



Competencia de Arbitraje

Internacional de Inversión

Novena Edición: 7 a 11 de Marzo de 2022

American University Washington College of Law, Washington, DC

Curso 2021-2022

Problema de la Competencia

La VoltFábrica de VoltMove en Alcudia (República de Prolandia) acelera el cambio a los coches eléctricos

1. Pocos titulares de negocios recientes han generado tanta controversia en la República de Prolandia como la llegada de la “VoltFábrica” de VoltMove cerca de Calobra y en la Región de Alcudia, que producirá cientos de miles de coches eléctricos. La planta sacudirá la industria del automóvil en la República de Prolandia y de todas las Américas, y acelerará el desarrollo regional, así como la transición a la movilidad eléctrica en un momento en que el cambio climático ya es una realidad. La construcción avanza rápidamente a pesar de que formalmente el proyecto aún no ha recibido la autorización final de las autoridades. Sin embargo, no todo el mundo es tan entusiasta, y algunos lugareños argumentan que la planta dañará el medio ambiente.

I. Un anuncio sorpresa

2. El anuncio-sorpresa de VoltMove, S.A. (en adelante “VoltMove”) de que construirá su tercera super-fábrica cerca de la capital de Calobra, en la Región de Alcudia, golpeó a la industria automotriz de la República de Prolandia como una bomba. La extravagante CEO de la compañía,

Jane Fink lo anunció a fines de 2019 en un escenario en Calobra después de recibir el premio de la “Rueda de Oro” por el VoltMove™ Model 3. “De hecho, tengo un anuncio, que será muy bueno. Hemos decidido colocar nuestra VoltFábrica América en la Región de Alcudia”, dijo Jane Fink a una audiencia jadeante, que incluía a altos políticos nacionales y regionales de Prolandia, y directivos de los fabricantes de automóviles de la República de Prolandia. “Vengo mucho a Alcudia”, dijo Jane Fink a la multitud, y exclamó triunfante: “¡Alcudia es genial!”

3. La emoción por el proyecto no ha desvanecido desde entonces. Radio Pro, la popular emisora de radio de Alcudia, ha introducido un sonido especial imitando un cortocircuito eléctrico para alertar a los oyentes sobre las noticias sobre el proyecto. Esta emisora ha calificado el proyecto como una “declaración de guerra” contra la industria automovilística del país. El trío fabricantes tradicionales de automóviles de la República de Prolandia, Coolcar (que incluye a Rasanti y Furgoburgo), Sedannizer (que incluye la marca Cheone) y Fugatti ha caído en descrédito ante gran parte de la opinión pública y sectores del gobierno después de que se revelaran los pagos ocultos a varios senadores para aprobar un paquete extraordinario de subvenciones para capear la crisis del COVID y debido a su paso vacilante hacia la movilidad eléctrica.
4. En un país donde el cambio climático a menudo encabeza las preocupaciones de los votantes luego de olas de calor sin precedentes y sequías, los defensores de la movilidad limpia han acogido los planes de VoltMove como “una gran ganancia para la transición a la movilidad sostenible” y “una cuestión de vida o muerte”.
5. Mucha gente también tiene grandes esperanzas en los efectos económicos de la fábrica. La región de Alcudia, ubicada al lado de la capital de Prolandia, Calobra, y que alberga la planta, es una región estructuralmente débil con pocas oportunidades de empleo. Está desesperada por nuevos puestos de trabajo, ya que muchos se perderán durante la salida de la energía de carbón anunciada por la República de Prolandia. El gobierno regional aspira a convertir el área donde se ubica a fábrica en un futuro punto de acceso de movilidad y transición energética.
6. El frenesí mediático también se ve alimentado por los comentarios publicitarios de Jane Fink en Twitter, donde sugirió que la planta debería tener un observatorio para ver las estrellas, una piscina en el techo y estar “llena de grafitis”.

II. “La planta de producción de coches eléctricos de gran volumen más avanzada del mundo”

7. La planta de Alcuía será la primera gran planta de producción de VoltMove en las Américas, y su tercera “Voltfábrica”; otras ya operan en Tokyo y Nueva Delhi. Jane Fink acuñó el término “Voltfábrica” para referirse a sus planes para la fábrica de baterías gigante en Nueva Delhi. Ahora está trasladando el concepto a las Américas.
8. Jane Fink es nacional de Nueva Zelanda, aunque tiene actividades en todo el mundo. Su residencia fiscal actualmente es en Bermuda. Ella, a través de una sociedad domiciliada en Guernesey, mantiene el 10% en VoltMove, registrada en la República de Alfabia.
9. VoltMove cotiza en las bolsas de valores de Alfabia y de Tokyo, y por tanto sus acciones están en manos de accionistas repartidos por todo el mundo. La sede directiva de VoltMove se encuentra en Alfabia, aunque el I+D se hace en Canadá y las mencionadas Voltfábricas producen las unidades, que son exportadas a casi todos los países del mundo.
10. La comunicación oficial de VoltMove sobre el proyecto es relativamente escasa, pero dice que “VoltFábrica será la planta de producción de vehículos eléctricos de gran volumen más avanzada del mundo”.
11. La compañía dice que lanzará la producción con el VoltMove Model 5™, un SUV de tamaño mediano totalmente eléctrico. Según los planes de VoltMove, una vez que se complete la fase de expansión inicial, la fábrica empleará hasta 9.500 personas y que producirá 300.000 coches por año para el mercado americano. La compañía tiene como objetivo invertir hasta 4.000 millones de dólares en el proyecto.
12. Para poner estas cifras de producción en perspectiva: la fábrica Rasanti produjo algo más de 700,000 automóviles en 2018, según la compañía. Todos los fabricantes de automóviles de Prolandia juntos fabricaron 342,000 vehículos eléctricos en 2019 (vehículos totalmente eléctricos e híbridos enchufables combinados), y exportaron el 74% de ellos.

13. Las principales áreas de fabricación de la planta de automóviles de VoltMove en Alcudia incluyen el taller de prensado, fundición, carrocería, taller de pintura y ensamblaje final. VoltMove también tiene previsto convertir parte de la fábrica en la planta de producción de celdas de batería más grande del mundo. VoltMove fabricará nuevas “células 7034” que miden 70 por 34 mm (de ahí el nombre) con una mayor densidad de energía que cualquier otra batería producida hasta ahora. La CEO Jane Fink dijo que podría llegarse a una producción anual de hasta 100 gigavatios hora (GWh), y posiblemente “aumentar a 200 o 250 GWh, porque solo una planta con una capacidad anual de 100 GWh podría producir suficientes baterías para 300,000 vehículos Modelo 5 con una batería de 75 KWh.”

III. Construir sin permiso

14. Aunque la construcción de la fábrica se encuentra en una etapa avanzada, las autoridades aún no han otorgado a VoltMove un permiso final. La ley de Prolandia permite a la empresa continuar con la construcción sobre la base de licencias provisionales, a pesar de las preguntas pendientes sobre el impacto ambiental de la fábrica, con la aclaración de que la empresa tendría que desmantelar su construcción y reforestar el área en caso de que finalmente se denegara ese permiso final.
15. El proceso de aprobación está determinado por la Ley Nacional de Control de Emisiones de la República de Prolandia de 2007 (popularmente conocida como “Ley Verde”), que tiene como objetivo limitar los daños ambientales. La ley permite el inicio de la construcción de plantas industriales antes de la aprobación final si 1) es previsible que recaiga una decisión positiva; 2) existe un interés público en el inicio temprano; y 3) el solicitante “se compromete a indemnizar todos los daños causados por la construcción de la instalación hasta el momento de la decisión y, si no se aprueba el proyecto, a restaurarlo a su estado anterior” (Art. 4 de la Ley Verde). De acuerdo con la ley, VoltMove hizo un depósito de 150 millones de dólares en enero de 2019 para garantizar que el sitio pueda restaurarse a su estado original antes de que comenzara la construcción.
16. La ministra de desarrollo regional de Alcudia, Gabriela Núñez, dijo a Bloomberg en febrero que estaba “totalmente relajada” con respecto a la aprobación. En otra entrevista, dijo que era “muy, muy poco probable” que VoltMove no obtenga el visto bueno final.

17. Es más, las autoridades competentes también han hecho grandes esfuerzos para permitir que el proyecto se ponga en marcha rápidamente. Poco después del anuncio de que VoltMove había elegido esta ubicación, el gobierno regional de Alcuía lanzó un grupo de trabajo dedicado a coordinar y acelerar el proyecto, sin interferir en el proceso de aprobación. El grupo de trabajo incluye no solo a todos los ministerios afectados y delegados de VoltMove, sino también a representantes locales.
18. “Me complace que con VoltMove Alcuía muestre cómo nuestras leyes y oportunidades de financiamiento también pueden usarse para hacer las cosas en poco tiempo”, dijo el Presidente de Prolandia a fines de 2019.
19. El ministro de economía nacional, Pedro Castells, le prometió a Jane Fink que el gobierno ayudará a VoltMove en todo lo que necesite para tener la planta lista en el menor tiempo posible. “Estamos muy orgullosos de su planta de automóviles en la región de Alcuía y le deseamos buena suerte con eso”, dijo Castells a Jane Fink. “Tendrá toda la ayuda que necesite”.

IV. Preocupaciones ambientales

20. Un proyecto de dimensiones tan grandes no podía estar exento de polémica, a pesar del apoyo casi unánime que recibió de parte de las autoridades y de la población en general. Una parte de la fábrica se encuentra dentro de una zona designada de protección de agua. VoltMove ha tomado varias medidas para reducir la cantidad de agua que originalmente tenía la intención de usar. Esto incluía el cambio del sistema de calefacción de gas a bombas de calor, el uso de un sistema de enfriamiento diferente y otras optimizaciones.
21. Las partes del bosque que necesitaban ser taladas para dar cabida a la fábrica no eran bosque autóctono, sino un monocultivo de pinos plantado para la producción de cartón. VoltMove ha dicho que compensará en exceso la tala del bosque con reforestaciones en otras partes del mundo. Además, ha subrayado que la sustitución de vehículos con motor de combustión por motor eléctrico incorporado en sus vehículos salvará muchos más bosques del cambio climático que las pocas hectáreas necesitadas para la fábrica. Para minimizar el impacto en la fauna local más allá incluso de toda norma escrita, VoltMove reubicó murciélagos y reptiles, así como 21 hormigueros.

22. Para facilitar el flujo del tráfico por carretera y minimizar las emisiones, el transporte de los materiales y productos finales, y el desplazamiento de los empleados se lleva a cabo fundamentalmente a través de ferrocarril. Las autoridades tomaron la iniciativa de crear carriles bici (o ciclo vías).

V. Resistencia local

23. Una gran mayoría de los habitantes de la región agradecen la llegada del proyecto. El 76% de los residentes de Alcuria, y el 85% de los habitantes de la vecina Calobra, están a favor de construir la fábrica, según una encuesta realizada en febrero de 2019.
24. Con una financiación poco transparente, se constituyó en Calobra a fines de 2019 una ONG llamada “Save Our Sustainable Resources” (SOUR), que en su página web informa sobre varias campañas de protección de bosques en el NE del país, pero cuyo único gran proyecto de oposición ante un proyecto industrial es el de VoltMove. Esta organización aglutinó gran parte de las expresiones de preocupación de la población local relacionadas con el uso del agua de la planta, la tala del bosque local y el aumento del tráfico.
25. El 28 de junio de 2020, SOUR presentó una demanda administrativa argumentando que VoltMove había excedido sus facultades en virtud de la Ley Verde al terminar la fábrica y comenzando a producir baterías de sus vehículos sin contar con el permiso final. VoltMove alegó que los permisos y la mayor parte de la propia fábrica estaban destinadas a la producción de los vehículos, y que la fabricación de las baterías solo ocupaba una parte muy reducida de las instalaciones. Además, las baterías que se producían hasta que se pusiera en funcionamiento el total de la fábrica estaban destinadas a la exportación y no se almacenaban en el lugar.
26. El Tribunal Administrativo Regional de Alcuria, mediante Decisión provisional de 15 de julio de 2020, ordenó la paralización temporal de toda obra y producción relacionada con VoltFábrica. Al mismo tiempo, la ONG SOUR participó en varios actos de cabildeo en el Congreso Nacional para evitar el otorgamiento de la licencia final en virtud de la Ley Verde.
27. Durante ese tiempo, varias empresas nacionales de coches, en particular, Sedannizer y Fugatti, enviaron cartas al Congreso para explicar que ante la ley “todos son iguales” y que la gran fábrica

de VoltMove debería cumplir con las mismas exigencias medioambientales que cualquier otra fábrica, y que ante las dudas sobre el aumento del tráfico, la gestión del agua en la zona, y la enorme tala de árboles, el gobierno debía actuar y rechazar su aprobación. Tres semanas más tarde, se publicaron artículos en la prensa en que se celebró la entrega solemne de un nuevo parque móvil de unas 40 limusinas de lujo y blindadas (de alta seguridad), de la marca Sedannizer, para el uso oficial de los altos cargos del gobierno. Esto se produjo en el marco de un contrato de mantenimiento plurianual, que prevé que cada dos años se renueva esta flota de vehículos oficiales.

VI. La negativa del gobierno central

28. VoltMove, a la vista de la orden temporal de suspensión, invitó la Presidenta de la Región de Alcadia para que visitara la fábrica. En un escenario profusamente decorado con las banderas de Alcadia y de VoltMove, la Presidenta regional confirmó que “VoltMove es nuestra salvación ante el desastre climatológico causado por los coches tradicionales”.
29. Dos semanas después, el 2 de agosto de 2020, el gobierno central emitió un Decreto denegando la Licencia Final para autorizar el pleno funcionamiento de VoltFábrica. La exposición de motivos del Decreto alegaba que las infracciones detectadas gracias a la iniciativa popular, representada por la acción judicial de SOUR, las inspecciones recientes del gobierno, y nuevos análisis sobre el impacto de la fábrica sobre el bosque circundante, combinado con el aumento del tráfico, confirman que el impacto es excesivo y que por tanto la fábrica no puede permanecer en este lugar.
30. Anexo al Decreto se encuentran numerosos estudios sobre nutrientes en el agua, partículas en el aire, los niveles de ruido causados por el aumento del tráfico, y análisis sobre el impacto en la fauna y flora autóctona. El Decreto señala que, en virtud de la Ley Verde, se trata de una decisión soberana del Estado con efectos *erga omnes*, basada en la información objetiva de los análisis anexos, y además constituye la última decisión sobre un proceso de autorización en virtud de la Ley Verde que había durado varios años. Por lo tanto, no existe recurso judicial disponible contra esta decisión.
31. Según el derecho interno de Prolandia, el procedimiento para otorgar licencias es transparente, y si el inversor no hubiera estado de acuerdo con el, debería haber presentado mucho antes un recurso

para impugnar la legalidad del procedimiento. Por tanto, al someterse al mismo, VoltMove renunció a cualquier recurso no previsto en el procedimiento establecido en la Ley Verde.

VI. VoltMove decide presentar una notificación de arbitraje contra Prolandia

32. Ante el parón causado por la denegación de la Licencia Final, VoltMove comenzó a acumular costes financieros, de mantenimiento de la instalación ya terminada, y de empleados que debía mantener en nómina para administrar el gran recinto de la fábrica. Por otro lado, desde agosto de 2020, ni el tribunal ni el gobierno central se volvieron a pronunciar sobre la suerte que correría la fábrica. La opinión pública acabó poniendo su atención a otros asuntos, en particular un escándalo a nivel nacional relacionado con la participación de algunos políticos en el cobro de comisiones por los peajes de uso en las autopistas, que acaparó la mayor parte del debate público y mediático en el país durante los restantes meses del año 2020.
33. En estas circunstancias, VoltMove envió una notificación de disputa al gobierno nacional, con copia al gobierno regional, el 1 de septiembre de 2020. En respuesta, el gobierno regional se disculpó ante VoltMove y reiteró su pleno respaldo al proyecto, aún a pesar del malestar de parte de algunos residentes locales y de la posición del gobierno central. Hay que tener en cuenta que el partido político regional es distinto al de la mayoría en el Congreso Nacional.
34. El gobierno regional ofreció sus buenos oficios para llegar a una solución negociada que permitiera que VoltMove finalmente comenzara su producción. Pero el gobierno central envió una carta al gobierno regional, con fecha de 7 de enero de 2021, recordando de que era el gobierno central el que ostentaba la competencia para negociar o no con VoltMove y rogando que el gobierno regional se abstuviera de tomar una posición sobre este tema. El gobierno regional informó de esto a VoltMove el 10 de enero de 2021. VoltMove reiteró en una carta del 12 de enero de 2021 su disponibilidad para conversar con el gobierno central. No obstante, ante el silencio de parte del gobierno a esta carta, el 10 de febrero de 2021 VoltMove remitió su notificación de arbitraje al gobierno de la República de Prolandia.

VII. Marco jurídico internacional y los primeros pasos del arbitraje

35. La República de Prolandia y la República de Alfabia han suscrito un Acuerdo de Protección y Promoción de las Inversiones el 12 de abril de 2015, que entró en vigor el 20 de octubre del mismo año.
36. La República de Alfabia es parte en el Convenio CIADI de 1965 desde el año 1991. La República de Prolandia firmó el Convenio CIADI el 30 de noviembre de 2006, pero aún no lo ha ratificado.

VIII. Especificaciones para el desarrollo de la Competencia

37. Para las rondas orales de esta Competencia, entendemos que el Tribunal Arbitral ya ha adoptado la Orden Procesal No. 1.
38. Además, el demandante se entera sólo después de la constitución del tribunal que su presidente, el Sr. Ricardo Bund, ha invertido en el fondo de inversión “InverCaja”, que en su portafolio cuenta con acciones que representan al 17% de la propiedad en la casa de coches Sedannizer. El demandante usa el memorial de demanda para presentar y fundamentar su impugnación del árbitro Bund. El demandado se opone a esta impugnación.
39. VoltMove alegó en su notificación de disputa que aparte de los daños materiales sufridos por la inversión fallida (que no serán objeto de cuantificación y litigación en la presente competencia, pero estimados en unos \$4 mil millones de dólares), VoltMove también ha sufrido daños morales muy significativos. De hecho, Jane Fink explicó el problema elocuentemente: “Nosotros somos los primeros y únicos que damos un paso decisivo hacia la solución del problema planetario de los coches con motor tradicional. ¿Cómo es posible ahora que un tribunal de tres jueces en la provincia de Alcludia paraliza este extraordinario proyecto por problemas medioambientales claramente de menor envergadura? Esto es como la persona enferma de cáncer que rechaza la quimioterapia porque teme que se le va a caer el cabello. Nuestro mundo tiene cáncer, y VoltMove llegó para encontrarle una solución.”
40. En la demanda, VoltMove alega daño moral por el impacto del caso ante los tribunales de Prolandia sobre la imagen y la reputación de la empresa. VoltMove cuantifica los daños morales en \$100 millones. Las partes presentan argumentos a favor y en contra de la fundamentación de esa categoría de daño.

41. Basado en el caso, el demandado presenta su memorial sobre jurisdicción y fondo, y el demandado contesta sobre la jurisdicción y fondo. La audiencia tiene lugar los días 8 a 11 de marzo de 2022 en Washington, D.C.