DEFENSORIA DEL PUEBLO

Informe Defensorial N° 178

La gestión de riesgos en las concesiones viales: Lecciones del fenómeno El Niño Costero

08 de Noviembre del 2018

Efectos del fenómeno El Niño en la infraestructura vial

DEFENSORIA DEL PUEBLO

Consideraciones preliminares

- La infraestructura vial constituye un factor importante para dinamizar la economía, facilitando las condiciones de movilidad para acceder a servicios básicos como la salud y la educación, beneficiando a la sociedad en su conjunto.

- El Estado debe ejercer una supervisión adecuada para proteger los derechos humanos cuando contratan los servicios de empresas o promulgan leyes para dicho fin (Principio 5 de los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos, ONU-2011).

- Desde el 2006 al 2018, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha invertido alrededor de 15 mil millones de soles en el cofinanciamiento de las concesiones viales. Este monto equivale al 40% de lo invertido por el Estado en agua y saneamiento en los últimos 12 años.

Vías afectadas

Red vial subnacional

- 10 887 Km. de vías
- 184 puentes modulares
- 8 puentes afectados

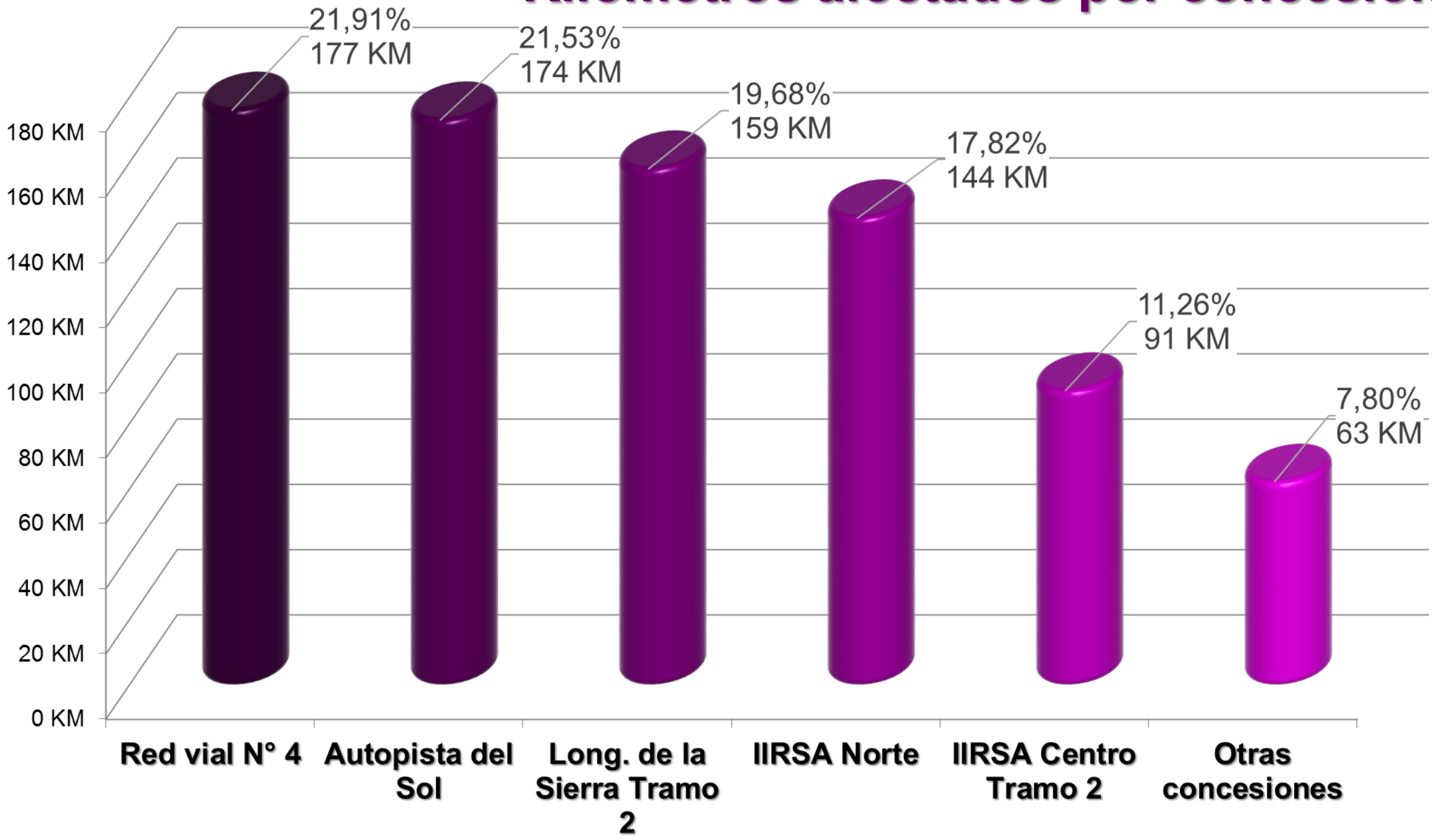
(Costo de reconstrucción: **S/ 5 428 millones**)

Red vial nacional

- 1 820 Km. sin concesión
- 809 Km. concesionados (incluye 7 puentes)

(Costo de reconstrucción: **S/ 4 330 millones**)

Kilómetros afectados por concesión



Supervisión de la Defensoría del Pueblo

DEFENSORIA DEL PUEBLO

Objetivos

- Constatar el nivel de daños en los tramos viales seleccionados.
- Verificar los avances en la recuperación de la transitabilidad y la seguridad vial.
- Identificar las acciones por el Estado y las empresas concesionarias para la rehabilitación y/o reconstrucción de la infraestructura afectada.

Concesiones supervisadas

➢ Red Vial N° 4 (Pativilca - Santa - Trujillo - Puerto Salaverry)

(Áncash y La Libertad)

- Puente Virú (Pan. Norte Km. 519+470)
- Puente en Coishco (Pan. Norte Km. 443)
- Puente Huambacho (Pan. Norte Km. 407+300)
- Puente Sechín (Pan. Norte Km. 376+510)





➢ Longitudinal de la Sierra - Tramo 2

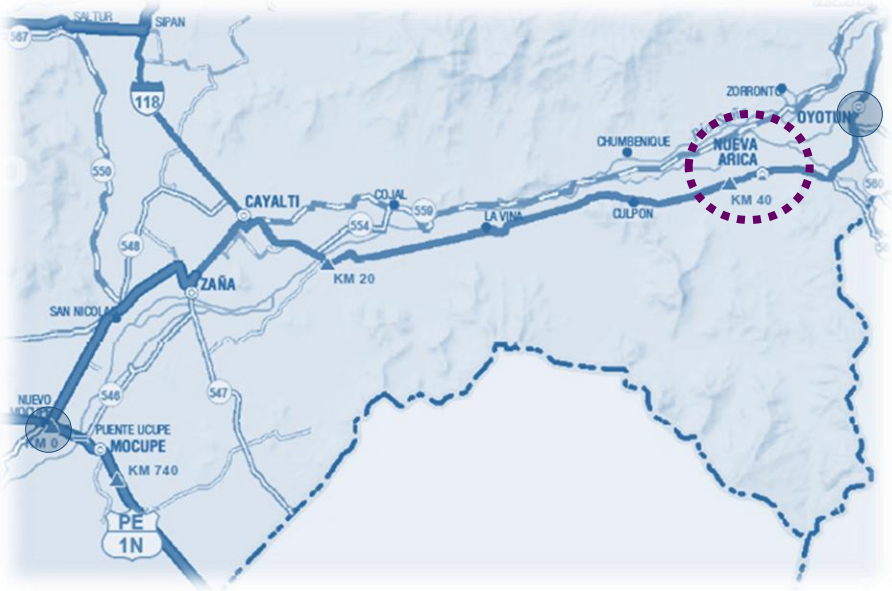
(La Libertad)

- Desde el Km. 0 hasta Laguna Sausacocha (Huamachuco)

Concesiones supervisadas

➢ Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún
(Lambayeque)

- Sector Nuevo Arica (Prov. Chiclayo)





➢ IIRSA Norte
(Lambayeque)

- Tramo Dv. Lambayeque - Olmos (Km. 0 al 79)

Concesión Red Vial N° 4

(Pan. Norte: Pativilca - Santa - Trujillo y Puerto Salaverry)

Supervisión:
Puentes Virú, Huambacho y Sechín. Coishco



Red Vial N° 4 (Panamericana Norte)

(PE-1N)

Concesionaria:

Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C. - Aunor (Grupo OHL Concesiones).
En enero del 2018 vende el 100% de su capital social a Global Infraco Spain S.L.U. (australiana).

356,21

Km concesionados

Cuatro

estaciones de peaje:

Virú
Vesique
Huarmey
Fortaleza

Se prevé una estación adicional (Santa).

Inicio de la concesión:

18.02.2009 (Contrato BOT - autosostenible).

Objeto:

Construcción, mantenimiento y explotación de la Red Vial N° 4 (plazo: 25 años).



Obras a cargo del concesionario:

Construcción segunda calzada Pativilca-Santa-Trujillo, 8 óvalos, 20 pasos peatonales, 10 pasos superiores, vías de evitamiento en Virú, Casma y Huarmey.

Compromisos del Estado:

Reconstrucción de puentes Carrizales, Sechín, Huambacho y Lacramarca y puesta a punto de 356 km.

Daños del fenómeno El Niño Costero
Red Vial N° 4 (2017)

177

Km afectados

S/ 271

Millones en costos

Todos los puntos supervisados se encuentran en la "*vía pre-existente*".

- Colapso del **puente Virú**.
- Colapso del puente/alcantarilla **Coishco**.
- Colapso del **puente Sechín**.
- Colapso del antiguo **puente Huambacho**.



Puente Virú

Luego del colapso de la infraestructura se instaló un puente modular. El MTC es responsable de su reconstrucción.

Puente Coishco

Puente modular instalado. Tras el FEN se formó un caudal de agua que a la fecha discurre por la zona.





Puente Huambacho

El puente Huambacho y la calzada antigua construidos antes de la concesión quedaron destruidos.

Puente Sechín

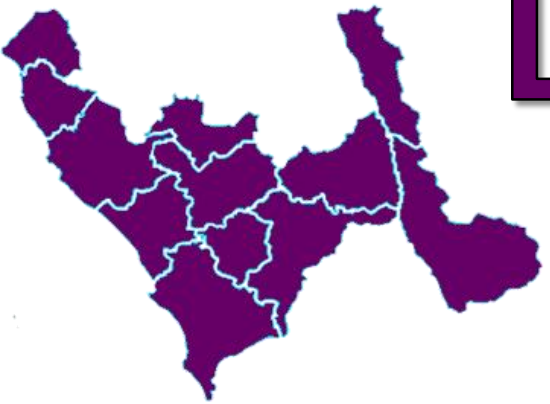
Sobre su estructura se ha colocado un puente modular que debe soportar un alto tránsito de transporte de carga.



Concesión Longitudinal de la Sierra Tramo 2

(Ciudad de Dios - Cajamarca - Trujillo - Dv. Chilete)

Supervisión:
Trujillo, Otuzco y Sánchez Carrión



Longitudinal de la Sierra Tramo 2

(PE-10A, PE-3N)

Concesionaria:

Consorcio Convial. Accionistas: Constructora Málaga Hnos. (33%), la transnacional Sacyr Concesiones (35%) y Sacyr Concesiones Perú S.A.C. (32%).

875,10

Km concesionados

Dos

estaciones de peaje:

Menocucho

Ciudad de Dios



Inicio de la concesión:

28.05.2014 (Contrato BOT - cofinanciado).

Objeto:

Construcción, mantenimiento y explotación por un periodo de 25 años.

Obras a cargo del concesionario:

- Rehabilitación y mejoramiento

(modificación de geometría, estructura de pavimento, construcción de puentes, túneles, etc.) y

- mantenimiento periódico inicial

en determinados tramos;

- conservación de los niveles de servicio;
- construcción de 7 estaciones de peaje; e
- instalación de red dorsal.



Compromisos del Estado:

- Rehabilitación y mejoramiento de tramos

(Cochabamba-Chota, Chota-Hualgayoc, Callacuyán-Shorey, Shorey - Dv. Otuzco);

- mejoramiento de tramos

(San Marcos-Cajabamba, Cajabamba-Sausacocha);

- mejoramiento y construcción

(tramo Sausacocha - Huamachuco);

- pagos anuales

mantenimiento y operación (PAMO), mantenimiento periódico inicial (PAMPI) y rehabilitación y mejoramiento (PRM).

Daños del fenómeno El Niño Costero Longitudinal de la Sierra Tramo 2 (2017)

159

Km afectados

S/ 95

millones

- Afectaciones leves en el subtramo **Trujillo - Dv. Otuzco**.
- Baches en el sector de **Rayapampa, Otuzco:**
- Problemas de **seguridad vial**.
- Existe **controversia** entre el Estado y la concesionaria para determinar la responsabilidad sobre el mantenimiento y/o rehabilitación de una zona de falla geológica.



Rayapampa, Otuzco

Se aprecia la falta de sistemas de contención y postes delineadores, pese a tratarse de una pendiente profunda.



Rayapampa, Otuzco

Tramo de la carretera que se encuentra deteriorada.

Concesión
Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún

(Lambayeque)

Supervisión:
Badenes Leque Leque, Urbano y Nanchoc



Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún

(PE-1NI)

Concesionaria:

Obrainsa - Concesión Valle del Zaña S.A.: Obras de Ingeniería S.A. (99,99%) y otros (0,01%).

46,79

Km concesionados

Sin

estaciones de peaje operativas

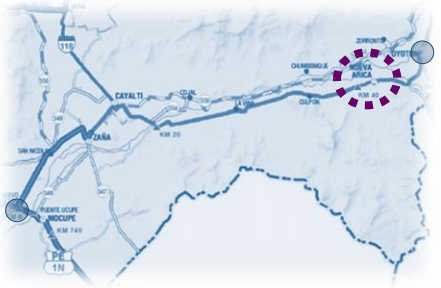
Se prevé el funcionamiento de un peaje (San Nicolás, Km. 0)

Inicio de la concesión:

30.04.2009 (Contrato BOT - cofinanciado).

Objeto:

Construcción, conservación y operación por un periodo de 15 años, contados desde la fecha de explotación (operación).



Obras a cargo del concesionario:

- Construcción de sistemas de drenaje, encauces y defensas ribereñas, pontones, estación de peaje, etc.; y
- obras de conservación (Anexo 3).

Compromiso del Estado:

Pago por servicio (PAS):compuesto por la suma del:

- pago por obras (PPO), y
- pago por conservación y operación (PAMO).

Daños del fenómeno El Niño Costero Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún (2017)

No

reporta Km afectados

No

reporta costo de reconstrucción

La construcción se ha hecho de **concreto armado** y recubierta de una pintura especial, que le sirve de protección ante el flujo de agua y contribuye a su conservación.

- Sin daño en el **Badén Leque Leque**, Nueva Arica.
- Se construyó una cuneta o **Badén urbano**, Nueva Arica (Ca. Ruperto Baca).
- Desgaste por abrasión en **Badén Nanchoc**, Nueva Arica.



Badén urbano, Nueva Arica

Ante el embalsamiento del agua, se construyó la cuneta.

Badén Nanchoc, Nueva Arica

La infraestructura presenta desgaste por abrasión generada por los huaycos.



Concesión IIRSA Norte

(Paita - Yurimaguas. Dv. Olmos - Lambayeque)

Supervisión:
Tramo Dv. Olmos - Lambayeque



IIRSA Norte, tramo: Dv. Olmos - Lambayeque

(PE-1NJ)

Concesionaria:

IIRSA Norte S.A., perteneciente al grupo económico Odebrecht.
Accionistas: Odebrecht Latinvest Perú Transport S.A.C. (99%) y Norberto Odebrecht S.A. (1%).

1040,70

Km concesionados
(incluye tramo Dv. Olmos - Lambayeque)

Diez

estaciones de peaje:

Ambos sentidos:
Paita, Chulucanas, Olmos, Pomacahua, Aguas Claras, Moyobamba y Pongo.

Un sentido:
Utcubamba, Pedro Ruiz y Mocce

Inicio de la concesión:

17.06.2005 (Contrato BOT - cofinanciado). El tramo Dv. Olmos - Lambayeque fue incorporado en agosto 2014.

Objeto:

Construcción, rehabilitación, conservación y explotación por 25 años.



Obras a cargo del concesionario:

Mantenimiento de afirmado en tramo Tarapoto - Yurimaguas, construcción de 114 Km., rehabilitación, mejoramiento y estabilización de tramos Tarapoto - Rioja y Naranjitos - Corontochaca.

Compromiso del Estado:

Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO).

La incorporación del tramo Dv. Olmos-Lambayeque a la concesión:

1. Entrega de concesión

- 17.06.2005
- Tramo: Paita - Yurimaguas (longitud: 955,10 Km; 9 peajes).
- Plazo: 25 años.

2. Acta de Acuerdos

- 05.08.2014
- Obra adicional: Tramo Dv. Olmos - Lambayeque (longitud adicional: 85,60 Km y un peaje).
- Principales intervenciones a realizar:
  - a) adecuación de los niveles de servicio del tramo y
  - b) construcción de una segunda vía.
- **Justificación**: Es necesaria una intervención mayor para la rehabilitación y mejoramiento de la carretera Dv. Olmos - Lambayeque.

La incorporación del tramo Dv. Olmos-Lambayeque a la concesión:

3. Acta de Suspensión Temporal

- 12.08.2015
- Suspende el cumplimiento de los niveles de servicio y los seguros.
- **Justificación**: La carretera Dv. Olmos - Lambayeque necesita un nivel de intervención mayor (rehabilitación), a ejecutarse con proyecto SNIP.

4. Acta de ITM

- 15.12.2015
- Eleva a US$ 9 732 951,18 el ITM funcional (para ejecución de trabajos de conservación a cargo de la concesionaria), originalmente aprobado en US$ 6 872 116,12 (RD 1186-2015-MTC/20, del 17.11.2015).
- Se paga con cuenta contractual CMAP, pero como no cubre el monto total, el resto (US$ 2 874 272,79 y otros conceptos) es cubierto directamente por el MTC.

Daños del fenómeno El Niño Costero
IIRSA Norte, tramo: Dv. Olmos - Lambayeque (2017)

144

Km afectados

S/ 118

millones

- Daños considerables (**Km. 0 al 79**), distritos de Mochumí, Túcume, Íllimo, Jayanca y Motupe-: tramos sin pavimento, rampas, bermas laterales ni señalización.
- Tránsito de vehículos inseguro y difícil.
- Los gobiernos locales de Túcume y Jayanca han cubierto la superficie con cloruro de sodio para evitar que las partículas de polvo ingresen a las viviendas.



Km. 9, Mochumí

La calzada está erosionada. Los vehículos deben disminuir la velocidad e incuso circular por el carril contrario para poder avanzar.

Km. 19 y 20, Túcume

Zona urbana. No hay pavimento, pero es transitable, por el tratamiento con cloruro de sodio realizado por la municipalidad distrital.





Km. 25, Íllimo

Se produjo el socavamiento de la berma. Se observa cableado expuesto.

Km. 78, Motupe

Las dimensiones de los baches vuelven lenta la circulación. Las bermas se encuentran en mal estado por tramos.



Estado actual de la gestión del tramo Dv. Olmos - Lambayeque

El Estado **asume la ejecución de obras** en el tramo Dv. Olmos - Lambayeque, **de responsabilidad del concesionario**

1. Tratar la carretera como obra de seguridad vial

- El MTC propone intervención de la concesionaria como *obra accesoria de seguridad vial*.
- Ositrán reitera que se haga conforme al Acta del 05.08.2014 (***obra adicional***).

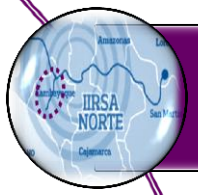
2. Imposibilidad de ejecutar el Acta de Acuerdos

- El MTC señala que se requiere inversión adicional y una ***adenda***, que no se puede suscribir por los impedimentos legales de la concesionaria.

3. Intervención directa del MTC

- El MTC consulta a Ositrán por intervención directa en la vía (con ***recursos públicos***) y encargo de la conservación a la concesionaria.
- Ositrán: es procedente.

Estado actual de la gestión del tramo Dv. Olmos - Lambayeque



El Estado invierte en la restauración de la carretera



El peaje Mocce sigue en operación y a cargo de la concesionaria

(cobro suspendido en abril 2017 y reanudado en diciembre 2017)



El Acta de Acuerdos del 05.08.2014 no ha cumplido su finalidad

El MTC debe excluir de la concesión el tramo Dv. Olmos - Lambayeque. La administración debe ser reasumida por el Estado, incluyendo el peaje Mocce.

La Contraloría General de la República debe iniciar una Auditoría de Desempeño

La gestión del riesgo y la reconstrucción

DEFENSORIA DEL PUEBLO

Los riesgos y su asignación:

- Son eventos inciertos o situaciones que se producen por factores internos y externos.
- La asignación de riesgos y responsabilidades de los acuerdos debe responder a principios de equidad y balance de las partes.
- El equilibrio en el riesgo y el reparto de la responsabilidad en una APP resultan limitados por el hecho que el Estado es siempre proveedor último de ciertos bienes y servicios.

Una adecuada asignación de riesgos debe:

Crear **incentivos** para la **buena gestión**

Mejorar los beneficios del proyecto o **reducir costos**

Condiciones contractuales de la *“puesta a punto”*

(los casos particulares de Aunor e IIRSA Norte)



Qué es la

- **Puesta a punto**



Es

- **Adecuar la carretera a niveles de servicio óptimos** (sin baches ni rajaduras, con señalización adecuada, etc.)

El Estado y los postores **conocen** el estado de la vía a dar en concesión

(nivel de conservación, flujos vehiculares, peajes recaudados)

Escenario ideal

El Estado asigna **responsabilidad en el concesionario** sobre las vías pre-existentes para mejorar los niveles de servicio.

Escenario actual

El Estado asume la obligación de la puesta a punto de las vías pre-existentes.



Condiciones sobre la “puesta a punto” en la concesión de la Red Vial N° 4 (Panamericana Norte)

Concesionaria: Aunor

- El contrato de concesión establece que el Estado realizará las **obras de puesta a punto en aprox. 279 Km** de la *“calzada actual”* concesionada (carretera pre-existente - tramos: Pativilca - Santa - cruce de la Pan. Norte con pto. Salaverry y Salaverry - Emp. R01N).

- El concesionario recibirá los tramos de la *“calzada actual”* **luego de la puesta a punto** (cuando cumplan los niveles de servicio del Anexo I del contrato).

- Por el no cumplimiento del **cronograma de entrega** (2009 y 2010), la concesionaria sólo está obligada a ejecutar en la “*calzada actual”* labores de **conservación rutinaria** (limpieza, pintado y repintado de demarcaciones en el pavimento, ubicación y reubicación de señales, etc.).



Efectos de las condiciones sobre la “puesta a punto” en la reconstrucción concesión de la Red Vial N° 4 (Panamericana Norte)

Medidas adoptadas luego del fenómeno del Niño Costero

(Adenda 3, del 03.04.2017):

- Los costos de reconstrucción deben ser cubiertos con **fondos públicos**.
- El MTC y Aunor acuerdan encargar a la concesionaria **realizar el EDI y el IGA** del proyecto de rehabilitación de la “*calzada actual*”, que incluye los puentes Virú, Huambacho y Sechín (S/ 13 572 836,86).
- Aunor se encarga de las **tareas extraordinarias de conservación de emergencia** para recuperar la funcionalidad y la transitabilidad de la “*calzada actual*”.
- La reconstrucción de la vía en la zona **Coishco** no se ha considerado.



Escenario post fenómeno El Niño Costero
Concesión de la Red Vial Nº 4 (Panamericana Norte)

Aunor no asume la responsabilidad de la rehabilitación de la infraestructura pre-existente (*calzada actual*) pese al **cobro de los peajes** existentes en la misma (Virú, Huarmey y Fortaleza).

El MTC **cubre los costos** de la conservación por **emergencia**, de la elaboración de los EDI e IGA y de la **rehabilitación** de la vía.



Condiciones sobre la "puesta a punto" en la Concesión IIRSA NORTE (Tramo: Dv. Olmos - Lambayeque)

Concesionaria: IIRSA Norte

- El contrato de concesión inicial (tramo Paita-Yurimaguas) no exige la **puesta a punto**.
- La inclusión del tramo Dv. Olmos-Lambayeque a la concesión (Acta de Acuerdos del 05.08.2014) se realizó con el propósito de adecuar los niveles de servicio.
  - Por Acta de Suspensión de Obligaciones (12.08.2015) se establece que el Estado realice la **rehabilitación de la carretera**, mediante un **proyecto de obra pública**.
- **Inadecuado proceso** de estructuración de términos contractuales, **ausencia de condiciones de interés público que justifiquen** la incorporación del tramo a la concesión.



Escenario post fenómeno El Niño Costero Concesión IIRSA NORTE (Tramo: Dv. Olmos - Lambayeque)

Efectos Acta de Suspensión

12.08.2015

Se suspenden las obligaciones en el tramo Dv. Olmos - Lambayeque, **hasta que el Estado realice la rehabilitación y mejoramiento**

El Estado asumirá la reconstrucción del tramo DV. Olmos - Lambayeque

La contratación de seguros

(cobertura de eventos de la naturaleza en general y, particularmente, del fenómeno El Niño)

- El fenómeno El Niño se encuentra en la clasificación de riesgos derivados de eventos de fuerza mayor.

- Estos riesgos generan sobrecostos en la reconstrucción y/o rehabilitación, la posibilidad de incumplimiento en el contrato y una afectación al servicio público.

- Parte de este riesgo debe trasladarse al concesionario a través de la exigencia contractual de la contratación de determinados seguros (numeral 1.16 Lineamientos para la asignación de riesgos en los contratos de APP).

Disparidad en las cláusulas de seguros

Contrato de concesión de la Red vial N° 4

- Cubre al 100% los bienes en operación.
- Incluye eventos de la naturaleza.
- No excluye al fenómeno del Niño.

Autopista del Norte
Grupo OHL

c) Seguros sobre bienes en Operación.

A partir de la Fecha de Inicio de la Explotación, el CONCESIONARIO está obligado a contratar por su cuenta y costo un Seguro sobre Bienes en Operación, que cubra el cien por ciento (100%) del valor de reposición de los bienes que resulten afectados, contando con coberturas tales como: eventos de la naturaleza, explosiones, vandalismo, conmoción civil, entre otros. En caso de presentarse algún siniestro que afecte los bienes en operación, el CONCESIONARIO será responsable por los costos directos e indirectos, relacionados con los daños ocasionados, así como por las franquicias que deberán ser pagadas a las compañías aseguradoras en caso corresponda.

Este Seguro sobre Bienes en Operación servirá para cubrir los costos derivados de una Emergencia Vial.

Sin perjuicio de lo señalado, el CONCESIONARIO se obliga a destinar cualquier indemnización que obtenga derivada de la póliza señalada, a la reposición de los Bienes que se hubiesen perdido.

Disparidad en las cláusulas de seguros

Contrato de concesión Longitudinal de la Sierra Tramo 2

- **Cubre al 100% los bienes en operación.**
- **No incluye emergencias viales** (ni eventos de la naturaleza ni intervención humana).
- **El fenómeno del Niño está excluido implícitamente.**
- **Ositrán había opinado que la póliza cubra emergencias viales.**

c) **Seguros sobre bienes en Operación**.
Desde el inicio de la Explotación, el CONCESIONARIO está obligado a contratar por su cuenta y costo un Seguro sobre Bienes de la Concesión que esté operando, que cubra el cien por ciento (100%) del valor de reposición de dichos bienes, que resulten afectados, siempre y cuando no represente una Emergencia Vial.

Sin perjuicio de lo señalado, el CONCESIONARIO se obliga a destinar cualquier indemnización que obtenga derivada de la póliza señalada, a la reposición de los Bienes que se hubiesen perdido.

1.10.36 Emergencia Vial
Daño imprevisto que experimenta la vía por causas de las fuerzas de la naturaleza o de la intervención humana, y que obstaculiza o impide la transitabilidad de los usuarios de la vía.

Disparidad en las cláusulas de seguros

Contrato de concesión Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún

- No se exige seguro para bienes en operación.
- El fenómeno del Niño está excluido expresamente.
- El Estado podrá tomar un seguro cubriendo el costo.

Concesión Valle del Zaña S.A
OBRAINSA

d) Otras Pólizas.

Sin perjuicio de las pólizas obligatorias indicadas en los Literales a), b) y c) de la presente cláusula, el CONCESIONARIO podrá, de acuerdo a su propia visión estratégica de manejo y distribución de los riesgos o bien para cumplir con lo establecido por el ordenamiento jurídico de la República del Perú o bien por cualquier otra causa debidamente justificada, tomar cualquier otra póliza de seguros, previa autorización del CONCEDENTE con el consentimiento del REGULADOR, para lo cual se aplicará el procedimiento de aprobación dispuesto en la Cláusula 12.1.

La cobertura de las pólizas consideradas en los Literales a) y b) de la presente Cláusula no incluye los daños ocasionados por el Fenómeno del Nino. En caso de presentarse este evento, el CONCEDENTE recurrirá a la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria del Fideicomiso de Administración referido en el Apéndice III del Anexo II.2 del Contrato o mediante otros recursos del CONCEDENTE

El CONCEDENTE podrá tomar por su cuenta y costo, un seguro sobre bienes en operación, contando con coberturas tales como: eventos de la naturaleza, explosiones, vandalismo, conmoción civil, robo, hurto, entre otros. En caso de presentarse algún siniestro que afecte los bienes en operación, y siempre que la causa no sea imputable directa ni indirectamente al CONCESIONARIO y que los recursos de la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria del Fideicomiso de Administración resulten insuficientes o no aplicables, el CONCEDENTE será responsable por los costos directos e indirectos, relacionados con los daños ocasionados, así como por las franquicias que deberán ser pagadas a las compañías aseguradoras en caso corresponda.

Este seguro sobre bienes en operación servirá para cubrir los costos generados a consecuencia de una Emergencia Vial Extraordinaria, en caso sea adquirido por el CONCEDENTE.

Sin perjuicio de lo señalado, el CONCEDENTE se obliga a destinar cualquier indemnización que obtenga derivada de la póliza señalada, a la reposición de los Bienes que se hubiesen perdido.

Disparidad en las cláusulas de seguros

Contrato de concesión IIRSA Norte – Dv. Olmos-Lambayeque

- **Cubre sólo el 15% los bienes en operación** (el Estado cubre la diferencia).
- **Incluye eventos de la naturaleza.**
- **No excluye al fenómeno del Niño.**
- **La aplicación del seguro se encuentra suspendida en el tramo Dv. Olmos-Lambayeque.**

IIRSA NORTE
Concesión Vial

CONCESIONARIO deberá contratar un seguro especial adicional que cubra como mínimo el 15% del valor de reposición de los bienes comprendidos en el Área de la Concesión y deberá adecuarse a la naturaleza de cada bien. En ningún caso se tomará en cuenta el valor contable de cada uno de ellos.

La póliza deberá ser del tipo todo riesgo (all risk) debiendo contemplar entre otras las siguientes coberturas:

- Incendio.
- Sismo.
- Daños por viento.
- Riesgos de la naturaleza (avalancha, aluviones y deslizamientos)
- Crecida de ríos y desbordamiento de cauces.
- Riesgos políticos, huelga y conmoción civil.
- Caída de aeronaves.
- Saqueo durante huelga.
- Choque de vehículos/equipos.
- Remoción de escombros.
- Reparaciones Provisorias.
- Explosión.
- Salida de mar.
- Erupción volcánica.
- Robos, Hurtos y apropiación ilícita.
- Terrorismo

Dicha Póliza deberá contener un deducible, de cargo del CONCESIONARIO, por un monto máximo del 2% del 15% arriba señalado.

La presente póliza podrá tener como asegurado adicional de la póliza a los Acreedores Permitidos, previa aprobación del REGULADOR.

La presente póliza deberá incluir una cláusula en la que se establezca que los fondos producto de la indemnización por cualquier siniestro deberán ser destinados necesariamente a la reparación de los daños causados por el siniestro.

La Reconstrucción

(fragmentación de proyectos y necesidad de considerar el factor climático)

El Plan de la Reconstrucción (proyectos en el ámbito de concesiones)

S/ 11 156 millones

para la reconstrucción de la infraestructura vial

57%

del total del PRCC

29 **proyectos en concesiones**

- Red Vial N° 4: **21** proyectos
- Longitudinal de la Sierra Tramo 2: **5** proyectos
- IIRSA Norte (Dv. Olmos - Lambayeque): **3** proyectos

a cargo del MTC

S/ 265 millones

(recursos públicos)

Seguimiento y transparencia en los proyectos de Reconstrucción post fenómeno El Niño:

- Los proyectos no identifican la ubicación de los kilómetros a intervenir, apreciándose duplicidad de proyectos.
- El Plan de la Reconstrucción no precisa las intervenciones que se realizan en el ámbito de las concesiones viales.
- No existen reportes sobre las responsabilidades o gastos asumidos por las concesionarias en la reconstrucción.



Red vial N° 4 (Panamericana Norte) (PE-1N)

21 proyectos - S/ **244,7 millones**

Proyectos fragmentados: **S/ 53 millones**

Puntos Supervisados			Plan Reconstrucción con Cambios			
Región	Provincia	Vía	Distrito	Intervención (Proyecto / Actividad)	Costo (S/)	Modalidad de Ejec.
La Libertad	**Virú**	**Puente Virú**	Virú	Reconstrucción de **4,4 Km** en PE-1N	9 477 852	Obra Pública / Obras por Impuestos
				Rehabilitación de **2,84 Km** en PE-1N	1 714 012	
				Rehabilitación de **5,06 Km** en PE-1N	3 046 330	
Áncash	**Casma**	**Puente Sechín**	Casma	Reconstrucción de **3,09 Km** en PE-1N	6 656 858	Obra Pública / Obras por Impuestos
				Reconstrucción de **4,97 Km** en PE-1N	10 701 287	
				Reconstrucción de **9,97 Km** en PE-1N	21 452 027	

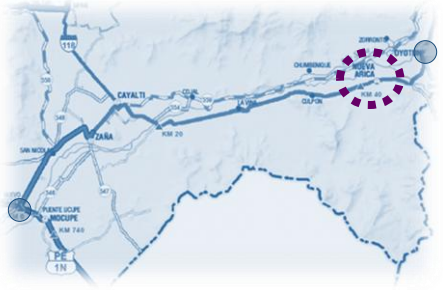


IIRSA Norte, tramo: Dv. Olmos-Lambayeque (PE-1NJ)

3 proyectos - S/ **3 millones**

Proyectos fragmentados: **S/ 1,9 millones**

Puntos Supervisados			Plan Reconstrucción con Cambios			
Región	Provincia	Vía	Distrito	Intervención (Proyecto / Actividad)	Costo (S/)	Modalidad de Ejec.
Lambayeque	**Lambayeque**	**Dv. Olmos-Lambayeque**	Olmos	Rehabilitación de 0,62 Km en PE-1NJ	375 072	Obra Pública / Obras por Impuestos
				Rehabilitación de 2,62 Km en PE-1NJ	1 579 155	



Longitudinal de la Sierra Tramo 2 (PE-10A, PE-3N)

5 proyectos - **S/ 17,7 millones**

Proyectos fragmentados: **No se registran**

El factor climático en la Reconstrucción

Gestión del clima y riesgo de desastres: Pilares

Identificación del riesgo	Reducción del riesgo	Preparación	Protección financiera	Reconstrucción resistente
Identificar y comprender los riesgos climáticos y de desastres	Minimizar los riesgos en políticas e inversiones, mediante una mayor consideración del clima y los desastres	Mejorar la capacidad de gestión de las crisis (desarrollo de pronósticos, alertas tempranas y planes de contingencia)	Aumentar la capacidad de recuperación financiera de gobiernos, sector privado y hogares	**Recuperación más rápida y más resistente a los embates de la naturaleza, mediante el apoyo para la planificación de la reconstrucción**

El factor climático en la Reconstrucción

El Plan de la Reconstrucción contempla la incorporación de un **componente de cambio** en la ejecución de la nueva infraestructura en determinadas regiones, para brindarle mayor **sostenibilidad** y refuerce la **resiliencia.**

Sin embargo, omite esta mención para las obras de infraestructura vial de las siguientes regiones:

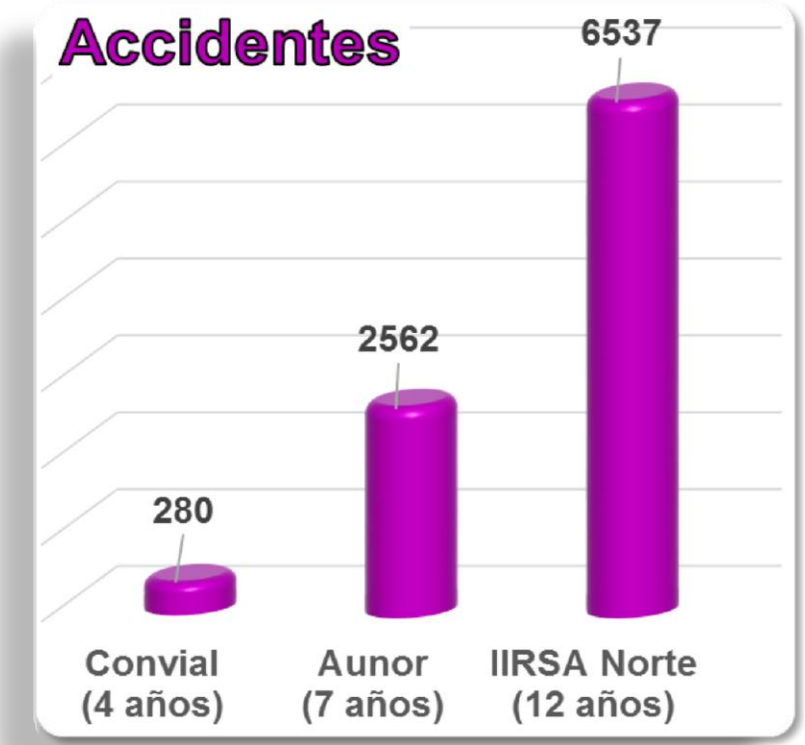
Áncash
Arequipa
Ayacucho

Lima
Loreto
Piura
Tumbes

El enfoque de seguridad vial en las vías concesionadas

(Niveles de servicio para la protección de la vida y garantía de derechos)

Las cifras de seguridad vial







(*) No existen datos disponibles en el ámbito de la concesión Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún.



Red vial N° 4 (Panamericana Norte)

(PE-1N)

Concesionaria: Aunor

- Incremento de accidentes y víctimas. En 2017 disminuyó el volumen de tráfico y accidentes, pero se incrementó la ratio accidentes/cien mil vehículos (2016: **5,76**; 2017: **9,52**).
- Principal causa: **exceso de velocidad**.



Long. de la Sierra Tramo 2

(PE-10A, PE-3N)

Concesionaria: Consorcio Convial

- Incremento de accidentes y víctimas cada año de concesión, incluso en 2017, con menos tráfico (accidentes/cien mil vehículos en 2016: **4,3**; 2017: **12,1**).
- Principal causa: **exceso de velocidad**.



IIRSA Norte (T. Dv.Olmos-Lambayeque)

(PE-1NJ)

Concesionaria: IIRSA Norte

- Incremento de accidentes y víctimas cada año de concesión, aun cuando el 2017 disminuyó el volumen de tráfico (accidentes/cien mil vehículos en 2016: **12,8**; 2017: **12,8**).
- Principal causa: **imprudencia de conductores**.

Medidas necesarias

Incorporación de controles automatizados de velocidad

- Incluir el control de velocidad en los niveles de servicio de las concesiones
- Llegar a acuerdos con las municipalidades provinciales para la fiscalización



Implementación del Manual de Seguridad Vial y auditorías

- Resolución Directoral N° 05-2017-MTC/14
- Metas del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021



Recopilación homogénea de información

- Análisis del factor vía
- Necesidad de un protocolo de Ositrán para el recojo de información.



Principales recomendaciones

DEFENSORIA DEL PUEBLO

Al Congreso de la República

- Incorporar el “**Principio de gestión del riesgo con enfoque de derechos**”, de aplicación en las concesiones (D. Legislativo N° 1224 y 1362 - Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante APP).

DEFENSORIA DEL PUEBLO

Al Ministerio de Transportes y Comunicaciones

- Renegociar las **cláusulas de puesta a punto**, para redistribuir la responsabilidad actualmente asignada al Estado.

- Renegociar las **cláusulas de seguros**, para que éstos sean contratados por las concesionarias y cubran al 100% los eventos de la naturaleza, incluyendo el fenómeno del Niño.

- Renegociar el contrato de concesión de IIRSA Norte, para excluir el **tramo Dv. Olmos-Lambayeque**, y que el Estado reasuma su administración (incluyendo el **peaje Mocce**).

DEFENSORIA DEL PUEBLO

- Renegociar los contratos de concesión, para incorporar las exigencias del **Manual de Seguridad Vial**.

- Renegociar los contratos de concesión, para incorporar en los niveles de servicio el control de velocidad y el establecimiento de **controles electrónicos de velocidad**, especialmente en los puntos críticos de las carreteras.

- Establecer **acuerdos de cooperación con las municipalidades provinciales** para ejecutar el control de la velocidad en carreteras.

DEFENSORIA DEL PUEBLO

- Incorporar en los EDI de futuros contratos de concesión: **procesos constructivos, materiales adecuados y técnicas de ingeniería** que permitan afrontar los riesgos de factores climáticos y fenómenos naturales.

- Adoptar medidas para la instalación de un **puente definitivo en Coishco**, provincia de Santa (alt. Km. 443 de la carretera Panamericana Norte).

DEFENSORIA DEL PUEBLO

A Ositrán

- Elaborar un **protocolo o guía** para que las concesionarias recojan y aporten información sobre los accidentes de tránsito en el ámbito de la concesión.

- Participar del proceso de **control concurrente** que inicie la Contraloría General de la República.

- Requerir a los concesionarios de la infraestructura vial afectada por el fenómeno El Niño Costero, información sobre las acciones y costos asumidos directamente en la rehabilitación y reconstrucción.

DEFENSORIA DEL PUEBLO

A la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios

- Precisar la relación de **proyectos viales** considerados en el Plan de la Reconstrucción que serán **ejecutados en tramos de concesiones viales**, identificando la ubicación exacta, la extensión, el monto y el plazo de ejecución.

- Verificar el cumplimiento del **Manual de Seguridad Vial** en los proyectos viales.

- Verificar la incorporación de los criterios de **gestión del riesgo de desastres** en los proyectos del Plan.

DEFENSORIA DEL PUEBLO

A la Contraloría General de la República

- Iniciar una **auditoría de desempeño** en las concesiones para determinar si los contratos tienen una **asignación balanceada de riesgos y responsabilidades**, así como el **uso eficiente y eficaz de los recursos públicos**.

- Iniciar el **control concurrente** en las obras viales planificadas sobre tramos de concesiones (incorporadas en el Plan de la Reconstrucción), para descartar duplicidad de proyectos.

DEFENSORIA DEL PUEBLO

DEFENSORIA DEL PUEBLO

Informe Defensorial N° 178

La gestión de riesgos en las concesiones viales: Lecciones del fenómeno El Niño Costero

08 de Noviembre del 2018