

Fundamentos

DESARROLLO VIAL

La construcción de carreteras son una necesidad básica porque constituyen los ejes fundamentales para la integración de los pueblos y ciudades. Dentro de ello la conformación de redes y circuitos viales uniendo cuencas de desarrollo reviste singular importancia por cuanto no sólo promueve y optimiza el desarrollo integral de las áreas de influencia sino porque optimiza recursos económicos, de transporte, combustible, tiempo, flete, comercialización y otros de similar importancia que deben responder a un plan vial cuyas necesidades y prioridades obedezcan a un desarrollo gradual integrado.

LAS RUTAS INTEROCEANICAS

Antecedentes.-

Durante varios siglos han sido numerosos los esfuerzos por robustecer las relaciones sociales y económicas en la cuenca amazónica en beneficio de los pueblos de uno y otro lado de las fronteras internacionales.

La segunda parte de este siglo, es especial. Ha sido testigo de cambios tecnológicos impresionantes en los sistemas de transporte aéreo y en las comunicaciones, así como en el uso de mejores caminos y equipos adaptados a los difíciles suelos y climas de la región.

Sin embargo no podemos decir, por lo menos en el Perú, que se hayan logrado sustanciales mejoras en términos de facilidades para el intercambio y una mejor interrelación con nuestros vecinos en la Amazonía, por el contrario, se ha hecho evidente, cada vez con mayor reiteración, la gravedad de los impactos negativos que produce en el medio ambiente una ocupación informal del territorio amazónico, lo que nos llena de aprensión respecto al futuro, incluso inmediato, de ese patrimonio que es la Amazonía peruana.

La responsabilidad ante el futuro.-

Frente al reto de administrar el territorio en forma eficiente y coherente, cumpliendo con las responsabilidades de corto y de largo plazo, el obligado objetivo de elevar el nivel de vida del poblador, basado entre otras cosas en un necesario incremento de la producción regional en términos económicos, pasa por la necesidad de alcanzar una mejor interrelación bilateral con los países vecinos: Brasil, Bolivia, Colombia y Ecuador, con quienes compartimos miles de Kilómetros de fronteras.

La integración física.-

Esta es una tarea practica por cumplir en ese contexto previamente descrito. Los planes de desarrollo de la infraestructura del transporte de la Amazonía del Perú son bien conocidos y responden a varios objetivos definidos, como son:

- q Apoyar una ocupación del territorio ordenada y equilibrada, proporcionando un nivel de accesibilidad adecuado para garantizar el desarrollo normal de la vida comunal y de sus relaciones extralocales.
- q Implementación de la red multimodal de transporte rehabilitando o construyendo las infraestructuras de transporte, de características mas adaptables para la región.
- q Unificar criterios técnicos, homogeneizar diseños, normas,
- q Configurar una red de transporte fluvial, terrestre y aéreo optimizada, que permita minimizar los costos sociales de la construcción, operación y mantenimiento de los sistemas de transporte – y, en este caso, especialmente evitando impactos negativos sobre el medio.
- q Lograr la integración física y funcional de la Amazonía peruana con el ámbito exterior en ella, con el objetivo de favorecer el intercambio para elevar el nivel y la calidad de vida de sus poblaciones.

En este sentido, el desarrollo de la red vial mixta fluvial-terrestre cumple un papel principal en el intercambio masivo complementando por el transporte aéreo, sumamente importante para la región y que resulta esencial para el servicio personal de alto nivel económico y para la integración de los nuevos territorios, por lo cual es el mejor modo de transporte inicial.

DESCRIPCION DE LA RED VIAL

El sistema vial que da acceso a la Amazonía peruana debe desarrollarse a través de carreteras transversales de penetración desde los puertos del litoral del océano pacifico hasta los puertos en los ríos navegables de la Amazonía o zonas aisladas.

LAS RUTAS DE INTEGRACION INTERNACIONAL

La necesidad de fortalecer físicamente la integración internacional, en repuesta a los requerimientos de un mundo cada vez mas independiente, se orienta a través de dos criterios de política: de un lado, el de integración del mercado común andino, regido por el Acuerdo de Cartagena; y de otro lado,

el Tratado de Integración Amazónico.

En ese sentido los planes de desarrollo multimodal que se ha trazado el Perú conjugan todos los planteamientos de política previamente mencionados y determinan un programa de acción que debe empezar ya su primera etapa de complementación básica.

Carretera Salaverry – Juanjuí- Tarapoto-Yurimaguas

Aspectos Generales

Este proyecto que interconecta dos grandes ejes: la Carretera Panamericana y la Marginal de la Selva y que es la interconexión de la Vía Marítima Pacífica, con la Fluvial del Oriente Peruano, hacia el Atlántico, juega un importante rol en el proceso de colonización del Huallaga Central y Altomayo.

Actualmente, el Valle del Huallaga se halla interconectado mediante la carretera marginal de la selva, con salidas hacia la costa, mediante las carreteras de penetración: por el norte Olmos - Corral Quemado y por el Centro con la Carretera Central.

Cuadro Comparativo De Distancias

El acceso a la selva desde la costa, como plantea este Proyecto conlleva a un recorrido considerablemente menor que las rutas alternativas existentes.

Realizando un comparativo de distancias, sólo hasta Juanjuí, tenemos que

Ruta	Kms
Salaverry- Huamachuco- Bambamarca- Juanjuí	550
Lima-Salaverry-Huamachuco-Juanjuí	1,100
Lima-Olmos-Corral Quemado-Tarapoto-Juanjuí	2,996.0
Lima-Tingo María- Tocache - Juanjuí	2,147.0

Para mayor ilustración vemos en el cuadro, que los Estudios de Factibilidad de la **Carretera Trujillo - Puente Pallar - Juanjuí**, elaborados por la Dirección General de Caminos del MTC, muestran 03 posibles rutas:

- **Por el Río Jelache**, se recorrería 535 Km.

- **Por el Río Abiseo**, se recorrería 661 Km.

- **Por el Río Pajatén**, se recorrería 616 Km.

Siendo la ruta por Jelache la más apropiada y la que se viene ejecutando.

Ubicación y Area de Influencia

La carretera Salaverry – Juanjuí tiene una extensión aproximada de 550 Km. Su trazo comprende desde Salaverry (como puerto de salida de la Selva al Pacífico) pasando por Trujillo con dirección a Shirán cuyo tramo ya está asfaltado (actualmente muy deteriorado por el Fenómeno de “El Niño”). Continúa hacia Otuzco, que en su nuevo trazo faltan terminar tres puentes para ponerla en uso. Se desplaza hacia Huamachuco y continua hacia Puente Pallar - Calemar con dirección hacia el Río Marañón. Es desde estos lugares que tiene que constituirse la carretera en su totalidad hasta Juanjuí.

Geográficamente el área de influencia del Proyecto corresponde principalmente la Región La Libertad y parte importante de la Región San Martín, así como algunos espacios aledaños correspondientes a Cajamarca, Loreto y Huanuco, cubriendo un **área de influencia** de 58,364 Km² (4.5 % de la superficie total del país).

Esta carretera atraviesa la Cordillera Occidental y Central de los Andes del Norte Peruano, cruzan transversalmente la cuenca del Río Marañón y termina en el Río Huallaga, con una longitud de 549.5 Km. De los cuales el 6 % se localiza en la costa, el 65 % en la sierra y el 29 % en la Selva.

Beneficios del Proyecto

El Proyecto Carretera Salaverry – Juanjuí –Tarapoto-Yurimaguas, pretende incentivar el desarrollo integral de la zona de influencia. Al tener una vía de acceso directo, se busca promover la producción agropecuaria, forestal y agroindustrial generando nuevos ingresos, puestos de trabajo y dar mayor valor agregado a los recursos de la Región.

Se puede indicar entre otros, algunos beneficios del proyecto:

Integración: Permite la **integración de la zona andina con la costa y la selva**, permitiendo una interrelación entre estas regiones. Esta vía es la más directa y económica para el traslado de los productos del Valle de Huallaga, para su comercialización en los mercados nacional e internacional.

Al desarrollarse diversas actividades económicas, contribuirá a **revertir el flujo migratorio campo - ciudad** en esta zona del país.

Constituye una alternativa de penetración e integración con las carreteras Olmos - Tarapoto y la carretera Lima – Tingo María – Juanjuí, incorporando a la red vial del país en un **nuevo eje de desarrollo geopolítico**.

Desarrollo agrícola y pecuario: Hay gran disponibilidad de tierras de alta fertilidad, las mismas que se podrán aprovechar para **incrementar la producción agrícola y pecuaria**. Sólo el Huallaga central dispone de una extensión de 500,000 Has. Con excelentes características agrícolas.

Ahorro de los costos de transporte produciendo un efecto motivador a la producción agropecuaria, minera y forestal, desarrollando la agroindustria y el turismo generando de esta manera nuevas fuentes de trabajo.

Desarrollo de la Actividad Turística: La variedad de paisajes, de flora y fauna de esta hermosa región constituye un gran potencial para el **desarrollo de la actividad turística**, en sus variantes de turismo ecológico y de aventura, de gran demanda por los turistas extranjeros.

Despegue agroindustrial: El Valle del Huallaga Central, hasta donde se pretende llegar a través de esta carretera, es una zona del país con las mejores posibilidades para la producción de alimentos, sustituyéndose así el cultivo de hoja de coca, dando paso a la producción de arroz, soya, azúcar, maíz, tabaco, cacao, pimienta, etc.

La carretera permitirá dinamizar cultivos de la agroexportación (achiote, palmito, plantas medicinales, aromáticas, flores, etc.), ya que permitirá su traslado en el tiempo adecuado y a un menor costo a los puertos de embarque.

El proyecto se constituye como un instrumento para **la sustitución de los cultivos de coca**, hacia otros productos por la falta de vías de acceso no resultaba rentable su explotación.

Aquí es muy importante precisar que el Programa Nacional de Desarrollo Alternativo consiste en la erradicación de sembríos ilegales de hoja de coca por la sustitución de productos de algodón, palma aceitera, palmito, maíz, cacao, café, entre otros, para que los campesinos superen su estado de pobreza extrema, y al mismo tiempo abandonar para siempre y en forma voluntaria, el cultivo de la hoja de la coca por actividades agropecuarias y forestales, siempre en armonía con el medio ambiente.

A continuación presentamos otro cuadro comparativo de distancias entre la Ex Carretera Marginal Norte y la Carretera de Penetración y Proyección

Interoceánica: SALAVERRY-JUANJUI-TARAPOTO-YURIMAGUAS.

Punto de Partida	RECORRIDO DE CADA UNA DE LAS RUTAS	Punto de Llegada	Distancia en Kms
TRUJILLO	Chicalyo-Olmos-Corral Quemado-Rioja-Moyobamba	TARAPOTO	2288
	EX – CARRETERA MARGINAL NORTE		
TRUJILLO	Huamachuco-Puente Pallar-Calemar-Bambamarca-Juanjui	TARAPOTO	688

Situación Actual De La Carretera Salaverry-Juanjui, tramos que faltan ejecutar.-

1. Departamento de La Libertad.-

- Provincia de Sánchez Carrión, Distrito de Sartimbamba

Sector de Carretera Puente Pallar –Calemar (Km. 0+000-Km.56+000)

Tramo Pucara –Calemar (Km. 39+000-Km.56+000)

Este frente se inicia en el Puente Pallar y se extiende a lo largo de 56 Km., aguas abajo paralelamente al río Chusgón hasta el río Marañón.

La conclusión de este sector de la carretera redundaría directamente en el progreso del departamento de La Libertad, dándoles la oportunidad a los distritos de Bambamarca y Condomarca- Bolívar, el de poder integrarse al resto del país a través de una TROCHA CARROZABLE. En la actualidad estos distritos están aislados de su capital de provincia Bolívar y de su capital de departamento, Trujillo.

- Provincia de Bolívar, Distrito de Bambamarca

Tramo Puente Calemar, sobre el Río Marañón

Este tramo servirá para el desarrollo regional y nacional al unir a las provincias de Sánchez Carrión y Bolívar, por ser una obra de infraestructura vial productiva.

Tramo Calemar- Abra Naranjillo (Km. 0+000-Km 62+000)

Este tramo ya cuenta con Estudios Definitivos.

2. Departamento de San Martín.-

- Provincia de Mariscal Cáceres

Tramo Abra Naranjillo-Santa Inés (Km.0+000-Km. 166+000)

Este tramo ya cuenta con Estudios Definitivos.

Efecto de la Vigencia de la Norma sobre la Legislación Nacional

--

Analisis Costo Beneficio

--

Formula Legal

Texto del Proyecto

El Congresista de la República que suscribe, **LUIS ALVA CASTRO**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, presenta el siguiente:

PROYECTO DE LEY

CONSIDERANDO:

Que el artículo 58° de la Constitución Política del Perú señala, entre otras cosas, que el Estado orienta el desarrollo del país.

Que uno de los objetivos constitucionales es impulsar el proceso de descentralización a fin de facilitar la toma de decisiones en beneficio de las provincias y distritos.

Que es de vital importancia que se impulse el desarrollo de los pueblos ubicados en las zonas norte-nor oriental y oriente del país, mediante obras de

infraestructura vial.

Que el desarrollo de los pueblos gira sobre los recursos con que cuentan para ejecutar intercambio de bienes y mercancías para su consumo y/producción de otros bienes, requiriendo para ello de los medios de intercambio tales como: transporte fluvial, marítimo y carreteras.

Que es necesario que se concluya el Proyecto de la Carretera Salaverry - Juanjuí – Tarapoto- Yurimaguas, pues esta vía reviste de especial importancia para el desarrollo de las provincias de La Libertad, San Martín y Loreto.

Que es conveniente incluir su ejecución dentro de la Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, Ley N° 27037.

Que la realización de este corredor vial interoceánico dinamizaría la producción del agro, ampliándose la frontera agrícola, pues de esta manera tendrían salida para sus productos, especialmente las provincias de Bolívar, La Libertad y Mariscal Cáceres y San Martín.

Por tales consideraciones se propone al Congreso de la República, el siguiente Proyecto de Ley:

**PROYECTO QUE DECLARA EN EMERGENCIA
PARA EL DESARROLLO DE LA AMAZONIA LA
CULMINACION DEL CORREDOR VIAL DE
PENETRACION A LA SELVA: SALAVERRY-
JUANJUI-TARAPOTO-YURIMAGUAS-**

Artículo 1º.- Declárase en emergencia para el desarrollo de la Amazonía la culminación del Corredor Vial de Penetración a la Selva: Salaverry – Juanjuí –Tarapoto-Yurimaguas, que forma parte de la red nacional vial y que articula transversalmente espacios de costa, sierra y ceja de selva pertenecientes a los departamentos de La Libertad, San Martín y Loreto.

Artículo 2º.- Dése categoría de Proyecto Especial a la Construcción, Rehabilitación, Administración y Desarrollo de los tramos Salaverry – Huamachuco – Puente Pallar- Calemar- Bambamarca- Abra Naranjillo – Huicungo- Juanjuí. – Bellavista- Picota –Tarapoto- Yurimaguas. El proyecto se ubica dentro del ámbito del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 3º.- Constitúyase la Autoridad Ejecutiva del Proyecto Especial Salaverry – Juanjuí –Tarapoto- Yurimaguas como órgano responsable de su

conducción. Tiene como atribuciones principales las siguientes:

- a. Concluir la elaboración de los Estudios Definitivos
- b. Obtener financiamiento público o privado para la rehabilitación de los tramos existentes y la construcción de los tramos faltantes y disponer la ejecución de la obras respectivas.
- c. Administrar los recursos presupuestales que se le asignen u obtenga.
- d. Formular y proponer planes de desarrollo integral para las áreas de influencia inmediata vinculadas al corredor materia de la presente Ley.
- e. Otorgar la administración en concesión de tramos rehabilitados o construidos con miras a su conservación y mantenimiento.

Artículo 4º.- En un plazo no mayor de 60 días posteriores a la designación del titular de la Autoridad Ejecutiva del Proyecto Especial Salaverry – Juanjuí –Tarapoto-Yurimaguas , éste propone para su aprobación por Decreto Supremo el reglamento de la presente ley.

Artículo 5º.- Transfiéranse a la Autoridad Ejecutiva del Proyecto Especial Salaverry – Juanjuí –Tarapoto - Yurimaguas los recursos materiales, presupuestales, de personal y el acervo documental existentes en las dependencias públicas que hasta la fecha han tenido o tienen responsabilidad en la construcción de la carretera.

Artículo 6º.- Derogase todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

DISPOSICION FINAL

Artículo Unico.- Modificase el inciso b) de la Séptima Disposición Complementaria de la Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, Ley N° 27037, en los términos siguientes:

“Sétima.- Ejecución de Obras

...

b). Carreteras a ser ejecutadas a nivel de asfaltado o afirmado según corresponda:

- *Iquitos –Nauta*
- *Rioja – Tarapoto*
- ***Salaverry – Huamachuco- Bambamarca -Juanjuí –Tarapoto- Yurimaguas***
- *Chamaya –Jaén- San Ignacio*
- *Ingenio – Chachapoyas*
- *Tarapoto – Juanjuí- Tocache*

- *Tocache- Tingo María*
- *Tingo María –Aguaytía*
- *Urcos – Quincemil*
- *Cuzco –Quillabamba –Echarate*
- *Olmos-Corral Quemado-Pedro Ruiz*
- ”
- ...

Lima, 08 de Febrero de 2002



AYUDA MEMORIA

CARRETERA: SALAVERRY – JUANJUI

Dentro de los proyectos que se incluyen en la Carretera Salaverry – Juanjui, ubicado en las Rutas Nacionales 10 A y 10B, se mencionan las siguientes

A. RED VIAL NACIONAL

A.1 PROYECTOS DE INVERSIÓN:

1. CARRETERA DV. OTUZCO - DV. CALLACUYAN (ALTO CHICAMA) (70,9 Km.) OBRA EN EJECUCION. TERMINO RPEVISTO PARA MARZO 2013.

El proyecto se encuentra ubicado en el Departamento de la Libertad, y los trabajos a realizar son de Rehabilitación y Mejoramiento a nivel de carpeta Asfáltica en Caliente contando con una longitud de 70,9 Km.

En virtud del Convenio Marco, suscrito en fecha 18.Dic.2007, con el Gobierno Regional de La Libertad, en fecha 04.Abr.2008 se suscribió el Convenio Específico N° 005-2008-MTC/20 entre Provias Nacional y el Gobierno Regional de La Libertad, con el objeto de elaborar el Estudio Definitivo.

La rehabilitación de la carretera ha permitido el establecimiento y desarrollo de varios centros poblados dedicados, principalmente, a actividades mineras, agrícolas y comerciales orientada mayormente al autoconsumo de la población y el excedente es comercializado en los mercados zonales y extra-regionales, y desarrollan la actividad pecuaria en forma complementaria, como es el caso de Agallpampa, Yamobamba, Quiruvilca y Shorey, con el consiguiente beneficio económico a la zona de influencia ubicada a lo largo de la vía.

La población beneficiada asciende a 459,302 habitantes.

Los tiempos de viaje aproximado son:

Antes : 3.55 horas (a una velocidad promedio de 20 km/h.)
Después : 1.78 horas (a una velocidad promedio de 40 km/h.)

Contratista:

Consorcio Vial Trujillo (Grupo Plaza S.A. - Hidalgo e Hidalgo S.A. y construcción y Administración S.A.)

Contrato N° 157-2010-MTC/20 suscrito el 07.Oct.10 con el, por el monto de S/. 174 435 042,97

Supervisor:

CESEL S.A.

Contrato N° 143-2010-MTC/20 suscrito el 06.Set.10, por el monto de S/. 9 541 092.92.

Los trabajos se iniciaron el 04.nov.10. Al 31.Dic.11, se cuenta con un avance del 20.89%, siendo su término estimado en Marzo 2013.



El costo de la obra asciende a: S/. 174 435 042,97
El costo de la supervisión asciende a: S/. 9 541 092,92
S/. 183 976 135,89

2. TRAMO ALTO CHICAMA (CALLACUYÁN) - HUAMACHUCO (37,04 Km.)
OBRA CONCLUIDA EN MAYO 2009

Proyecto concluido. Se realizaron trabajos de Rehabilitación y Mejoramiento a nivel de carpeta asfáltica.

Contratista: Energoprojekt Niskograndnja S.A.

Supervisor: Consorcio Vial Sánchez Carrión (HOB - Corpei - Conesupsa).

Entrega de Terreno e Inicio de Obra Contractual: 16.Jun.07

Termino de los trabajos: 04.May.2009

Inversión total (Obra + Supervisión) = S/. 94,46 millones

3. CARRETERA HUAMACHUCO-SACSACOCCHA-PUENTE PALLAR (29,0 Km.)
ESTUDIO DEFINITIVO EN ELABORACION

Forma parte de las Rutas Nacionales N° PE-3N y PE-10B en el departamento de La Libertad.

En fecha 22.Mar.07 se suscribió el contrato de Servicios de Consultoría N° 038-2007-MTC/20 con el CONSORCIO MOTLIMA - ELI CORDOVA, por el monto de S/.872 582, para la elaboración del “Estudio Definitivo de Mejoramiento y Construcción de la Carretera Ruta 10, Tramo: Huamachuco - Puente Pallar - Juanjui, Sector: Huamachuco - Sacsacocha - Puente Pallar”, el cual se inició el 27.Mar.2007.

La OPP del MTC, mediante Memorándum N° 1997-2008-MTC/09.02 del 14.Oct.2008; concluye que se deberá regresar a la etapa de perfil y que estos sean proyectados con datos de demanda actualizados.

La UGE elabora dicho perfil, con Memorándum N° 2956-2008-MTC/20, del 11.Dic.08 fue remitido a OPP-MTC.

Mediante Memorándum N° 532-2009-MTC/09.02, del 23.Mar.09, de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto y a través del Informe Técnico N° 290-2009-MTC/09.02 del Director de Inversiones se declara la viabilidad del proyecto a nivel de carpeta asfáltica.

Mediante Informe No. 1586-2009-MTC/08, del 23.07.09, la Dirección General de la Oficina General de Asesoría Jurídica - MTC, emite su pronunciamiento en el indicado informe concluye, que los supuestos indicados por la Unidad Gerencial de Estudios de PROVIAS NACIONAL, para la continuación del Contrato de Servicios de Consultoría N° 038-2007-MTC/20 para realizar el “ Estudio Definitivo de Mejoramiento y Construcción de la Carretera Ruta 10, Tramo: Huamachuco - Sacsacocha - Puente Pallar - Juanjuí, Sector: Huamachuco Saccsacocha - Puente Pallar”, deberá tramitarse como adicional a dicho contrato, dentro de los alcances del artículo 42 de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado y el artículo 231 de su Reglamento.

En fecha 17.Feb.10 se suscribe el Convenio N° 003-2010-MTC/20 con el Gobierno Regional de La Libertad, con el objeto de establecer los términos y condiciones para concluir el estudio definitivo,



para cuyo efecto se requiere la prestación del Adicional N° 01 por el monto de S/. 280 048.65; de los cuales S/. 130 413,29 serán a cargo de PROVIAS NACIONAL y el saldo restante (por la suma de S/. 149 635,36) por el Gobierno Regional de La Libertad.

El estudio definitivo se reinició el 23.Ago.10. A la fecha el Informe Final se encuentra en levantamiento de observaciones (Componente de Ingeniería); en cuanto al Componente Ambiental el Borrador del Informe Final se encuentra observado. Término previsto para el mes de Febrero 2012.

4. CARRETERA CALEMAR - ABRA EL NARANJILLO INC. PTE. CALEMAR (60.3 Km.)
ESTUDIO DE FACTIBILIDAD EN ELABORACION

Ubicada en la Ruta Nacional PE-10B.

El Estudio de Perfil fue aprobado con Informe N° 1213-2008-MTC/09.02 el 09.Set.08 y recomendó la elaboración del Estudio de Preinversión a nivel de Factibilidad.

El Gobierno Regional, en virtud a los acuerdos adoptados en el Convenio Especifico N° 04-2008-MTC/20, suscrito el 27.Mar.08 (De acuerdo al Convenio Marco suscrito con el Gobierno Regional de La Libertad de fecha 18.Dic.07), ha contratado al consultor que elabora los Estudios de Factibilidad y Definitivo en conjunto.

Los Estudios se iniciaron el 01.Oct.09 por un monto de S/. 1 085 400.

A la fecha se encuentra observado el Informe N° 02 (Borrador Informe Final) en lo que se refiere al estudio de factibilidad, Concluido el Estudio de Factibilidad (previsto para el mes de mayo 2012) se continuará con el Estudio Definitivo.

5. CARRETERA ABRA EL NARANJILLO (La Libertad) – Emp. PE-5N (Pte. SANTA MARTHA)
160,3 Km.

ESTUDIO A NIVEL DE PERFIL A CARGO DE LOS GOBIERNOS REGIONALES

El 16.Oct.08 se suscribió un Convenio Marco Tripartito con los GR de La Libertad y San Martín, a fin de establecer las condiciones y términos de cooperación para la ejecución de las fases de preinversión e inversión del ciclo de proyecto Carretera Abra El Naranjillo (La Libertad) – Emp. PE-5N (Puente Santa Martha), Ruta Nacional N° 10B.

En fecha 21.Jun.11 se suscribió el Convenio Especifico N° 010-A-2011-MTC/20, donde se establece que los gobiernos regionales de San Martín y La Libertad financiarán y contratarán al Consultor que elabore el estudio a nivel de Perfil, mientras que PVN revisará y dará conformidad al Perfil.

Actualmente PVN viene elaborando los Términos de Referencia del Perfil.

6. INTERCAMBIO VIAL SALAVERRY

La elaboración del Estudio de Preinversión a nivel de Perfil, se encuentra a cargo de la Concesionaria AUTOPISTA DEL NORTE SAC. A la fecha, el Informe N° 1 ha sido revisado por la Unidad Gerencial de Estudios.



A.2 MANTENIMIENTO

- CARRETERA SALAVERRY - TRUJILLO - SHIRAN - DV. OTUZCO:** Tramo I : Empalme 01N (Dv Puerto Salaverry) - Puerto Salaverry (Ruta 10) del Km. 00+000 al Km. 05+800 y el Tramo II : Empalme 01N(Ovalo Industrial) – Dv Otuzco (Ruta 10 A) del Km. 00+000 al Km. 70+100, Primera Etapa, (Long = 75.9 Km.)

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO PERIODICO CONCLUIDOS

Los trabajos a cargo de la empresa Consorcio Obrainsa - Svc (Obrainsa Svc-Superconcreto) y la supervisión a cargo del Consorcio Vial Salaverry (Hidroingeniería S.R.LTDA -Acruta & Tapia Ingenieros S.A.C.), se iniciaron el 21.Jul.10 y concluyeron el 03.Jun.11.

Inversión Total (Obra + Supervisión); S/. 50,52 millones.

A.3 CONSERVACIÓN VIAL POR NIVELES DE SERVICIO

- CORREDOR VIAL: EMP. PE -1N (Trujillo) - DV. OTUZCO - DV. SHOREY - HUAMACHUCO - SAUSACOA - CAJABAMBA - SAN MARCOS - CAJAMARCA (334 Km.)**

TRABAJOS DE CONSERVACION POR NIVELES DE SERVICIO EN EJECUCION

Contrato	Nº 010-2010-MTC/20 del 19.Ene.10
Ruta	PE-28B
Longitud	334.00 Km.
Contratista	Consorcio Servicios Viales
Integrante:	<ul style="list-style-type: none"> • Constructora MPM S.A. • Corporación Mayo S.A.C • Obras de Ingeniería S.A. • SVC Ingeniería y Construcción S.A.
Monto de Contrato	S/. 104,197,511.53
Tiempo de Contrato	5 años
Inicio de Trabajos	11 - Feb. - 10

El 11 de Febrero de 2010 se dio inicio de los trabajos de conservación vial.

Los trabajos de Conservación por Niveles de Servicio comprenden:

- Conservación Rutinaria
- Conservación Periódica (Colocación de pavimento básico en el Corredor Vial).
- Atención de emergencias viales



- Relevamientos de información (inventario vial calificado, estudios de tráfico, origen-destino).

Lima, Enero 2012

