.2 *La servidumbre otorgada mediante el presente contrato comprende: (i) la ocupación de la superficie del suelo, subsuelo y/o de sus aires, necesarios para la instalación y operación del Proyecto; y (ii) la delimitación física de los Terrenos, así como instalación de hitos y/o mojones y/o cercos perimétricos en la éstos.*
- 2.3 *Adicionalmente, la servidumbre otorgada mediante el presente contrato comprende a favor de **ALOSAC**, de manera enunciativa y sin limitación alguna, las facultades de:*
- *Impedir que dentro de los Terrenos se siembren árboles u otras especies vegetales y/o se construyan edificaciones u obras que obstaculicen el libre ejercicio del derecho de servidumbre otorgado a **ALOSAC** por **LA COOPERATIVA** al amparo del presente contrato, así como removerlas de ser el caso.*
 - *Transitar libremente por los Terrenos con el objeto de construir, verificar, reparar, operar, dar mantenimiento y modificar las instalaciones del Proyecto o realizar cualquier obra que **ALOSAC** considere necesaria para el desarrollo de sus actividades.*

CLÁUSULA QUINTA: OBLIGACIONES DE LAS PARTES

5.1 *Son obligaciones de **ALOSAC**:*

- *[...].*
- *Informar y difundir las obras que se realizarán producto de la construcción del Proyecto, así como ejecutarlas.*

5.2 *Son obligaciones de **LA COOPERATIVA**:*



- *Respetar todas las disposiciones establecidas en el presente Contrato, en concordancia con las disposiciones establecidas en el Código Civil.*
- *Permitir el libre ingreso y permanencia del personal de **ALOSAC** así como el de sus Contratistas y/o terceros designados, así como de los materiales, vehículos y equipos necesarios para desarrollar las actividades de construcción del Proyecto.*
- *Brindar las medidas y garantías necesarias para el correcto desarrollo de las actividades que realizarán **ALOSAC**, sus Contratistas y/o Terceros. Así como dar aviso inmediato, en caso exista hechos de terceros que puedan afectar y/o dificultar la operación de la vía.*

CLÁUSULA OCTAVA: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Cualquier controversia que se suscite entre las Partes con relación a la interpretación y aplicación del presente Contrato será sometida en primer lugar a trato directo entre las Partes y, si transcurridos treinta (30) días calendario desde el inicio de la etapa de trato directo no se llega a un acuerdo o no sea posible llegar a uno, cualquiera de las partes se encontrará facultada a recurrir a la justicia arbitral, de conformidad con el Reglamento de la Cámara de Comercio de Lima, debiendo toda objeción o excepción, así como la exclusión y extensión del convenio arbitral ser resuelta directamente por el Tribunal Arbitral, compuesto por tres miembros necesariamente.

D. LA CONTROVERSIA.-

15. Después de haber firmado el convenio de cooperación, ALOSAC remitió una carta notarial en la que comunicaba su decisión de apartarse del contrato de constitución de servidumbre, argumentando que con la promulgación del Decreto Legislativo No. 0504-18 y la emisión de Resolución Ministerial No. 149-2019-MTC, se había determinado que la vía dada en servidumbre era en realidad un bien de dominio público, por lo que no es posible que se celebren acuerdos privados sobre ella, siendo tales actos nulos de pleno derecho. Igualmente, señaló que habiendo celebrado un convenio de cooperación, toda intervención y uso de la vía será regulada únicamente por dicho acto jurídico. La carta fue enviada el 15 de abril de 2019.
16. La Cooperativa respondió la misiva, indicando que ella conservaba la propiedad de los terrenos sobre los cuales se había levantado la vía privada y que dicho dominio y el contrato de constitución de servidumbre se encontraban protegidos por el sistema constitucional vigente. Igualmente señaló que tomará acciones legales para dejar sin efecto la Resolución Ministerial No. 149-2019-MTC, así como el convenio de cooperación, ya que vulneraban manifiestamente sus derechos. La respuesta se envió el 03 de mayo de 2019.



E. EL ARBITRAJE.-

17. ALOSAC no respondió la carta de la Cooperativa, pese a que esta invocó la aplicación de la cláusula octava del convenio de cooperación. Teniendo en cuenta el silencio y la nulidad que invocaba ALOSAC, el 15 de mayo de 2019, la Cooperativa presentó una solicitud de arbitraje ante el Centro Nacional e Internacional de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima, buscando que se declare la plena validez y eficacia del contrato de constitución de servidumbre, así como el pago de la contraprestación y resarcimiento por daño ambiental del año 2019. Igualmente, la nulidad de la Resolución Ministerial No. 149-2019-MTC y del convenio de cooperación. Interpuso la solicitud contra ALOSAC y el MTC.
18. Por su lado, el 18 de mayo de 2019, ALOSAC sostuvo que el contrato de constitución de servidumbre era nulo, así como el convenio arbitral contenido en él, por lo que no era posible su emplazamiento en el presente proceso. Igualmente, sostuvo que no se había respetado el procedimiento de trato directo previsto en la cláusula arbitral, por lo que la solicitud era improcedente. Esto último sin dejar de advertir que las materias que se discutían no eran arbitrables, entre otros vicios de forma y forma que haría valer al contestar la demanda.
19. El 19 de mayo de 2019, el procurador público del MTC respondió la solicitud alegando que no existía convenio arbitral entre la demandante y su representada, así como que las materias que se buscaban discutir en el proceso no eran arbitrales. También sostuvo que se reservaba el derecho se hacer valer las otras objeciones a la competencia arbitrales que puedan surgir al momento de contestar la demanda, así como los vicios de fondo.
20. El Tribunal Arbitral fue constituido el 24 de mayo de 2019, y fijará fecha para la presentación de la demanda y las respectivas contestaciones, según el cronograma de la competencia "Torneo Nacional de Arbitraje".

F. NOTAS.-

21. ALOSAC y el MTC actúan en el arbitraje con distinta representación letrada. Sin embargo, para los fines de la competencia, el mismo equipo alegará por ambas partes, debiendo distribuir su tiempo de modo de poder argumentar por cada una de ellas, tanto las cuestiones de jurisdicción como de fondo. Dichas partes tendrán la calidad de demandadas y la Cooperativa, la calidad de demandante.
22. Todos los documentos referidos en el caso forman parte del arbitraje. Se aplican las normas de la República del Perú, así como Reglamento de la Cámara de Comercio de Lima del 2017.
23. No hay vicios de falta representación en los acuerdos suscritos ni vicios de procedimiento en la emisión de las normas y actos administrativos, salvo los que se puedan desprender del caso.



ACLARACIONES DEL CASO

A. ANTECEDENTES

1. El Decreto Legislativo No. 0504-18 entró en vigencia al día siguiente de su publicación (puntos 3 y 4 de los hechos del caso).
2. La Junta de Portavoces del Congreso de la República aprobó pronunciarse sobre la constitucionalidad y legalidad del Decreto Legislativo No. 0504-18 a más tardar el 26 de octubre de 2019 (punto 4 de los hechos del caso).

B. CONVENIO DE COOPERACIÓN

3. Según pronunciamientos anteriores del MTC, las vías de comunicación eran consideradas de dominio público si venían siendo utilizadas para el transporte de vehículos y/o de personas de modo continuo, público y por más de diez años. Se exigía que en dicho plazo no se verifiquen cuestionamientos judiciales o condicionamientos por parte de terceros, lo que se hacía mediante una búsqueda en los Registros Públicos y los registros del Poder Judicial (punto 6 de los hechos del caso).
4. Se precisa que el convenio de cooperación no otorga una concesión ni derecho real alguno sobre la vía nacional Nazca – Caravelí a favor de ALOSAC. Tampoco constituye un contrato financiado con recursos públicos (puntos 7 y 11 de los hechos del caso). La vía está bajo la administración y control del MTC, aunque la Cooperativa viene objetando la posesión y el dominio público en el tramo Acari - Bella Unión (punto 8 y 10 de los hechos del caso).
5. La Cooperativa participó en el procedimiento iniciado por el MTC para determinar la condición pública de la vía Nazca – Caravelí, aunque únicamente se le permitió presentar documentos referidos a su propiedad registral. La ausencia de una norma reglamentaria, a consideración del MTC, impedía considerar a la Cooperativa como parte administrada y, por lo tanto, instruyó a su mesa de parte que no recibiera ningún recurso administrativo en el que ella cuestionara la declaración de dominio público de la vía (punto 9 de los hechos del caso).
6. Se corrigen las cláusulas quinta y sexta del convenio de cooperación, indicándose que los expedientes técnicos para las obras de la vía nacional Nazca – Caravelí deben ser elaborados, financiados y presentados por ALOSAC ante el MTC. Igualmente, se precisa que según el convenio ALOSAC no asumirá ningún costo o gasto para la adquisición, conservación y defensa de los derechos superficiales necesarios para las obras. Estos costos o gastos serán asumidos exclusivamente por el MTC (punto 11 de los hechos del caso).
7. En el caso no se discute la competencia formal del MTC para suscribir convenios de cooperación con privados ni su capacidad para encargar a terceros la realización de obras de rehabilitación y mejoramiento de las vías públicas. Los terrenos comprometidos en la vía Nazca – Caravelí son agrarios, en el marco del Decreto Legislativo No. 0504-18. La declaración



de dicha vía como de alcance nacional, así como de los terrenos afectados como de dominio público, se rige por el Decreto Legislativo No. 0504-18.

C. CONTRATO DE SERVIDUMBRE

8. Se precisa el plazo del contrato de servidumbre de treinta años aplica tanto para el derecho de servidumbre, como para las obligaciones de (i) pagar la contraprestación anual de USD 25,000.00, (ii) realizar obras para garantizar la operatividad de la vía y (iii) pagar la retribución anual de S/ 55,000.00 por "resarcimiento daño ambiental". Por cierto, esta última retribución es adicional a la contraprestación anual y tiene por finalidad financiar las obras que la Cooperativa decida ejecutar para reducir el impacto ambiental de la operación de la vía (puntos 12 y 13 de los hechos del caso).
9. Conjuntamente con la celebración del contrato de servidumbre, pero en acto separado, la Cooperativa transfirió en propiedad un terreno de 15 hectáreas a favor de ALOSAC para que ella construya su planta embotelladora. Ambos contratos aparecen inscritos en los Registros Públicos. El contrato de servidumbre busca que la referida planta tenga una salida a la vía pública más cercana. En ese momento, las partes tenían en mente la carretera Bella Unión - Nazca como la vía pública cercana por sus dimensiones adecuadas (punto 14 de los hechos del caso).
10. Antes de la suscripción del contrato de servidumbre, existía en los hechos la vía Acari - Bella Unión, la cual no había sido reconocida formalmente como vía pública. Se sabía que este acceso fue construido en el año 2000 por algunos miembros de la Cooperativa y habitantes del Centro Poblado Acarí Alto. Ya suscrito el contrato de servidumbre, la Cooperativa estableció que únicamente sobre dicha vía se harían las obras por parte de ALOSAC. Por su parte, la Resolución Ministerial 149-2019-MTC también recogió íntegramente el trazo de la vía Acari - Bella Unión, declarándola como conformante de la vía nacional Nazca - Caravelí, justamente por sus dimensiones y operatividad preexistentes, sin incluir áreas adicionales.

D. LA CONTROVERSIA

11. ALOSAC mantiene la posesión de los terrenos que comprenden el trazo de la vía nacional Nazca - Caravelí, según los términos del contrato de cooperación. La empresa no ha restituido el terreno ni reclamado la devolución de suma alguna a la Cooperativa, como consecuencia de la nulidad que alega del contrato de servidumbre. De hecho, en su carta del 15 abril de 2019, sostuvo que desconocía todos los efectos del contrato de servidumbre, así como de su cláusula octava referida la solución de controversia, por lo que anticipó que no mantendrá mayores conversaciones con la Cooperativa (punto 15 de los hechos del caso).



E. EL ARBITRAJE

12. Se corrige la carta del 03 de mayo de 2019, enviada por la Cooperativa a ALOSAC, debiéndose entender que la Cooperativa hizo referencia a la cláusula octava del contrato de servidumbre y no la del convenio de cooperación. En su carta, la Cooperativa contestaba la comunicación de ALOSAC, exigiendo que esa comunicación se haga según el procedimiento de trato directo previsto en el contrato de servidumbre, pedido que nunca tuvo respuesta por parte de ALOSAC (punto 17 de los hechos del caso).
13. Se indica que ALOSAC dejó a salvo su derecho de objetar los vicios de fondo y forma que advierta durante el proceso arbitral, especialmente los que se desprendan del texto de la demanda (punto 18 de los hechos del caso).
14. Las fechas para la presentación de la demanda y las respectivas contestaciones son aquellas previstas para la presentación de las ayudas memorias de la parte demandante y demandadas, según el cronograma indicado en el reglamento de la competencia (punto 20 de los hechos del caso).
15. La Cooperativa adjuntó en su solicitud arbitral dos cadenas de correos que revelan cómo se gestionó la declaración de la carretera Nazca – Caravelí como vía pública. La primera comunicación fue entre la Cooperativa y ALOSAC, y la segunda, entre ALOSAC y el MTC. Esta última comunicación fue enviada a la Cooperativa por error.
16. Comunicación entre la Cooperativa y ALOSAC:

De: Aramburú, Miguel [mailto: ARAMBURU.MIGUEL@CSJC.org]
Enviado el: lunes, 8 de octubre de 2018 01:20 p.m.
Para: Andrea Bernal [mailto: ABernal@alosac.com]
CC: LUCIANA.FERNANDEZ@CSJC.org, MMedina@alosac.com
Asunto: RE: Consultas D.L. 0504-18

Hola Andrea:

Disculpa que te escribamos recién, pero la investigación que nos encargaste tomó más tiempo de lo previsto. Te informamos que nuestros abogados e ingenieros han revisado el Decreto Legislativo No. 0504-18 y las imágenes de Google Earth de la vía Acarí - Bella Unión que les hemos dado en servidumbre, y tenemos buenas noticias.

Ellos concluyen que no es posible que dicha norma tenga algún impacto en nuestros derechos y acuerdos, ya que nuestra propiedad está debidamente inscrita y los contratos en el país son intangibles. También señalan que es absolutamente improbable que el gobierno decida aplicar la norma en contra de nuestra organización, considerando que somos un gremio de artesanos, agricultores y ganadores compuesto por 300 socios cooperativistas y más de 600 trabajadores. El Centro Poblado Acarí Alto tiene un segundo acceso, y aunque ciertamente es inseguro y sus dimensiones son pequeñas, es el único que es público.

Por otro lado, los ingenieros nos han remitido un informe técnico que confirma las dudas que tenían, pero la situación no es tan grave. Es decir, es cierto que personas sin ninguna autorización formal de nuestra parte y con la paciente mirada



de algunos malos directivos, empezaron a trazar la vía sobre nuestro terreno por el año 2000, incluso han levantado las obras menores que indicas. Sin embargo, estas personas ya no están en la provincia ni no son poseedoras actuales del referido camino. Muchas de ellas eran cooperativistas quienes han sido expulsados de nuestra organización por dañar propiedad colectiva. Quienes eran extraños, fueron denunciados en su oportunidad por el delito de usurpación en el año 2006, pues hubo excesos. Si bien los procesos judiciales concluyeron ese mismo año, al ser archivados por falta de pruebas, no dejan de dar cuenta que nuestra cooperativa siempre defendió sus terrenos.

En cualquier caso, los abogados señalan que estas obras, al ser consentidas por las gestiones anteriores, cuyos directivos incluso asistieron a las ceremonias de puesta de primera piedra, para mal o para bien, hace que tales obras se interpreten como si fuesen nuestras y no del Estado. Nuevamente, muchas obras fueron hechas por nuestros socios cooperativas, quienes, aunque hayan sido luego expulsados, actuaban por cuenta y en nombre de nuestra organización.

Teniendo en cuenta lo anterior, no vemos conveniente que su representada haga consultas al MTC, buscando que dicha dependencia confirme que nuestra vía es y siempre será privada. No queremos que se genere un nuevo conflicto social en nuestra provincia, considerando la postura estricta y poco democrática que han demostrado las autoridades nacionales en el manejo de los conflictos sociales de la región en periodos pasados.

Saludos,
Miguel A.

De: Andrea Bernal [mailto: ABernal@alosac.com]
Enviado el: miércoles, 12 de septiembre de 2018 04:40 p.m.
Para: Aramburú, Miguel [mailto: ARAMBURU.MIGUEL@CSJC.org]
CC: MMedina@alosac.com
Asunto: Consultas D.L. 0504-18
Estimado Miguel:

Según lo conversado ayer con los miembros de su consejo directivo, no quiero dejar de recordarles nuestra preocupación por el Decreto Legislativo No. 0504-2018 y su régimen excesivo para declarar como públicas aquellas vías ubicadas sobre terrenos agrarios, que es vuestro caso.

Es cierto que nuestra empresa adquirió un derecho de servidumbre para construir y operar la vía Acarí - Bella Unión que une nuestra planta procesadora con la carretera Nazca - Lima, pero no se puede olvidar que esa vía preexistía a nuestro acuerdo. Según imágenes de Google Earth, la vía está desde el año 2000, aunque en ese tiempo su condición era deplorable. Las imágenes revelan que al año 2002 y 2006, había puentes y paraderos, lo que quiere decir que también había un tránsito fluido de pasajeros y camiones desde ese entonces, lo que se mantiene hasta ahora. Entendemos que a la fecha esos puentes ya no están por la falta de mantenimiento y los paraderos se volvieron basureros, pero su existencia pasada es un hecho que nos inquieta.

Como es de su conocimiento, estamos buscando un financiamiento bancario para concluir la construcción de nuestra planta procesadora y solventar los gastos de refacción de la vía, por lo que es urgente tener claridad sobre la propiedad de la carretera. Vamos a hipotecar los terrenos sobre los cuales está la planta y aquellos derechos accesorios o integrantes que permiten su normal explotación, lo que incluirá la servidumbre.

Salvo mejor parecer, consultaremos al Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC sobre la calidad de nuestra vía y si tienen pensado emitir algún acto administrativo para declararla como pública. Esto último considerando que no hay



otros accesos para el centro poblado Acarí Alto que es colindante a nuestra planta y que podría motivar al Estado la declaración pública. Es posible que la entidad les haga consultas sobre el particular, sería ideal coordinar una única postura.

Saludos,
Andrea

17. Comunicación entre ALOSAC y el MTC:

De: Luciano.fernandez@mtc.gob.peru
Enviado el: miércoles, 13 de febrero de 2019 09:30 a.m.
Para: Andrea Bernal [mailto: ABernal@alosac.com]
CC: MMedina@alosac.com
Asunto: RE:RE:RE:RE: Declaración carretera Caravelí - Nazca

Estimada Andrea:

Según lo coordinado, nuestro director ya aprobó suscribir el convenio, habiendo sido de mucha ayuda las imágenes que su representada nos proporcionó ni qué decir del correo de la cooperativa en el que reconocen que han perdido la posesión de los terrenos por mucho tiempo. Según el Decreto Legislativo No. 0504-2018, corresponde emitir un acto administrativo que reconozca la vía como pública y, ya siendo de nuestra plena administración, se firmará el convenio que les permitiría a ustedes hacer las obras de refacción, como corresponde.

Saludos,
Luciano Fz.

De: Luciano.fernandez@mtc.gob.peru
Enviado el: martes, 11 de diciembre de 2018 09:30 a.m.
Para: Andrea Bernal [mailto: ABernal@alosac.com]
CC: MMedina@alosac.com
Asunto: RE:RE:RE: Declaración carretera Caravelí - Nazca

Estimada Andrea:

Estamos revisando los documentos. Según lo coordinado, estamos partiendo que ustedes no tendrán ninguna objeción si declaramos la vía Acari - Bella Unión como conformante de la vía Caravelí - Nazca y, por lo tanto, vía nacional y de propiedad pública. Nuestros técnicos siguen analizando la viabilidad de esta declaración, pero no quisiéramos contratiempos. Los mantenemos informados.

Saludos,
Luciano Fz.

De: Andrea Bernal [mailto: ABernal@alosac.com]
Enviado el: lunes, 26 de noviembre de 2018 08:30 p.m.
Para: Luciano.fernandez@mtc.gob.peru
CC: MMedina@alosac.com
Asunto: RE:RE: Declaración carretera Acari - Bella Unión
Adjunto: IMAGEN_2000; IMAGEN_2002; IMAGEN_2005; IMAGEN_2007;
IMAGEN_2008; IMAGEN_2012; IMAGEN_2015 MSM:RE: Consultas D.L. 0504-18;

Estimado Luciano:

Según lo coordinado, estamos adjuntando unas imágenes de Google Earth que dan cuenta que la vía ha sido utilizada por terceros sin restricciones desde el año 2000 y, tal como lo acredita la cadena de correos electrónicos que también adjuntamos, la cooperativa no necesariamente ha consentido esta ocupación.

Como verá, nuestra empresa tiene interés en que el MTC declare, considerando todos esos sustentos, si nuestra vía es pública o privada, ya que debemos tener



APTA PERÚ

RODRIGO,
ELIAS
& MEDRANO
ABOGADOS

claridad sobre la propiedad antes seguir invirtiendo. Por cierto, nosotros ya tenemos un contrato con la referida cooperativa y tenemos asegurada la posesión, pero necesitamos despejar dudas sobre el dominio, que es más importante.

Andrea
Saludos,

De: Luciano.fernandez@mtc.gob.peru

Enviado el: viernes, 23 de noviembre de 2018 10:43 a.m.

Para: Andrea Bernal [mailto: ABernal@alosac.com]

CC: MMedina@alosac.com

Asunto: RE: Declaración carretera Acari - Bella Unión

Estimada Andrea:

Seguimos analizando el pedido, pero no vemos muchos sustentos para calificar la vía como pública. Según la revisión de la partida registral, el predio está inscrito a favor de la Cooperativa San Juan de Caravelí y no hay ningún indicio permita sospechar que sea del Estado. Por favor, si ustedes cuentan con algún documento que demuestre lo contrario, sírvanse proporcionarlo a esta administración.

Por otro lado, para que podamos suscribir un convenio de cooperación, previamente debemos emitir el pronunciamiento que califique la jerarquía y propiedad de la vía, no siendo posible atender por ahora su solicitud.

Saludos,
Luciano Fz.

De: Andrea Bernal [mailto: ABernal@alosac.com]

Enviado el: miércoles, 21 de noviembre de 2018 11:30 a.m.

Para: Luciano.fernandez@mtc.gob.peru

CC: MMedina@alosac.com

Asunto: Declaración carretera Acari - Bella Unión

Estimado Dr. Fernández:

Según lo coordinado, no olvide atender nuestro pedido de calificar la vía Acari - Bella Unión como de alcance nacional. Si es regional o provincial, remitir los sustentos correspondientes. Igualmente, indicar si esta vía es de dominio público o privado, considerando los alcances del Decreto Legislativo No. 0504-2018. En caso sostenga que es una vía pública, por favor, proporcionar los requisitos para suscribir un convenio de cooperación con su representada para poder rehabilitarla, de acuerdo a ley.

Saludos,
Andrea Bernal.