

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL  
CUSCO**

**ESCUELA DE POST GRADO  
MAESTRÍA EN INGENIERÍA CIVIL  
MENCIÓN EN GERENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN**



---

**GESTIÓN DE LA CONSERVACIÓN POR NIVELES DE  
SERVICIO EN LA CALIDAD DE LAS CONCESIONES VIALES  
DEL TRAMO V DE LA CARRETERA VÍA INTEROCEÁNICA**

---

Presentado por:

**Br. KELLY BOCANGEL GAMARRA**

Tesis para optar al grado académico de  
Magíster en Ingeniería Civil con  
mención Gerencia de la Construcción

Cusco, 2016

## RESUMEN

Hoy en día, hay ya numerosas experiencias sobre la gestión del mantenimiento así como su de aplicación de indicadores de calidad en concesiones de carreteras. Estas experiencias provienen tanto del gobierno central como de gobiernos regionales. En líneas generales se comprueba que existe una fuerte armonización en los indicadores de calidad empleados por unas y otras administraciones. Los indicadores que dichas administraciones utilizan con mayor frecuencia son: indicadores ligados a la accidentalidad de la carretera, indicadores ligados a la capacidad y al nivel de servicio de la carretera, e indicadores ligados al estado del firme (básicamente IRI y CRT). En algunos casos se han introducido indicadores ligados a la opinión de los usuarios, si bien es cierto que, aunque definidos en algunos pliegos, no hay de momento una experiencia suficiente en cuanto a su aplicación práctica. También son de reciente aplicación los indicadores sociales, que remuneran al concesionario en función del porcentaje laboral fijo y femenino durante la construcción y explotación.

El elemento clave de la política de concesiones que algunos países latinoamericanos pusieron en práctica en la segunda mitad de la década de 1990 para hacer frente al enorme déficit de infraestructura vial lo constituyen la incorporación de capitales privados al desarrollo y explotación de obras de infraestructura, actividad que hasta entonces era emprendida mayoritariamente por el Estado o por entes estatales y el pago de tarifas por los usuarios en relación con el uso de las obras de infraestructura de mayor importancia relativa.

Los mantenimientos viales en nuestro país, no han sido actividades importantes. Por diferentes causas se continuó con el círculo vicioso de construir – rehabilitar – reconstruir, modelo que afectó la economía nacional, así como la economía de los usuarios de las carreteras, el estado busco revertir esta situación sin embargo el Perú no contaba con el capital requerido para cubrir el déficit en el que se encontraba la infraestructura vial, ese nivel de inversión se encontraba fuera de las posibilidades de gasto del gobierno. Por ello, la única alternativa a mediano plazo para satisfacer al menos en parte los requerimientos de inversión del sector fue entregar en concesión algunos

tramos de la red vial, una mala experiencia se dio en la primera concesión vial en el año 1994, donde aún no se tenía un concepto claro de cómo manejar este tipo de contratos por lo que se tuvo una gran pérdida para el gobierno, así tenemos que en el año 2007 se crea el proyecto Perú donde se dan los llamados contratos de conservación vial por niveles de servicio donde se buscaba asegurar la conservación de las vías transfiriendo el riesgo de la obra al contratista – conservador.

En general, el sistema de concesiones de obras públicas puesto en marcha ha permitido la realización de importantes inversiones en infraestructura con poco riesgo fiscal y un desembolso mínimo de recursos públicos, ampliando el abanico de opciones que disponen los países de la región para solucionar los numerosos problemas que derivan de una infraestructura deficiente.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones paga por resultados del mejoramiento de la carretera La puesta en marcha de un mecanismo de concesión no es por sí misma una condición suficiente para garantizar el cumplimiento de los objetivos de este mecanismo de solución del déficit de infraestructura vial. En este sentido, un diseño adecuado y una supervisión eficiente de la concesión por parte del Estado son indispensables para aprovechar sus beneficios.

Como muestra de los resultados obtenidos, según datos del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), en las carreteras dadas en concesión se ha incrementado el tráfico hasta en 500% y reducido a la mitad el tiempo de viaje. No obstante el relativo éxito de las concesiones iniciadas, muchos de estos proyectos presentan numerosas fallas. En promedio, cada contrato de concesión ha tenido que complementarse con tres adendas, para precisar o corregir los términos del contrato. Los costos definitivos de algunos proyectos, como el Tramo 2 de la carretera Interoceánica, han superado las estimaciones del contrato hasta en 140% del monto original. Tal es el caso del tramo 5 del corredor vial interoceánico Perú – Brasil, tomada como estudio de caso, se analizará y demostrará que el contrato de concesión tiene errores que no permiten una adecuada gestión y favorecen notablemente al concesionario

En este trabajo se analizan la experiencia en los que al tramo V de la Interoceánica, así como las políticas de concesiones de infraestructura vial,

procurándose identificar los aspectos específicos de cada experiencia y su incidencia en los resultados obtenidos. Con este propósito se analizó el origen y la justificación de la política de concesiones de la zona, así como la institucionalidad regulatoria, en particular la que se refiere a la regulación del proceso de licitación, de los subsidios y del financiamiento de las obras adjudicadas en ese tramo.

**PALABRAS CLAVE:** Gestion de la conservacion, niveles de servicio, calidad en las concesiones, concesión, infraestructura.