



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ
Consejo Departamental de Lima

SITUACIÓN TÉCNICA-LEGAL DE LA NUEVA CARRETERA CENTRAL Y RECOMENDACIÓN DE SOLUCIÓN



COMISION DE TRANSPORTES
DEL COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ
CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA

CIP_CD LIMA Y LA URGENCIA NACIONAL DE UNA NUEVA CARRETERA CENTRAL



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



Fuente: Agencia Andina
<http://www.elperuano.pe/noticia-declaran-emergencia-carretera-central-53042.aspx>



Cierre de vía por nevadas en la zona de Ticlio



<https://cdlima.org.pe/pronunciamentos/>



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

CINCO PRONUNCIAMIENTOS DEL CIP-CDLIMA SOBRE LA PROBLEMÁTICA DE LA NUEVA CARRETERA CENTRAL

“Importante trabajo de la
Comisión de Transportes, con
apreciaciones técnicas
precisas al “Corredor Verde”,
desde su concepción original”

Archivo de Pronunciamentos

Archivo de pronunciamentos...

- Pronunciamento: Sobre la inclusión de ingenieros geógrafos y geólogos en la convocatoria de trabajo de la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN) 18 DE DICIEMBRE DE 2023
- Pronunciamento: El Colegio de Ingenieros del Perú – Consejo Departamental de Lima exige al Gobierno Central tomar medidas inmediatas para detener el accionar de organizaciones criminales asociadas con la extracción ilegal de minerales 3 DE DICIEMBRE DE 2023
- **QUINTO PRONUNCIAMIENTO PROYECTO: «NUEVA CARRETERA CENTRAL»** – CUI N.º 2436163 “REVISIÓN DEL PERFIL” 24 DE NOVIEMBRE DE 2023
- **CUARTO PRONUNCIAMIENTO – PROYECTO: «NUEVA CARRETERA CENTRAL»** – CUI N.º 2436163 “REVISIÓN DEL PERFIL” 9 DE SEPTIEMBRE DE 2023
- Pronunciamento: CREACIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANIN 14 DE AGOSTO DE 2023
- PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS CONTRATOS GOBIERNO A GOBIERNO MENCIONADOS EN EL DISCURSO PRESIDENCIAL DE 28 DE JULIO 7 DE AGOSTO DE 2023
- PRONUNCIAMIENTO ➡ INVOCAMOS A LAS AUTORIDADES A RESPETAR EL ESTADO DE DERECHO EN PRO DEL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA EN EL PAÍS 25 DE JULIO DE 2023
- PRONUNCIAMIENTO – RED DORSAL NACIONAL DE FIBRA ÓPTICA 23 DE JUNIO DE 2023
- **TERCER PRONUNCIAMIENTO PROYECTO «NUEVA CARRETERA CENTRAL»** 30 DE MAYO DE 2023
- **PRONUNCIAMIENTO PROYECTO «NUEVA CARRETERA CENTRAL»** 9 DE MAYO DE 2023
- PRONUNCIAMIENTO: ANTE LA EMERGENCIA POR LOS ACTUALES Y FUTUROS FENÓMENOS CLIMATOLÓGICOS 5 DE ABRIL DE 2023
- Pronunciamento: EN DEFENSA DE LA INGENIERÍA NACIONAL FRENTE A LOS CONTRATOS DE GOBIERNO A GOBIERNO 28 DE MARZO DE 2023



PRONUNCIAMIENTO

El COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ – Consejo Departamental de Lima, por recomendación de la COMISIÓN DE TRANSPORTES, habiendo tomado conocimiento de los diferentes procesos de selección de servicios de consultoría, convocados por la PMO-FRANCIA para realizar los estudios de "Revisión y Optimización del Trazo" de la nueva Carretera Central, denominada "Daniel Alcides Carrion (CDAC NCC)", definida por la ruta siguiente:

"EMP. PE-22 - CARRETERA HUAYCAN – CIENEGUILLA - SANTIAGO DE TUNA - SAN ANDRES DE TUPICOCHA - SAN DAMIAN YURACMAYO - YAULI PACHACHACA – EMP. PE-22"

Advierte lo siguiente:

PRIMERO: La PMO-FRANCIA ha detectado serias deficiencias técnicas, como las siguientes:

- A. Superposición en más de 30Km con el camino inca "Qhapaq Ñan", zona arqueológica declarada Patrimonio Mundial de la Humanidad.
- B. Cruza por varios pueblos, lo que involucra una importante cantidad de afectaciones prediales, que significarían demandas sociales y legales, mayores costos de construcción y ampliaciones de plazo para la ejecución de obra, en perjuicio del estado.
- C. El trazo pasaría por la quebrada de Lurín, con los riesgos y peligros de huaycos, deslizamientos, inundaciones, según estudios realizados por el INGEMMET.
- D. Cuenta con numerosas curvas de radios reducidos que incumplían las normas de diseño del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para Autopistas, lo que reducirían la capacidad de la vía y provocarían accidentes de tránsito.

SEGUNDO: Para mantener la viabilidad del proyecto original "Daniel Alcides Carrion (CDAC NCC)" y dar solución a las serias deficiencias descritas, en el año 2021, la PMO-FRANCIA convocó a consultores para lograr obtener un trazo adecuado, pero con la condición de mantener el punto inicial y final de la actual carretera central. El Concurso quedó desierto, sin lograr ninguna propuesta de solución de trazo alternativo, por la exigencia de mantener la ruta fijada por CDAC NCC. Tenemos conocimiento que existe el propósito de presentar una solución para mediados del mes de Junio 2022, con una solución definitiva que se desconoce, sin precisar las fechas de inicio y terminación de los nuevos estudios definitivos.



TERCERO: La PMO-FRANCIA, ha contratado los servicios de consultoría para los estudios de Medio Ambiente, Geología- Geotecnia, Tráfico y Topografía; sin embargo, estas especialidades no pueden desarrollarse correctamente, al no tener aún el trazo definitivo de la nueva carretera.

CUARTO: No se ha tomado en cuenta otro trazo planteado por el Gobierno Regional de Lima por la ruta Chutana – Olleros – Huarochiri – Cochas – Canchayllo – Pachacayo, vía que posibilitaría la descentralización de la capital, mejoraría la calidad de vida, comunicaría pueblos actualmente olvidados de la provincia de Huarochiri, y que no presenta los graves problemas que plantea el estudio denominado "Daniel Alcides Carrion (CDAC NCC)".

El COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ – Consejo Departamental de Lima, expresa su preocupación; considerando, que ha transcurrido un año, sin que la PMO-FRANCIA brinde a la ciudadanía una solución técnica y socialmente definitiva, presentando una ruta idónea para la nueva carretera central. Por ese motivo, exigimos al MTC su pronunciamiento, a fin de evitar que se mantengan los graves problemas que presenta la actual Carretera Central y los que provocaría la nueva ruta planteada hasta el momento, para definir una ruta que exigen para su desarrollo las regiones de Lima y Junín involucradas en esta importante carretera.

San Isidro, 30 de mayo de 2022

Ing. **ROQUE BENAVIDES GANOZA**
Decano
Colegio de Ingenieros del Perú
Consejo Departamental de Lima

Ing. **JORGE CUEVA NOLBERTO**
Director Secretario
Colegio de Ingenieros del Perú
Consejo Departamental de Lima

Ing. **LUIS VERA BARANDIARÁN**
Presidente
Comisión de Transportes
Colegio de Ingenieros del Perú
Consejo Departamental de Lima

ANÁLISIS DEL CAMBIO EN SU CONCEPCIÓN TÉCNICA

GORE-JUNIN (2018)
L=135Km
(Quebrada de Lurín)
Inversión: 11,500
Millones de Soles
Viabilidad Otorgada
CUI N° 2436163
29-12-2018



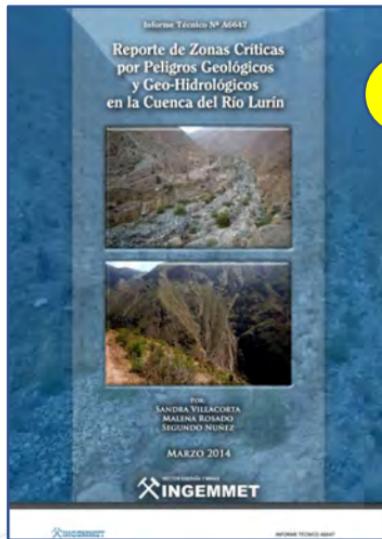
PMO-FRANCIA (2021)
Corredor Verde (2023)
L=185Km
(Quebrada de Tinajas)
Inversión: 24,000 Millones
de Soles
Viabilidad Otorgada
C.U.I N° 2623129



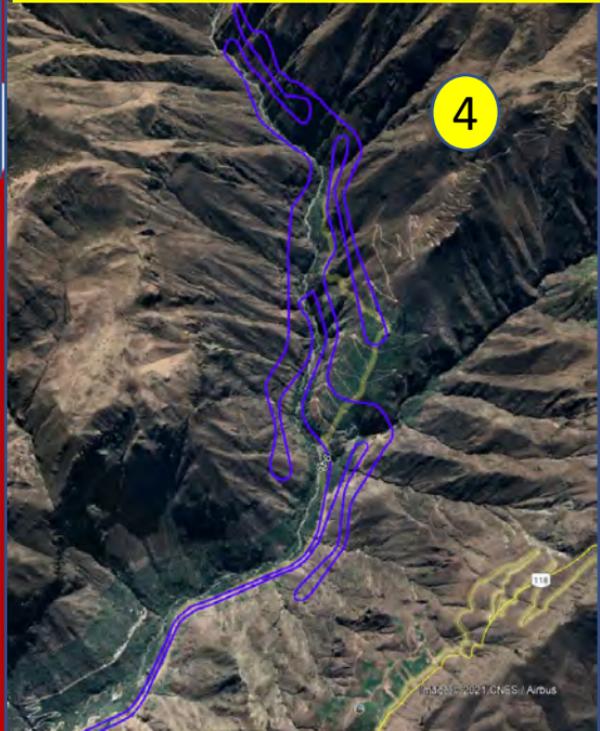
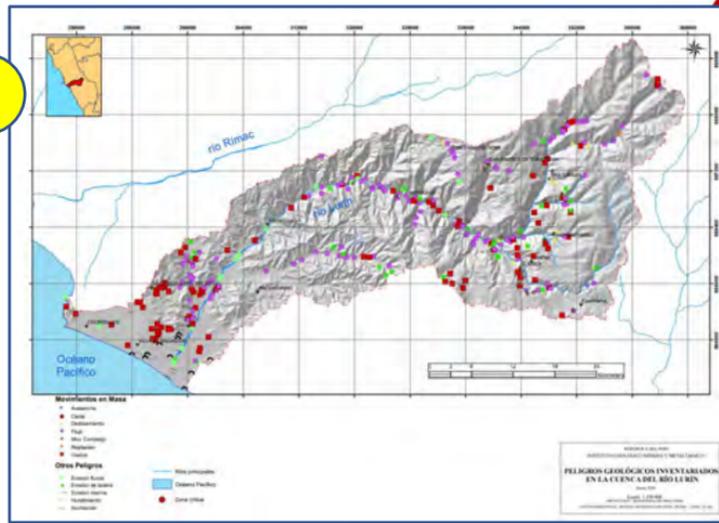
Incumple las normas geométrica DG-2018 MTC (Radios de 45m)

1

2



3



4

FORMATO N° 01: REGISTRO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN

Formato en revisión: 01/12/2016 12:00:53 p.m. - Fecha de actualización: 01/12/2016 12:31 p.m.

Estado: **ACTIVO** Situación: **VIABLE**
REGISTROS EN LA FASE DE EJECUCIÓN

Responsabilidad funcional de la Inversión

Función	15 TRANSPORTE
División funcional	033 TRANSPORTE TERRESTRE
Grupo funcional	0064 VÍAS NACIONALES
Sector responsable	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Tipología de proyecto	SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE

A. Articulación con el Programa Multianual de Inversiones (PMI)

Servicio Público con Brecha Identificada y priorizada	Indicador de brecha de acceso a servicios	Unidad de medida	Espacio geográfico	Año	Valor	Contribución de cierre de brechas
SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA	PORCENTAJE DE LA RED VIAL NACIONAL POR PAVIMENTACIÓN	KM	NACIONAL			351.78

Alternativa	Descripción
Alternativa 1 (Recomendada)	<p>construcción de una autopista de 04 carriles de primer nivel en la pe 22, carretera transversal central nacional, la misma que consiste en la construcción de una carretera de Superficie de rodadura con altos niveles de servicio: El trazo de esta alternativa inicia en la Carretera Central Km. 22+500, altura del Puesto de Salud de Moron - Chacacayo, propone desde la futura Vía de Aviamiento Ramiro Priale (margen derecha Rio Rimac), con un viaducto y un túnel de 0+500 km. y 8+000 kilómetros para salir a la altura del centro poblado de Chontay - Cieneguilla. Para continuar el trazo pasado por Sisicaya, Antioquia, San Damián, continúa con 04 túneles de: 4+500 km., 2+800 km., 3+900 km. y 3+600 km. empalmar en Yauli la Oroya, Emp. PE-22, con una longitud de 124+625 kilómetros. CARACTERÍSTICA DE LA VÍA (NUEVA CARRETERA CENTRAL) Clasificación por demanda Autopista IMDA 8,218 vehículos/día Vehículo de diseño T3S3 Longitud de vehículo 20.50 m. Velocidad de Diseño 80 Km/h Radio mín. (m) 230 Peralte máx. (%) 8 Longitud mínima de transición 75 m. Pendientes máximas (%) 6-8 Ancho de Calzada 7.20 m. Ancho de berma - Externa 3.00 m. Ancho de berma - Interna 1.50 m. Bombeo (%) 2.50 Separador central 6.00 m. mín. Longitud total de Vía 135+700 km. Inicio Ate - Chacacayo Km 0+00 Final Pachachaca - Emp. PE-22 Km 135+700 Talud Variable N° de Túneles 13 Características de Túneles Longitud eje derecho 38.40 km. Longitud eje izquierdo 41.38 km. Galibo 5.50 m. Separación entre túneles 10.00 m. Calzadas 2 por sentido Carriles 2 por sentido Longitud de viaductos 19.01 Km Ambos EJES</p>

VIABILIDAD OTORGADA CUI N° 2436163
 "DOLOSA"

FORMATO N° 07-A

Tabla de datos y formatos para el formulario de solicitud de inversión

Estado: VIABLE Situación: VIABLE

Nombre del proyecto de inversión (generada en función al servicio y a los datos registrados en los numerales 1.2, 1.3 y 1.4)

CREACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA NUEVA CARRETERA CENTRAL ATE - CIENEGUILLA - ANTIQUOQUA - SANTO DOMINGO DE OLLEROS - CUENCA - LANGA - HUAROCHIRI - SAN MATEO - YAULI - EMP. PE-22 - UNDEFINID DISTRITO DE YAULI DE LA PROVINCIA DE YAULI DEL DEPARTAMENTO DE JUNIN						
Código único de inversiones	2023129					
¿El proyecto pertenece a un programa de inversión?	NO					
¿El proyecto pertenece a un conglomerado autorizado?	NO					
¿El proyecto corresponde a un Decreto de Emergencia?	NO					
A. Alineamiento a una brecha prioritaria						
Función	15 TRANSPORTE					
División funcional	033 TRANSPORTE TERRESTRE					
Grupo funcional	0064 VÍAS NACIONALES					
Sector responsable	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES					
Tipología de proyecto	CARRETERAS NACIONALES					
Servicio Público con Brecha identificada y priorizada	Indicador de brechas de acceso a servicios	Unidad de medida	Espacio geográfico	Año	Valor	Porcentaje sobre la suma de brechas
SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA	PORCENTAJE DE LA RED VIAL NACIONAL POR IMPLEMENTAR	KM	NACIONAL			183.6130



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

VIABILIDAD CUI N° 2436163
"IGUALMENTE DOLOSA"

3. Alternativas del proyecto de inversión:

Descripción de alternativas

Ítem	Descripción
Alternativa 1 (Recomendada)	Creación de la Nueva Carretera Central con Pavimento Rígido a nivel de autopista de primera clase con una longitud total de 183.613 Km aproximadamente. Sus características generales son las de 2 calzadas de 2 carriles por sentido con un ancho de 3.60 m.; bermas de 2.60 m por ser el mínimo requerido para el estacionamiento de un carril sin invasión del carril de circulación contiguo; separador central de 2.80 m de ancho incluyendo dos bermas de 1.0 m y una barrera de seguridad de 0.80 m de concreto; velocidades de diseño según tramo de 60, 70 y 90 km/h. Se tiene un pavimento rígido con un espesor de 0.33 cm de losa y para material de base 0.15 cm de espesor. El trazo de la carretera se divide en 131.574 Km de vía principal, 18.991 km de viaducto y 33.048 km de túneles (los túneles presentan dos secciones distintas de 8.7 m y 9.4 m).
Alternativa 2	Creación de la Nueva Carretera Central con Pavimento Flexible a nivel de autopista de primera clase con una longitud total de 183.613 Km aproximadamente. Sus características generales son las de 2 calzadas de 2 carriles por sentido con un ancho de 3.60 m.; bermas de 2.60 m por ser el mínimo requerido para el estacionamiento de un carril sin invasión del carril de circulación contiguo; separador central de 2.80 m de ancho incluyendo dos bermas de 1.0 m y una barrera de seguridad de 0.80 m de concreto; velocidades de diseño según tramo de 60, 70 y 90 km/h. Para el Pavimento Flexible de la vía principal se consideró 50% de concreto rígido y 50% de asfalto con polímeros; estas secciones para el pavimento flexible tienen un espesor en asfalto de 0.15 cm y para material de base 0.30 cm. El trazo de la carretera se divide en 131.574 Km de vía principal, 18.991 km de viaducto y 33.048 km de túneles (los túneles presentan dos secciones distintas de 8.7 m y 9.4 m).



PERÚ

Ministerio
de Vivienda, Construcción
y Saneamiento

Viceministerio de
Vivienda y Urbanismo

Programa Nuestras
Ciudades

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME N° 182-2023-MTC/20.15-VNJR

- A** : **ING. ERWIN CALVO JARA**
Director de la Dirección de Control y Calidad (e) y responsable de las funciones de la Dirección de Gestión de Proyectos
- DE** : **ING. JULIA R. VALENZUELA ÑAÑEZ**
Encargada de la Jefatura de Proyectos I
- ASUNTO** : Informe de Cierre de Inversión de Proyecto con CUI 2436163
Tipo: No Culminado
- REFERENCIA** : a) Memorándum N° 6797-2023-MTC/20.9
b) Informe N° 116-2023-MTC/20.8.3.18
b) Memorándum N° 4106 -2023-MTC/20.8
Expediente N° I-075972-2023
- FECHA** : Lima, 11 de diciembre 2023



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ
Consejo Departamental de Lima

4.2 Con fecha 23.06.2021, la PMO (PMO-VÍAS) mediante Carta N° NCC-F1-PMO-PVN-DGN-CA-0006-A e Informe N° NCC-F1-PMO-PVN-REP-EN-0001-B manifiesta que el trazo aprobado en la preinversión no presenta características técnicas que cumplan con lo establecido en el Manual de Carreteras Diseño Geométrico DG 2018 del MTC, para una Autopista de Primera Categoría, así como tampoco con los aspectos relacionados con impactos en temas ambientales y arqueológicos. En ese sentido, el citado informe propone opciones de optimización y posibles corredores alternativos con la finalidad de buscar una alternativa realmente viable del Proyecto.

Que dice la contraloría:

Modificación del Proyecto requiere de la aplicación de la normativa del Invierte.pe

De la comparación de la **alternativa de solución** con el que se declaró viable el proyecto de la Nueva Carretera Central (trazo declarado inviable técnicamente por la PMO) y el nuevo perfil elaborado por la PMO (Entregable 8.8), se aprecian tres (3) grandes diferencias: trazo diferente (inician en distintos distritos, longitud de carretera diferente), demanda incrementada y un costo mayor del trazo de la PMO respecto al perfil viable en un 107,97%⁴⁴, como se muestra en el Cuadro 14.

Cuadro N° 14
Comparativo Perfil Viable y Entregable 8.8 PMO

Parámetros	Perfil Viable	Entregable 8.8 PMO
Evaluación por demanda	Autopista	Autopista
IMDA	8 218 vehículos/día	436 – 20 653 vehículos/día
Longitud Total de Vía	135+700 km	183+500 km
Inicio	Ate – Chaclacayo km 0+00	San Juan de Lurigancho – km 0+00
Final	Pachachaca – Emp. PE-22 km 135+700	Pachachaca – km 183+500
Talud	Variable	Variable
Costo	S/ 11 571 445 050,66 (precios a setiembre 2018)	S/ 24 065 050 789,00 (precios a marzo 2023)

Fuente: Estudio de Preinversión Viable del Gobierno Regional Junín y Entregable 8.8 "Expediente Final del Estudio de Perfil Fase 01" de la PMO.

Elaborado por: Comisión de Control a cargo del servicio de Control Concurrente

Al respecto, es de señalar que, de acuerdo al Artículo 31 de la Directiva N° 001-2019-EF-63.01 "Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones"⁴⁵, se pueden realizar modificaciones a un proyecto antes de la aprobación del expediente correspondiente, sin embargo, estas no pueden cambiar la concepción técnica⁴⁶ del mismo.



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

!NO A LOS ELEFANTES BLANCOS!



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



ECONOMÍA



¿Por qué la interoceánica no eleva aún el comercio con Brasil?

La construcción de esta prometedora gran vía comercial con el vecino país, pero ello no ocurre. ¿Qué solución tiene?



US\$923 mlls. fue el déficit comercial entre el Perú y Brasil el 2016, el más alto desde el 2012. (Foto: Archivo El Comercio)



Lima, 28 de abril de 2014
Actualizado el 28/04/2014 08:24 a. m.

El 22 de diciembre del 2011, Alan García, en ese entonces presidente del Perú, participó del asfaltado de los últimos 50 metros del tramo de la carretera IIRSA sur, más conocida como la Interoceánica del Sur, la cual conecta al Perú con el suroeste de Brasil. En esa ceremonia el ex presidente García dijo que con esta obra, de gran valor por ser un



No ha tenido BENEFICIO

Pero, si un alto COSTO

PROYECTO DE PREINVERSION:
PERFIL (MEF)

BENEFICIO > COSTO

Cuadro N° 15

Documentos que forman parte del Entregable 8.8 "Expediente Final del Estudio de Perfil" que no cuentan con firmas de los especialistas encargados de su redacción

Estudios - Informe Final Etapa 2	El que Valida	El que Controla	El que redacta (Especialista en Ingeniería)
Estudio de Tráfico signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-1-1-traffic - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-1-1-traffic - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-1-1-traffic	SI	SI	No
Estudio de Trazo signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-2-1-trazo - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-2-1-trazo - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-2-1-trazo - Planos (Anexo 2.2.1 Lista de Planos)	SI	SI	No
Estudio de Geología y Geotecnia signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-3-geotech - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-3-geotech - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-3-geotech - Anexo 2.3.1 (Geología en la zona del Proyecto) - Anexo 2.3.2 (Mapa resumen de datos geológicos y geotécnicos) - Anexo 2.3.3 (Mapa resumen de áreas de acopios potenciales) - Anexo 2.3.4 (Investigaciones geotécnicas provisionales)	SI	SI	No
Estudio de Canteras y Fuentes de agua signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-4-cantaras - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-4-cantaras - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-4-cantaras - Anexo 2.4.1 (Hoja de datos canteras)	SI	SI	No
Estudio de Pavimento signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-5-pavimento - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-5-pavimento - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-5-pavimento	SI	SI	No
Estudio de Estructuras signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-6-estructuras - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-6-estructuras - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-C, 2-6-estructuras - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-6-estructuras	SI	SI	No
Estudio de Túneles signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-7-tuneles - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-7-tuneles - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-7-tuneles - Anexo 2.7 Túneles	SI	SI	No
Estudio de Hidráulica signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-8-hidraulica - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-8-hidraulica - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-8-hidraulica - Anexo 2.8 Hidráulica	SI	SI	No
Estudio de Medioambiente signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-10-medioambiente - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-10-medioambiente - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-10-medioambiente - Anexo 2.10 Medioambiente	SI	SI	No
Estudio de Señal y Seguridad signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-11-señal y seguridad - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-11-señal y seguridad - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-11-señal y seguridad	SI	SI	No
Estudio de Fases signado con código N°	SI	SI	No

Control Concurrente a los Proyectos "Creación de la Carretera Central Huaycán - Ciéneguilla Santiago de Tuna - San Andrés de Tupiza - San Damián Yurumayo - Yauli Pachachaca - Emp. PE-22. Distrito de Santa Rosa de Sacco - Provincia de Yauli - Departamento de Junín" y "Creación (Construcción) de la Vía Expresa Santa Rosa (Ruta PE-206) en los distritos de Callos, La Perla y Bellavista de la provincia constitucional del Callao", a cargo de Provis Nacional.

Estudios - Informe Final Etapa 2	El que Valida	El que Controla	El que redacta (Especialista en Ingeniería)
- NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-12-peaje - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-12-peaje - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-12-peaje	SI	SI	No
Estudio de Costos signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-13-costos - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-13-costos - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-13-costos	SI	SI	No
Estudio de Metrados signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-14-metrados (*) - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-14-metrados - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-14-metrados - Anexo 2.14 Metrados	SI	SI	No
Estudio de Planificación signado con código N° - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-A, 2-15-planificación - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-B, 2-15-planificación - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-C, 2-15-planificación - NCOG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, 2-15-planificación - Anexo 2.15 Planificación	SI	SI	No

(*) Solo presenta la firma del Director de Estudios.

Fuente: Entregable 8.8 "Expediente Final del Estudio de Perfil del Proyecto Nueva Carretera Central".

Elaborado por: Comisión de Control a cargo del servicio de Control Concurrente.

Documentos técnicos firmados por personal de la PMO (Validador y habilitado que controla), no colegiados ni habilitados en el Colegio de Ingenieros del Perú.

Si bien parte de los documentos técnicos de ingeniería del Entregable 8.8, que se muestran en el Cuadro N° 15, cuentan con la firma digitalizada²⁴ del Director de Estudios (El que valida) y la firma digital del Director de Proyecto (habilitado que controla), de la revisión efectuada a la página web del Colegio de Ingenieros del Perú²⁵, se advirtió que dichos profesionales no se encuentran registrados, colegiados ni habilitados por el referido colegio profesional.

Al respecto, el literal a) del artículo 1 de la Ley N° 28858, "que complementa la Ley N° 16053-dispone que las asesorías técnicas, gerencias, supervisiones, coordinaciones y direcciones de obras, procesos de ingeniería o de sus servicios conexos deben ser efectuadas, firmadas y referendadas por profesionales inscritos y hábiles en el Colegio de Ingenieros del Perú.

Asimismo, el Consejo Nacional del Colegio de Ingenieros del Perú a través de la Carta N° 2039-2022-2024/CIP/COND de 29 de setiembre de 2023, señala que los informes técnicos o estudios de cada especialidad deben ser redactados por un profesional en la materia propia de la titulación, siendo un ingeniero civil colegiado y habilitado. Asimismo, conforme a la Ley N° 28858 y el artículo 3 de su Reglamento, los requisitos para el ejercicio profesional son tener grado y título profesional, encontrarse colegiado y habilitado en el Colegio de Ingenieros del Perú.

En consecuencia, considerando que los documentos técnicos del Expediente Final del Estudio de Perfil (Entregable 8.8), no cuentan con firma profesional de los especialistas en ingeniería (Especialistas que redactan) colegiados y habilitados, y más bien se encuentran suscritos en parte, por directivos que no se encuentran colegiados y habilitados, se establece

²⁴ De la validación de la firma en la página web: <https://www.tbcpu.pe/validar-firma-digital-pdf>, no se reconoce la misma, siendo que ésta sería una firma digitalizada y no digital.

²⁵ Página web: <https://civiprta.cip.org.pe/buscadorcolegacionweb/temaconsultas/Col>

que dicha condición afecta la validez legal del documento técnico, no habiéndose considerado lo dispuesto en el alcance de Contrato de Estado a Estado y la Ley N° 16053 y su complementaria.

b) La situación descrita, no ha considerado la normativa siguiente

➤ Ley N° 28858. Ley que complementa la Ley N° 16053. Ley que autoriza a los Colegios de Arquitectos del Perú y al Colegio de Ingenieros del Perú para supervisar a los profesionales de Arquitectura e Ingeniería de la República, vigente desde el 29 de Julio de 2006.

"Artículo 1º. - Requisitos para el ejercicio profesional

Toda profesional que ejerza labores propias de ingeniería y de docencia de ingeniería, de acuerdo a la Ley que autoriza (...) al Colegio de Ingenieros del Perú para supervisar a los profesionales de (...) Ingeniería de la República, N° 16053, requiere poseer grado académico y título profesional otorgado por una universidad nacional o extranjera debidamente reconocida en el país, estar colegiado y habilitado por el Colegio de Ingenieros del Perú. Son ámbitos del ejercicio profesional del Ingeniero, entre otros, los siguientes:

- Las labores de realización de estudios técnicos, propuestas u ofertas técnicas; anteproyectos, esquemas técnicos, proyectos, abstracción de consultas y asesorías técnicas (...); informes técnicos, planos, mapas, cálculos, presupuestos y valuaciones con todos sus anexos (...); gerencias, supervisiones, inspecciones y auditorías especializadas; coordinaciones y direcciones de obras, procesos de ingeniería o sus servicios conexos (...); gestión de calidad, medio ambiente, estado de impacto ambiental, entre otras. Estas labores deben ser efectuadas, firmadas y referendadas por profesionales inscritos y hábiles en el Colegio de Ingenieros del Perú.
- Queda establecido que deberán ser colegiados los profesionales ingenieros, incluidos los ingenieros extranjeros que se encuentren ejerciendo, en forma dependiente o independiente, o presten servicios temporales realizando estudios, en la operación y servicios, en la agricultura, en la investigación, en el mantenimiento, en la construcción, en la administración, en la auditoría y en las ventas, en las diferentes especialidades de la Ingeniería (...).

➤ Reglamento de la Ley N° 28858. Ley que autoriza al Colegio de Ingenieros del Perú, para supervisar a los profesionales de Ingeniería de la República, aprobado con Decreto Supremo N° 016-2008-VIVIENDA, de 6 de junio de 2008.

"(...)

Artículo 3º. - Requisitos para el Ejercicio Profesional de la Ingeniería

Toda persona que ejerza labores propias de la Ingeniería, requiere:

- Poseer Grado académico y Título Profesional de Ingeniero, otorgado por una universidad del territorio peruano o fuera del mismo, debidamente reconocida a efectos de su ejercicio en el Perú.
 - Cortar con Número de Registro en el Libro de Matrícula de los Miembros del Colegio de Ingenieros del Perú, en adelante el CIP.
 - Estar habilitado por el CIP, según el Estatuto del Colegio de Ingenieros del Perú."
- (...)

Artículo 4º. - Sobre el Certificado de Habilidad

4.1 El Certificado de Habilidad es el documento que acredita que el profesional de Ingeniería se encuentra habilitado por el CIP para el ejercicio de su actividad y es emitido por su respectivo Consejo Departamental.

4.2 Toda entidad pública o privada y empleadores en general que contraten Ingenieros para ejercer actividades de ingeniería, están obligados a exigir previamente el Certificado de Habilidad emitido por el respectivo Consejo Departamental del Colegio de Ingenieros del Perú.

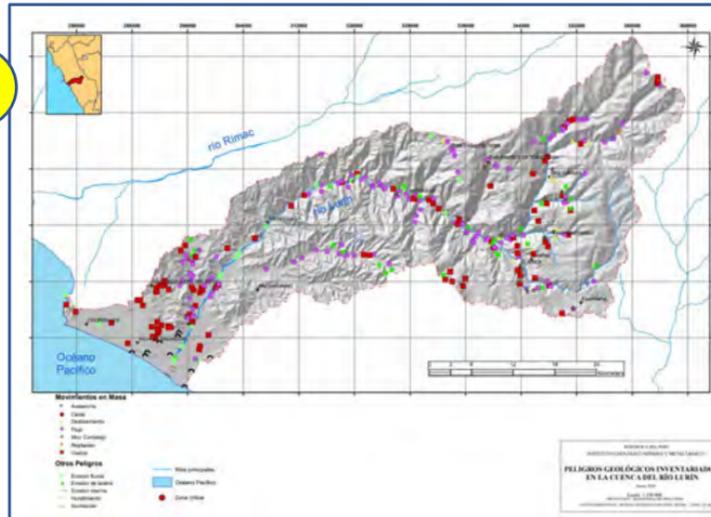
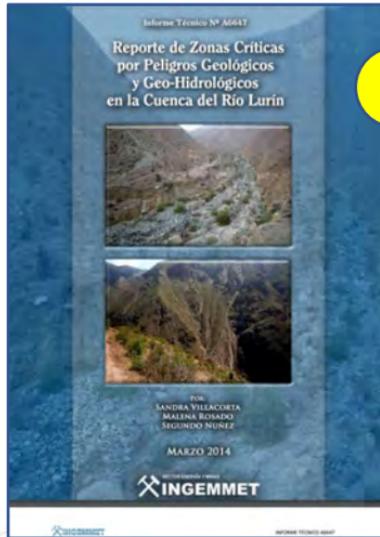
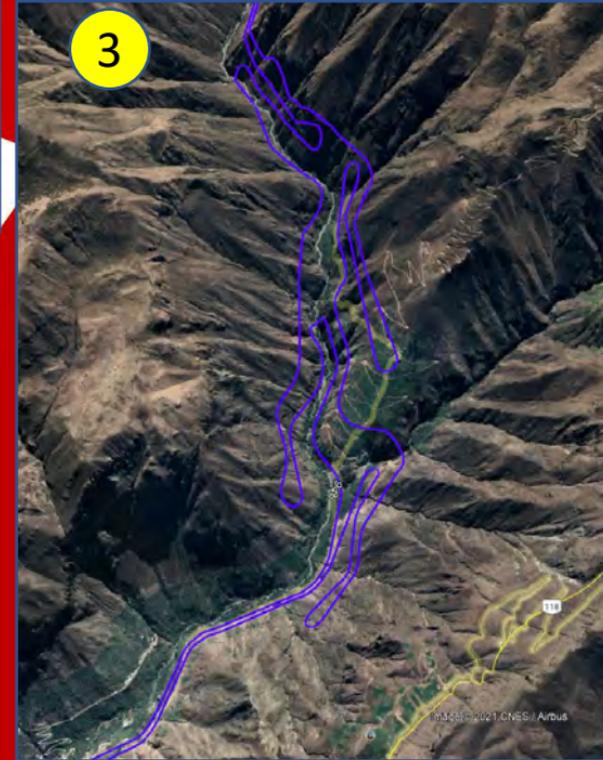
Control Concurrente a los Proyectos "Creación de la Carretera Central Huaycán - Ciéneguilla Santiago de Tuna - San Andrés de Tupiza - San Damián Yurumayo - Yauli Pachachaca - Emp. PE-22. Distrito de Santa Rosa de Sacco - Provincia de Yauli - Departamento de Junín" y "Creación (Construcción) de la Vía Expresa Santa Rosa (Ruta PE-206) en los distritos de Callos, La Perla y Bellavista de la provincia constitucional del Callao", a cargo de Provis Nacional.

ESTUDIO DE PERFIL DEL AÑO 2018 DEL GORE-JUNIN

DEFICIENCIAS VISIBLES:



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



AÑO 2018

ESTUDIO DEL GORE-JUNIN VIABILIDAD "DOLOSAS" Y "EXPRESS" DEL GORE-JUNIN



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



Planos del GORE-JUNIN con Radios de 45m, menor al declarado en el **FORMATO N° 01 del Invierte.pe** ¡Dolo!

invierte.pe

FORMATO N° 01: REGISTRO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN

Fecha de registro: 28/12/2018 12:02:53 p.m. Fecha de viabilidad: 29/12/2018 01:02:31 p.m.

Estado: **ACTIVO** Situación: **VIABLE**

REGISTROS EN LA FASE DE EJECUCIÓN

Responsabilidad funcional de la inversión	
Función	15 TRANSPORTE
División funcional	033 TRANSPORTE TERRESTRE
Grupo funcional	004 VÍAS NACIONALES
Sector responsable	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Tipología de proyecto	SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE

Responsabilidad funcional de la inversión: 15 TRANSPORTE

3. Alternativas del proyecto de inversión:

Descripción de alternativas

Item	Descripción
Alternativa 1 (Recomendada)	construcción de una autopista de 04 carriles de primer nivel en la pe 22, carretera transversal central nacional, la misma que... carretera de Superficie de rodadura con altos niveles de servicio. El trazo de esta alternativa inicia en la Carretera Central de Moron - Chacalayo, propone desde la futura Vía de Aviamiento Ramiro Priale (margen derecha Río Rimac),... kilómetros para salir a la altura del centro poblado de Chontay - Cieneguilla. Para continuar el trazo pasado por... túneles de: 4+500 km., 2+800 km., 3+900 km. y 3+600 km. empalmar en Yauli la Oroya, Emp. PE-22, con un... DE LA VÍA (NUEVA CARRETERA CENTRAL) Clasificación por demanda Autopista IMDA 8,218 vehículos... 20.50 m. Velocidad de Diseño 80 Km/h Radio mín. (m) 230 Peralte máx. (%) 8 Longitud mínima de transición... Calzada 7.20 m. Ancho de berma - Externa 3.00 m. Ancho de berma - Interna 1.50 m. Bombeo (%) 2.50 Sep... 135+700 km. Inicio Ale - Chacalayo Km 0+00 Final Pachachaca - Emp. PE-22 Km 135+700 Talud Variable N... eje derecho 38.40 km. Longitud eje izquierdo 41.38 km. Galbo 5.50 m. Separación entre túneles 10.00 m. Calzad... de viaductos 19.01 Km Ambos EJES



1. INFORMACIÓN GENERAL DE LA INVERSIÓN

CÓDIGO ÚNICO:	2623129	TIPO DE INVERSIÓN:	PROYECTO DE INVERSIÓN
NOMBRE DE LA INVERSIÓN:	CREACION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA NUEVA CARRETERA CENTRAL ATE - CIENEGUILLA - ANTIOQUÍA - SANTO DOMINGO DE OLLEROS - CUENCA - LANGA - HUAROCHIRI - SAN MATEO - YAULI - EMP. PE-22 , UNDEFINED DISTRITO DE YAULI DE LA PROVINCIA DE YAULI DEL DEPARTAMENTO DE JUNIN	MODALIDAD DE EJECUCIÓN:	ADMINISTRACIÓN INDIRECTA - POR CONTRATA-
		REGISTRO DE CIERRE:	NO
OPMI:	OPMI DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	PMI AÑO 1 <2024>	0
UEI:	DIRECCIÓN DE OBRAS de pvn	PMI AÑO 2 <2025>	2,076,841,708
		PMI AÑO 3 <2026>	2,000,000,000

2. FOTOGRAFÍAS

3. EJECUCIÓN DE LA INVERSIÓN

FECHA DE LA EJECUCIÓN FÍSICA

INICIO:

CULMINACIÓN:

AVANCE DE LA EJECUCIÓN DE LA INVERSIÓN

(0)



AVANCE DE LA EJECUCIÓN FÍSICA DE LA INVERSIÓN

(0)



Fecha de declaración:

VER DETALLE DEL AVANCE

VARIACIONES DEL COSTO ACTUALIZADO (S/ M M)

DECLARACIÓN DE VIABILIDAD



24315.3 MM

DIC-2023

Variación

Porcentaje (%)

Respecto a la viabilidad

0% (S/ 0 MM)

SITUACIÓN

15/12/2023] EN ELABORACIÓN DE EXPEDIENTE TÉCNICO





Clasifican el eje proyectado de la Carretera Central: Huaycán - Cieneguilla - Santiago de Tuna - San Andrés de Tupicocha - San Damián - Yuracmayo - Yauli - Pachachaca - Emp. PE-22 como Ruta Nacional, con el Código PE-22 D

**RESOLUCIÓN MINISTERIAL
N° 0145-2020-MTC/01.02**

Lima, 24 de febrero de 2020

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Clasificación de vía proyectada como Ruta Nacional

Clasificar el eje proyectado de la Carretera Central: Huaycán - Cieneguilla - Santiago de Tuna - San Andrés de Tupicocha - San Damián - Yuracmayo - Yauli - Pachachaca - Emp. PE-22 como Ruta Nacional, con el Código PE-22 D, cuya trayectoria queda determinada de la siguiente manera: Emp. PE-22 - Cieneguilla - San Mateo - Emp. PE-22.

Artículo 2.- Incorporación al Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC

Incorporar en el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC vigente, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, la Ruta Nacional clasificada en el artículo 1 de la presente Resolución Ministerial.

Artículo 3.- Actualización del Mapa Vial del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC

Disponer que la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Disponibilidad de Predios, actualice el Mapa Vial del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, conforme a lo dispuesto en la presente Resolución Ministerial.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

CARLOS LOZADA CONTRERAS
Ministro de Transportes y Comunicaciones

Contenido de Entregable "Avance de la Revisión de Perfil del Proyecto Nueva Carretera Central"

El Apéndice 1 – Alcance de los Servicios³⁹ para la Revisión del Perfil del Proyecto Nueva Carretera Central, que forma parte de la Adenda N° 2 al Contrato de Estado a Estado, establece criterios y la normativa para el Diseño Geométrico (Velocidad de Diseño y Curvas sucesivas) y Túneles (Sección Transversal), de acuerdo a lo siguiente:

- Para el análisis multicriterio, como criterio de factibilidad técnica, la conformidad con los parámetros de una autopista de categoría 1, considera un **radio mínimo de acuerdo a las normas vigentes y la velocidad de 70 – 80 km/h.**
- **Las normas referidas a obras viales de uso obligatorio son la normativa técnica peruana,** citando, entre otras: Manual de Puentes, Manual de Carreteras: Diseño Geométrico, Manual de Carreteras: "Túneles, Muros y Obras Complementarias", así como, "Suelos, Geología, Geotecnia y Pavimentos", y no considera el uso de normativa internacional.

De la revisión selectiva al contenido del Entregable N° 8.7 "Informe de Avance de Revisión de Perfil (Informe de avance Etapa 2 – Volumen 2)", se advierte que, el desarrollo de las especialidades de Diseño Geométrico ("Velocidad de diseño" y "Curvas Sucesivas"), así como, en Túneles (Sección Transversal), **considera parámetros de diseño diferentes a lo establecido en la normativa nacional,** pese a que el Alcance de los Servicios para la revisión del Perfil del Proyecto Nueva Carretera Central, establece la **obligatoriedad de su uso;** parámetros de diseño que además, son incompatibles con las disposiciones y realidad vial nacional, conforme se detalla a continuación:

- Diseño Geométrico - Velocidad de Diseño:

El Proyecto Nueva Carretera Central, considera el diseño de una **Autopista de primera clase** que presenta una **orografía de nivel escarpado,** con base al Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG-2018⁴¹ (Considerado en el alcance de los servicios de uso obligatorio).

La Tabla 204.01 "Rangos de Velocidad de Diseño en función a la clasificación de la carretera por demanda y orografía" del referido Manual de Carreteras, determina que la velocidad de diseño de un tramo homogéneo VTR con orografía accidentada varía entre **70 km/h a 100 km/h,** y para orografía escarpada oscila entre los **70 km/h y 80 km/h.**

Sin embargo, el Entregable N° 8.7 "Informe de Avance de Revisión de Perfil (Informe de avance Etapa 2 – Volumen 2)", presentado por la PMO a través de la Carta N° NCCG-F1-PMO-GEN-CAR-0452, el 7 de marzo de 2023, considera tramos de velocidades de **60 km/h, no permitido** para orografía escarpada, de acuerdo a la normativa nacional, señalando lo siguiente:

{...}

2.2.4.1.1 Radios Mínimos en curva – velocidad de diseño (...):

Se consideró una autopista de primera clase en terrenos accidentado (tipo 3) y escarpado (tipo 4), según el programa y la clasificación del MTC.

(...) se consideraron tramos de velocidades de **60 km/h, 70 km/h y 90 km/h.**

**CUARTO PRONUNCIAMIENTO
 PROYECTO: "NUEVA CARRETERA CENTRAL" – CUI N.° 2436163
 "REVISIÓN DEL PERFIL"**

El Colegio de Ingenieros del Perú - Consejo Departamental de Lima en atención al documento remitido el día 24 de agosto del presente año por Provias Nacional, relativo al Expediente Técnico "Revisión de Perfil de la Nueva Carretera Central, realizado por PMO – FRANCIA y aprobado por el MTC, documento solicitado por el CIP – CDLIMA con anterioridad bajo el marco de la Ley de Transparencia, se permite exponer lo siguiente:

1. Los planos y documentos técnicos entregados por Provias Nacional, **no llevan la firma de profesionales ni sus registros en el Colegio de Ingenieros del Perú.** Esto podría ser motivo de sanción, cumpliendo con el Reglamento de la Ley N° 28698 que regula el ejercicio profesional.

2. Se ha verificado que el trazado de la vía, **no cumple con la normativa nacional de Diseño Geométrico para Autopistas DG-2018,** que especifica los parámetros relacionados con nuestra variada geografía, para alturas mayores de 3,000 msnm. El trazo por un territorio que han denominado "Corredor Verde", considera sectores con parámetros de diseño mucho menores a lo normal, tales como: **Velocidad de diseño de 60 Km/h para tramos donde se exige un mínimo 70 Km/h. Separador Central de 2.80 metros** cuando corresponde un mínimo de 6.00 metros. **Bermas Laterales de 1.20 metros** donde la norma establece 3.00 metros como mínimo. Incluye también: **curvas consecutivas con radios mínimos de 150 metros,** radios que según las normas vigentes, solo son aplicables para sectores críticos.

3. El documento NCCG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-E-INFORME FINAL ETAPA2 VOLUMEN 2-1-Tráfico, muestra las figuras 2.1-34 y 2.1-35 correspondientes a un modelo de transporte esquemático proyectado para los siguientes ramales: "Avenida La Molina", "Empalme LM-117 de La Molina a Cieneguilla", "LM -797 de Lurin a Cieneguilla", "Vía de Evitamiento- La Oroya" y la "Vía variante Rio Blanco-Huari", y los tramos después de la Oroya: "Palpa – Dv. Las Vegas", "Huari-Jauja", sectores cuya proyección de tráfico previsto para el período 2031 - 2051, superarían los 4,000 Veh/día. Esto exige construir la "NUEVA CARRETERA CENTRAL" con características de AUTOPISTA. El Informe de Viabilidad Socioeconómica del nuevo proyecto, deberá considerar las inversiones adicionales que se requieran, a fin de sincerar el monto de inversión.

4. Para los sectores altos de Cieneguilla, se han observado cambios sustanciales en el trazo con respecto a lo proporcionado el pasado mes de mayo, aparentemente con el propósito de disminuir las expropiaciones en este Distrito. Sin embargo, no se han mejorado las consideraciones técnicas y económicas del trazo anterior. **En los planos NCCG-F1-COL-RPE-TRA-PLA-7004-B y NCCG-F1-COL-RPE-TRA-PLA-7005-B,** se verifica que el Viaducto que cruza la quebrada de Lurin tendría una longitud mayor de un 1Km y una altura mayor de 150m. sobre el lecho del río. Dicha estructura requeriría de un diseño especial y un mayor costo de inversión que afectaría la viabilidad económica del proyecto, **así también los viaductos deben contar con un diseño sísmico seguro que vayan acorde a las condiciones de alta sismicidad del lugar. Los intercambios de "La Molina" y "Lurin",** no están relacionados geoméricamente con el nuevo trazo, muestran ramales más largos y complejos, lo que afectarían predios y terrenos en la proximidad del río Lurin. **Las modificaciones previas a la aprobación de la "Revisión del Perfil",** no empalman técnicamente con los planos de Diseño Geométrico. Tampoco se observan actualizaciones de otros capítulos del estudio tales como "Estructuras", "Medio Ambiente", "Costos y Presupuestos" y "Evaluación financiera".

5. Los estudios de Geología y Geotecnia, siguen bastantes genéricos. Por ejemplo, los taludes de corte, mantienen una misma inclinación de 4:1 (Vertical/Horizontal), asumiendo seguramente que todo el material es homogéneo y olvidando que quebradas como Tinajas y otras, altamente sensibles a flujos de detritos (huaycos), requieren tratamientos especiales para los taludes. **Medidas mitigadoras ante los "Peligros por Movimientos de Masas" indicados por INGENMET,** no han sido analizadas, olvidando experiencias de muchos eventos catastróficos en el Perú.

6. Con respecto al Perfil de Inversión del Proyecto por parte de la Unidad Formuladora (NCCG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D-INFORME FINAL ETAPA2 VOLUMEN 2-13-costos), Provias Nacional nos indicó que aún se encuentra en proceso de actualización. (Código de Inversión CUI 2436163).

7. Aún no se nos ha hecho entrega de los siguientes "Anexos":

- Anexo 2.2-2: DWG Editables.
- Anexo 2.2-3: Elementos de Curvatura.
- Anexo 2.3-2: Mapa resumen de datos geológicos y geotécnicos.
- Anexo 2.3-3: Mapa resumen de áreas de acopios potenciales.
- Anexo 2.4-1: Ficha de Canteras.
- Anexos de Estudio de Pavimentos.
 - Anexos de Estudio de Túneles.
 - Anexos de Estudio de Arqueología.
 - Anexos de Estudio de Medioambiente.
 - Anexos de Estudio de Señalización y Seguridad.
 - Anexos de Estudio de Tráfico.

El Colegio de Ingenieros del Perú - Consejo Departamental de Lima recomienda al Consejo Fiscal del Ministerio de Economía y Finanzas, actuar de oficio, verificando que lo que denominan "Revisión de Perfil", contiene serias incongruencias técnicas que generarían mayor tiempo de ejecución, mayores expropiaciones e incremento de costos mayores que lo previsto por los proyectistas.

Finalmente, nuestra institución expresa estar dispuesta a colaborar con decisiones que respeten las normas técnicas, a fin de que las evaluaciones relacionadas con Proyectos de Inversión en nuestro país, sean técnica y económica eficientes, para beneficiar a todos los sectores del Perú.

San Isidro, 05 de Setiembre del 2023

Documentos justificatorios:




 Ing. ROQUE BENAVIDES GANOZA

Decano


 Ing. JORGE CUEVA NOLBERTO
 Director Secretario





Cabe señalar que, el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial⁷³, que rige en todo el territorio de nuestro país, establece que los instrumentos de gestión de la infraestructura vial se encuentran constituidos por leyes, reglamentos, manuales, directivas y otros⁷⁴, los cuales son documentos de carácter normativo y de cumplimiento obligatorio⁷⁵, que sirven como instrumentos técnicos a las diferentes fases de gestión de la infraestructura vial⁷⁶.

Respecto a ello, se precisa que, el alcance del Contrato de Estado a Estado inicialmente estableció la aplicación de las normas técnicas nacionales y de aplicación supletoria la normatividad internacional (americana); para cuya modificación no se advierte que Provias Nacional haya realizado un análisis que permita establecer si la normativa internacional es de aplicación a la realidad nacional, estableciendo los beneficios técnicos y económicos para el diseño de los proyectos.

De la revisión del Entregable 8.8 “Expediente Final del Estudio de Perfil” en su Versión D del proyecto Nueva Carretera Central, aprobado mediante el Oficio N° 043-2023-MTC/20.15 del 17 de agosto de 2023 por la Dirección de Gestión de Proyectos de Provias Nacional, se advierte el uso de parámetros de diseño con Normativa Técnica Internacional, en cinco (5) ítems: (i) Velocidad de diseño, (ii) Trazado de Planta (Longitud de Curva en Planta), (iii) Perfil Longitudinal (Pendiente), (iv) Sección Transversal: Berma y (v) Puentes y Veredas, correspondientes a las especialidades de Diseño Geométrico y Puentes, respectivamente.

y la Oficina de Asesoría Jurídica remitan un pronunciamiento técnico legal, en relación a la aplicación de la normativa técnica internacional en cuanto a la optimización del diseño, sin dar prioridad a la normativa técnica nacional. Provias Nacional mediante el Oficio N° 088-2023-MTC/20.7 de 12 de setiembre de 2023 solicitó una ampliación de plazo de siete (7) días hábiles, sin embargo, al 16 de octubre de 2023 no se tiene respuesta a dicho requerimiento.

En tal sentido, corresponde a Provias Nacional justificar que para el diseño del proyecto Nueva Carretera Central el uso de la normativa internacional resulta más beneficiosa técnica y económicamente en su aplicación, que hacerlo con la normativa nacional.

Cuadro N° 11
Características técnicas

Características Técnicas de la Vía Nueva Carretera Central	
Evaluación por demanda	Autopista
IMDA	436 – 20 653 vehículos/día
Velocidad de Diseño	60-70-90 km/h
Radio mín (m)	90 (radio mínimo en curva)
Peralte max. (%)	5
Pendientes máximas (%)	6%
Ancho de calzada	7,20 m
Ancho de berma – Externa	2,60 m
Ancho de berma – Interna	1,00 m
Separador Central	2,80 m
Longitud Total de Vía	183+500 km
Inicio	San Juan de Lurigancho – km 0+00
Final	Pachachaca – km 183+500
Talud	Variable

Fuente: Expediente Final del Estudio de Perfil – Entregable 8.8 de la Fase 1, Revisión y Optimización del Estudio de Perfil de la Nueva Carretera Central - “Informe Final Etapa 2 – Volumen 2” signado con código NCCG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D, del mes de julio de 2023.

Elaborado por: Comisión de Control a cargo del servicio de Control Concurrente.

!MODELO ABSURDO!, CENTRALISMO – MAYORES INVERSIONES – NO INCLUYE CHANCAY

Observación 3 del CIP_CDLIMA Congestionamiento en vías contiguas.
Es una Variante, por lo tanto requiere inversiones adicionales antes y después del
“Corredor Verde”



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

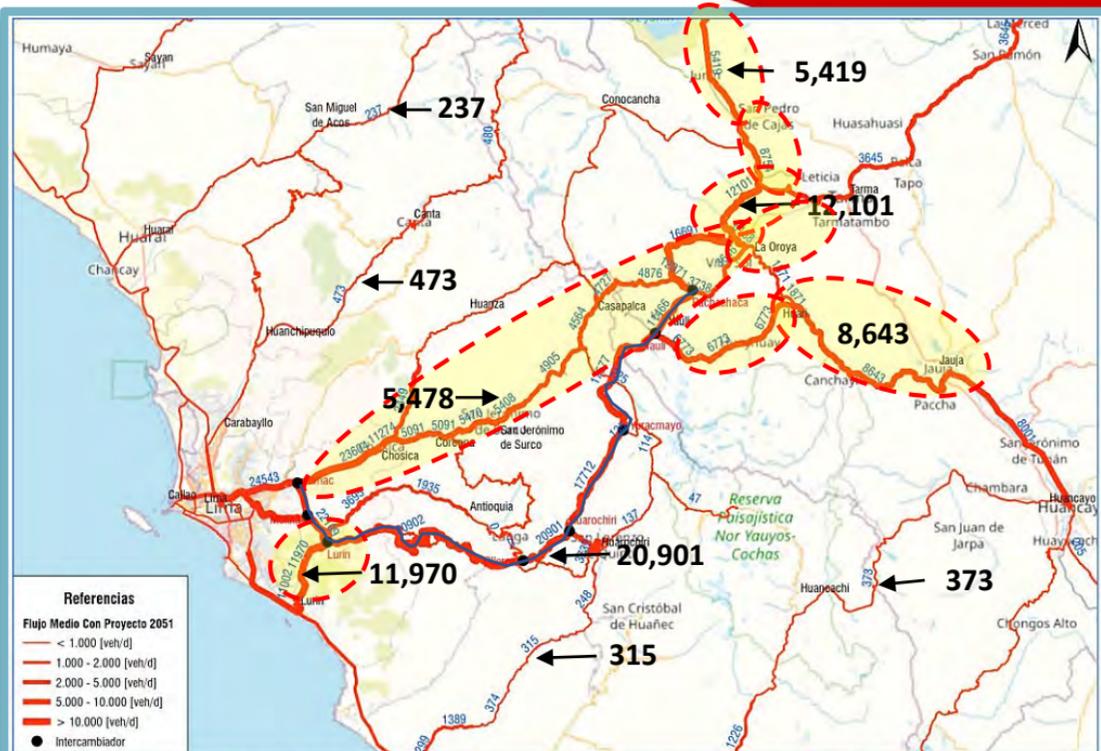


Figura 2.1-35 Volúmenes de tráfico NCC Escenario Medio - Año 2051

Guía general de identificación, formulación y evaluación de proyectos de inversión

Alternativas de solución

Las acciones que se definen en el planteamiento de las alternativas de solución deben representar una solución integral al problema central identificado. Las acciones no deben constituir gasto corriente, como actividades de operación y mantenimiento de una UP, como por ejemplo, actividades permanentes de eventos culturales, espectáculos, concursos, entre otros.

Fraccionamiento de proyectos de inversión
Una situación de fraccionamiento ocurre cuando un proyecto de inversión no comprende todas las acciones necesarias para solucionar completamente el problema central. Ante esta situación, y debido a que el proyecto solo constituye una solución parcial, siempre requerirá de otras inversiones para implementar las acciones omitidas; caso contrario, no se proveerá el bien o servicio cumpliendo con los niveles de servicio o estándares de calidad establecidos por el Sector competente.



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ
Consejo Departamental de Lima

OBSERVACIONES LEGALES

1 ° OBSERVACION LEGAL



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

VIGENCIA DE VIABILIDAD DEL ESTUDIO DEL GORE-JUNIN CUI N ° 2436163

INFORME DE HITO DE CONTROL N° 23133-2023-CG/MPROY-SCC

Viabilidad del Proyecto

El 29 de diciembre de 2018, la Unidad Formuladora del Gobierno Regional de Junín, aprobó la viabilidad del Proyecto Nueva Carretera Central, registrado con CUI N° 2436163, el cual considera la construcción de una autopista de cuatro (4) carriles de primer nivel, túneles y viaductos; iniciando el trazo en la actual Carretera Central a la altura de la Progresiva km 22+500, recorriendo las localidades de Huaycán, Cieneguilla Santiago de Tuna, San Andrés de Tupicocha, San Damián de Yuracmayo, Yauli Pachachaca, e integrándose a la Carretera Central PE-22, con una longitud total de 135,70 km., con un plazo de ejecución de 1 080 días calendario y un costo de inversión de S/ 11 571 445 050,66.

De acuerdo a la reclasificación de la vía como ruta nacional, dispuesta mediante la Resolución Ministerial N° 145-2020-MTC/01.02, Provias Nacional asumió la responsabilidad de ser la Unidad Formuladora del Proyecto.

Cabe señalar que, de acuerdo a la normativa de Programación Multianual y Gestión de Inversiones³⁵, la declaración de viabilidad del Proyecto estuvo vigente hasta el 28 de diciembre de 2021³⁶, por lo que transcurrido dicho plazo, sin haberse iniciado la elaboración del Estudio Definitivo correspondió actualizar el estudio de preinversión que fundamentó dicha viabilidad.

!Supero los 3 años
de vigencia!

1 ° OBSERVACION LEGAL



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

VIGENCIA DE VIABILIDAD DEL ESTUDIO DEL GORE-JUNIN CUI N ° 2436163

INFORME DE HITO DE CONTROL N° 23133-2023-CG/MPROY-SCC

Viabilidad del Proyecto

El 29 de diciembre de 2018, la Unidad Formuladora del Gobierno Regional de Junín, aprobó la viabilidad del Proyecto Nueva Carretera Central, registrado con CUI N° 2436163, el cual considera la construcción de una autopista de cuatro (4) carriles de primer nivel, túneles y viaductos; iniciando el trazo en la actual Carretera Central a la altura de la Progresiva km 22+500, recorriendo las localidades de Huaycán, Cieneguilla Santiago de Tuna, San Andrés de Tupicocha, San Damián de Yuracmayo, Yauli Pachachaca, e integrándose a la Carretera Central PE-22, con una longitud total de 135,70 km., con un plazo de ejecución de 1 080 días calendario y un costo de inversión de S/ 11 571 445 050,66.

De acuerdo a la reclasificación de la vía como ruta nacional, dispuesta mediante la Resolución Ministerial N° 145-2020-MTC/01.02, Provias Nacional asumió la responsabilidad de ser la Unidad Formuladora del Proyecto.

Cabe señalar que, de acuerdo a la normativa de Programación Multianual y Gestión de Inversiones³⁵, la declaración de viabilidad del Proyecto estuvo vigente hasta el 28 de diciembre de 2021³⁶, por lo que transcurrido dicho plazo, sin haberse iniciado la elaboración del Estudio Definitivo correspondió actualizar el estudio de preinversión que fundamentó dicha viabilidad.

!Supero los 3 años
de vigencia!



2018

Viabilidad del Proyecto El 29 de diciembre de 2018, la Unidad Formuladora del Gobierno Regional de Junín, aprobó la viabilidad del Proyecto Nueva Carretera Central, registrado con CUI N° 2436163, con un costo de inversión de **S/ 11,571'445,050.66**

2023

El MTC aprueba el Expediente Técnico "Revisión del Perfil, en Agosto del 2023
Costo de inversión de **S/ 24,000 '000,000.00**

107%

2 ° OBSERVACION LEGAL



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

!NO PUEDE CAMBIAR SU CONCEPCION TÉCNICA!

4.4 Modificación del Proyecto Nueva Carretera Central, antes de la aprobación del Estudio Definitivo, requiere evaluar si cambia su concepción técnica y determinar su continuidad en la fase de ejecución del ciclo de inversión o su cierre respectivo, de acuerdo a la normativa del Invierte.pe

!NO PUEDE CAMBIAR SU CONCEPCION TÉCNICA!

Modificación del Proyecto requiere de la aplicación de la normativa del Invierte.pe

De la comparación de la **alternativa de solución** con el que se declaró viable el proyecto de la Nueva Carretera Central (trazo declarado inviable técnicamente por la PMO) y el nuevo perfil elaborado por la PMO (Entregable 8.8), se aprecian tres (3) grandes diferencias: trazo diferente (inician en distintos distritos, longitud de carretera diferente), demanda incrementada y un costo mayor del trazo de la PMO respecto al perfil viable en un 107,97%⁴⁴, como se muestra en el Cuadro 14.

Cuadro N° 14
Comparativo Perfil Viable y Entregable 8.8 PMO

Parámetros	Perfil Viable	Entregable 8.8 PMO
Evaluación por demanda	Autopista	Autopista
IMDA	8 218 vehículos/día	436 – 20 653 vehículos/día
Longitud Total de Vía	135+700 km	183+500 km
Inicio	Ate – Chaclacayo km 0+00	San Juan de Lurigancho – km 0+00
Final	Pachachaca – Emp. PE-22 km 135+700	Pachachaca – km 183+500
Talud	Variable	Variable
Costo	S/ 11 571 445 050,66 (precios a setiembre 2018)	S/ 24 065 050 789,00 (precios a marzo 2023)

Fuente: Estudio de Preinversión Viable del Gobierno Regional Junín y Entregable 8.8 "Expediente Final del Estudio de Perfil Fase 01" de la PMO.

Elaborado por: Comisión de Control a cargo del servicio de Control Concurrente

Al respecto, es de señalar que, de acuerdo al Artículo 31 de la Directiva N° 001-2019-EF-63.01 "Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones"⁴⁵, se pueden realizar modificaciones a un proyecto antes de la aprobación del expediente correspondiente, sin embargo, estas no pueden cambiar la concepción técnica⁴⁶ del mismo.



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Huánuco. Por último, el MTC no ha entregado hasta la fecha, el Volumen de Costos y Anexos del estudio.

4. En fecha **17 de octubre del 2023**, la Contraloría General de la República, emite el INFORME N° 23133-2023-CG/MPROY-SCC, que coincide en gran parte con las observaciones del CD-CDLIMA; indicado prioritariamente lo siguiente:

"...Requiere evaluar si cambia su concepción técnica y determinar su continuidad en la fase de ejecución del ciclo de inversión o su cierre respectivo, de acuerdo a la normativa del Invierte.pe"

"Asimismo, considerando el incremento porcentual del monto de inversión establecido en el nuevo perfil, ascendente a 107,97%, respecto al perfil viable, corresponde a Provias Nacional, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 7 de la Cuarta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1444, modificado con Decreto Legislativo N° 1564, sustentar ante el Ministerio de Economía y Finanzas la disponibilidad y sostenibilidad presupuestaria para el financiamiento del citado proyecto."

Al respecto el CIP-CDLIMA, expresa que la "concepción técnica" del "Corredor Verde", cambia en relación al estudio primigenio del Gore-Junín; en dos puntos cruciales: el "Corredor Verde" tiene una longitud de 185Km, y se desarrolla por la quebrada de Tinajas, en cambio el estudio del Gore-Junín, solo es de 135Km, desarrollándose en la quebrada de Lurín. Por consiguiente, no existe ningún tramo en común; concluyendo que si cambia su "concepción técnica", siendo factible la aplicación de lo indicado por la Contraloría: **"su cierre respectivo"**.



Consulta de inversiones

Criterios de búsqueda

Por código único:

2436163

Por nombre:

DIGITE EL NOMBRE O ALGUNA DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA

PPOOY

Refrescar

▼ Buscar

🗑️ Borrar filtros

Lista de resultados

Código de idea	Código único de inversiones	Código SNIP	Estado de la inversión	Nombre de la inversión	Tipo de formato	Situación	Costo de inversión viable/aprobado	Costo de inversión actualizado	Fase de ejecución	Registro de cierre
31030	2436163	--	ACTIVO	CREACION DE LA CARRETERA CENTRAL HUAYCAN - CIENEGUILLA SANTIAGO DE TUNA - SAN ANDRES DE TUPICOCHA - SAN DAMIAN YURACMAYO - YAULI PACHACHACA - EMP. PE-22 DISTRITO DE SANTA ROSA DE SACCO - PROVINCIA DE YAULI - DEPARTAMENTO DE JUNIN	PROYECTO	VIABLE	11,571,445,050.66	11,959,416,074.70	 	

<https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/consultapublica/consultainversiones?cui=2436163>



**CUARTA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL
DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1444, DECRETO
LEGISLATIVO QUE MODIFICA LA LEY N° 30225,
LEY DE CONTRATACIONES DEL ESTADO**

Artículo 1. Objeto

El presente Decreto Legislativo tiene por objeto modificar la Cuarta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1444, Decreto Legislativo que modifica la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, a fin de establecer disposiciones homogéneas que precisen los alcances y requisitos para las contrataciones de Estado a Estado.

Artículo 2. Modificación de la Cuarta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1444, Decreto Legislativo que modifica la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado

Modificar la Cuarta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1444, Decreto Legislativo que modifica la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, en los siguientes términos:

"Cuarta.- Contrataciones de Estado a Estado

1. En las contrataciones de Estado a Estado, la adquisición de bienes, contratación de servicios, ejecución de obras, la gestión, desarrollo u operación, pueden ser ejecutadas por otro Estado, a través de sus propios organismos, dependencias, empresas públicas o privadas nacionales o extranjeras. Las contrataciones de Estado a Estado se regulan bajo los alcances del comercio internacional y por las normas y principios del derecho internacional.
2. Para tal efecto, mediante decreto supremo refrendado por el/la Ministro/a proponente, se autoriza al Ministerio, sus Organismos Públicos adscritos, Programas o Proyectos Especiales a suscribir un Acuerdo de Estado a Estado.
3. Para la aprobación del decreto supremo mencionado en el numeral precedente, el Ministerio proponente, sus Organismos Públicos adscritos, Programas o Proyectos Especiales, deben cumplir con los siguientes requisitos:
 - (i) Elaborar un informe que sustente las ventajas para el Estado peruano de

(ii) Elaborar un informe en el cual se identifique a los potenciales Estados o Estado que puedan cumplir con lo requerido por el Estado peruano.

(iii) En el caso de proyectos de inversión o programa de inversión en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, se debe contar: (a) con la opinión de la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del Sector funcionalmente responsable sobre el alineamiento con los objetivos priorizados y metas respecto al cierre de brechas de infraestructura o de acceso a servicios establecidos en la Programación Multianual de Inversiones y sobre el cumplimiento de los criterios de priorización aprobados por el Sector cuando el proyecto de inversión o programa de inversión es de competencia de un gobierno regional o local; y, (b) con el informe de la Unidad Formuladora y/o Unidad Ejecutora de Inversiones, según corresponda, sobre el cumplimiento de las metodologías específicas sectoriales y de las normas técnicas que le sean aplicables. Dichos documentos deben registrarse en el aplicativo informático del Banco de Inversiones.

(iv) Informe de la Oficina de Presupuesto o la que haga las veces del pliego correspondiente, que señale que el pliego cuenta con la viabilidad presupuestal para el financiamiento necesario para dicha contratación, así como para los proyectos de inversión o programa de inversión, salvo que, requiera concertar una operación de endeudamiento, en cuyo caso, la misma debe estar contemplada en el Programa Anual de Endeudamiento del año respectivo. Para ello, debe sustentar que el presupuesto que requiere es parte de la Asignación Presupuestaria

contratos que se deriven de éste a la Contraloría General de la República, cuando esta lo solicite.

5.3 Por ambas partes:

Compromiso de evaluar la necesidad de crear una instancia de gestión de proyectos en el Ministerio, Organismo Público adscrito, Programa o Proyecto Especial, cuando el objeto incluya la gestión de proyectos.

6. La ejecución de las contrataciones que se deriven del Acuerdo de Estado a Estado suscrito se somete al control gubernamental. El control es simultáneo y está a cargo de la Contraloría General de la República.

7. En caso que el costo del proyecto de inversión o programa de inversión supere el 40% respecto al monto considerado en el contrato o los contratos derivados del Acuerdo Estado a Estado, la Oficina de Presupuesto o la que haga las veces en el pliego correspondiente debe sustentar la disponibilidad y sostenibilidad presupuestaria para el financiamiento del proyecto de inversión o programa de inversión ante el MEF.

Artículo 3. Refrendo

El presente Decreto Legislativo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y por el Ministro de Economía y Finanzas.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintisiete días del mes de mayo del año dos mil veintitrés.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA

PERU

Otra vez lo mismo?



2026	2.900	-1.068	0.000	56.328	142.787	0.000	0.585	3.319	206.797
2027	9.795	-0.733	0.000	68.705	149.568	0.000	0.743	3.468	203.941
2028	-3.624	-1.070	0.000	67.301	157.372	0.000	1.005	3.624	233.505
2029	-0.479	-0.754	0.000	74.204	163.623	0.000	0.765	3.786	245.610
2030	16.426	-1.071	0.000	82.640	174.365	0.000	1.081	3.955	247.075
2031	-10.752	-0.756	0.000	103.129	184.145	0.000	0.520	4.141	303.844
2032	-3.312	-1.072	0.000	90.962	193.942	0.000	1.345	4.328	294.860
2033	-0.479	-0.757	0.000	98.693	204.443	0.000	1.001	4.522	309.895
2034	-3.478	-0.759	0.000	107.787	215.759	0.000	1.475	4.725	334.123
2035	9.795	-0.758	0.000	119.808	227.422	0.000	1.084	4.939	346.215
2036	-3.651	-1.091	0.000	141.721	240.346	0.000	1.081	5.105	393.349
2037	-12.418	-1.075	0.000	118.335	253.483	0.000	1.151	5.301	433.052
2038	-2.197	-1.075	0.000	185.149	267.241	0.000	1.148	5.622	427.742
2039	16.335	-1.075	0.000	163.203	282.549	0.000	1.098	5.884	437.570
2040	2.310	-1.076	0.000	186.988	298.612	0.000	1.409	6.162	500.508
2041	-2.371	-1.076	0.000	218.972	316.389	0.000	1.473	6.440	545.531
2042	-1089.422	-1.076	0.000	250.515	334.640	0.000	1.539	6.730	603.922
Total:	1612.365	-35.068	0.000	2205.773	4213.195	0.000	22.149	91.229	4645.148
VAN (8%)	2.232.016	-13.259	0.000	762.672	1.560.447	0.000	0.483	34.493	87.247
TIR (%)									8.4%

Fuentes: Corrida HDM 4 – El Consultor

Análisis de Sensibilidad

En este caso, como los indicadores de rentabilidad son muy limitados, con una TIR (del 8.4%) cercana a la tasa de descuento (del 8%), se considera que el proyecto es muy sensible a dichos cambios y por tanto no se realizó este análisis.

Análisis de Sostenibilidad

La sostenibilidad del proyecto será de responsabilidad de los programas que el MTC y de otras instituciones vinculadas gestionan, teniendo en consideración que la carretera del proyecto está incluida en los programas a su cargo. Esto hace que, el financiamiento para las obras y mantenimiento de la carretera debe ser incluido dentro del presupuesto de su competencia y cualquier gestión por su administración deberá ser bajo su responsabilidad. Podría efectuar coordinaciones y arreglos institucionales con la Región y los municipios locales del área de influencia del proyecto para asegurar el presupuesto respectivo para los trabajos previos y la gestión del mismo proyecto.

Excepción a tramos incluidos en concesión del "Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR" de la aplicación de normas del Sistema Nacional de Inversión Pública referidas a la fase de preservación

DECRETO SUPREMO N° 022-2006-EF

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
CONSIDERANDO:
Que, la Ley N° 27203 crea el Sistema Nacional de Inversión Pública con la finalidad de optimizar el uso de los recursos públicos destinados a la inversión;

Que, de acuerdo a lo dispuesto por el numeral 10.4 del artículo 10 de dicha norma, la observancia del Ciclo del Proyecto es obligatoria y tal como lo señala el numeral 10.5 del artículo 10 de la misma Ley, cualquier excepción a este se realiza a través de un Decreto Supremo referendado por el Ministro del Sector correspondiente y por el Ministro de Economía y Finanzas;

Que, mediante Ley N° 28214, se declaró de necesidad pública, interés nacional y ejecución preferente la construcción y asfaltado del "Proyecto Corredor Vial Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR", el mismo que se constituye como medio de transporte multimodal para la integración y desarrollo de las áreas y poblaciones en el ámbito de influencia que comprende los departamentos de: Ica, Arequipa, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Madre de Dios, Puno, Moquegua y Tacna;

Que, en la Cumbre de Río Ilevada a cabo en el mes de noviembre de 2004, los Presidentes de la República del Perú y de la República Federativa de Brasil autorizaron el Acuerdo Bilateral para garantizar el financiamiento del "Corredor Vial Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR" y construir de manera inmediata la Carretera Interoceánica que unirá a ambos países;

Que, con Resolución Suprema N° 156-2004-EF, se ratificó el acuerdo adoptado por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN en sesión de fecha 3 de diciembre de 2004, por el cual se estableció la entrega en concesión al sector privado del "Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR", bajo los mecanismos y procedimientos establecidos en el Decreto Supremo N° 059-96-PCM;

Que, con el fin de realizar el proceso de concesión mediante el Concurso de Proyectos Integrales, conforme lo dispone el artículo 4 del Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con Rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado por Decreto Supremo N° 050-96-PCM, y atendiendo al requerimiento efectuado mediante Oficio N° 397/2004/DE-CI-RV/PROINVERSIÓN, se justifica el tratamiento excepcional de los tramos excluidos dentro de la concesión del "Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR";

De conformidad con lo dispuesto por el numeral 8) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú;

DECRETA:

Artículo 1.- Excepción al cumplimiento de la fase de Preservación del Ciclo del Proyecto a los tramos incluidos en la concesión del "Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR".

Excepción del cumplimiento de la fase de preservación del Ciclo del Proyecto a que se refiere la Ley N° 27203, Ley que crea el Sistema Nacional de Inversión Pública, incluida la declaración de viabilidad, a los tramos excluidos en la concesión del "Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR".

Artículo 2.- Refrendo

El presente Decreto Supremo será referendado por el Ministro de Economía y Finanzas y por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los nueve días del mes de febrero del año dos mil cinco.

ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

JAVIER SOTA NADAL
Ministro de Educación
Encargado de la Cartera de
Economía y Finanzas

JOSE ORTIZ RIVERA
Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Nueva Carretera Central

Decreto Supremo

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- Declarar de prioridad y urgencia nacional la elaboración de los estudios de pre inversión y la construcción de la nueva Carretera Central con características de Autopista

Declárase de prioridad y urgencia nacional la elaboración de los estudios de pre inversión de la "Carretera Huaycán - Cieneguilla - Arriquiza - Huacachi - Tartaracho - Cartuasampa - Tanta - Pachacayo - Jajaja, con ramal Lambedero - Yucrocayo - Pomacocha - Yauli - La Oroya" y "Carretera Huaycán - Cieneguilla - Santiago de Tuna - San Andrés de Tupacacha - San Sebastián - Yucrocayo - Yauli - Pachacayo - Exp. PE 27", así como la construcción de la nueva Carretera Central con características de Autopista

ARTÍCULO 2.- Refrendo

El presente Decreto Supremo es referendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de febrero del año dos mil cinco.

REGIO PABLO BALZANO GARCIA
Ministro de Transportes y Comunicaciones

MARTÍN ALBERTO VICARIA COLLA
Ministro de Transportes y Comunicaciones



CONTRALORIA: INFORME HITO DE CONTROL N° 23133-2023-CG/MPROY-SCC



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

Firmado digitalmente por
PRESIDENCIA EJECUTIVA
Eduardo FAU 20131378972
u8
Motivo: Day Visto Bueno
Fecha: 17-10-2023 19:48:59 -05:00



Firmado digitalmente por
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO
20131378972 u8
Motivo: Day Visto Bueno
Fecha: 17-10-2023 19:48:59 -05:00



Firmado digitalmente por
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO
20131378972 u8
Motivo: Day Visto Bueno
Fecha: 17-10-2023 19:48:59 -05:00



Firmado digitalmente por
LETICIA PEREZ VILA Ojeda
FAU 20131378972 u8
Motivo: Day Visto Bueno
Fecha: 17-10-2023 19:34:11 -05:00



Firmado digitalmente por
CAROLINA PEREZ VILA Ojeda
FAU 20131378972 u8
Motivo: Day Visto Bueno
Fecha: 17-10-2023 19:34:11 -05:00



IX. CONCLUSIONES

1. Durante la ejecución del servicio de Control Concurrente al Hito de Control N° 12 "Avance del servicio de Asistencia Técnica al Proyecto Nueva Carretera Central, al mes de agosto de 2023" se han identificado dos (2) situaciones adversas que afecten o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Proyecto "Creación de la Carretera Central Huaycán – Cieneguilla Santiago de Tuna – San Andrés de Tupicocha – San Damián Yuracmayo – Yauli Pachachaca – Emp. PE-22, Distrito de Santa Rosa de Sacco – Provincia de Yauli – Departamento de Junín"; sin perjuicio de los aspectos revelados en los numerales 4.4, y 4.5 del presente informe.
2. Conforme lo señalado en el numeral 4.4 del presente informe, en relación a la "Modificación del Proyecto Nueva Carretera Central, antes de la aprobación del Estudio Definitivo, requiere evaluar si cambia su concepción técnica y determinar su continuidad en la fase de ejecución del ciclo de inversión o su cierre respectivo, de acuerdo a la normativa del Invierte.pe", corresponde a la Unidad Formuladora (Dirección de Estudios de Provias Nacional), en coordinación con la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones del Ministerio de Economía y Finanzas, evaluar si las modificaciones informadas por la Unidad de Ejecución de Inversiones (Dirección de Obras de Provias Nacional) plasmadas en el nuevo perfil cambian la concepción técnica del proyecto, a fin de aplicar las disposiciones de la normativa del Invierte.pe.

Asimismo, considerando el incremento porcentual del monto de inversión establecido en el nuevo perfil, ascendente a 107,97%, respecto al perfil viable, corresponde a Provias Nacional, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 7 de la Cuarta Disposición Complementaria Final

¹¹ Mediante la Dirección de Gestión de Proyectos.

¹² En atención al Oficio N° 000311-2023-CG/MPROY de 1 de agosto de 2023 emitido por la Subgerencia de Control de Megaproyectos, el mismo que adjunta el Informe N° 024-2023-MTC/20 15-KBB de 4 de setiembre de 2023.

¹³ En atención al Oficio N° 000332-2023-CG/MPROY de 17 de agosto de 2023 emitido por la Subgerencia de Control de Megaproyectos.

Control Concurrente a los Proyectos "Creación de la Carretera Central Huaycán – Cieneguilla Santiago de Tuna – San Andrés de Tupicocha – San Damián Yuracmayo – Yauli Pachachaca – Emp. PE-22, Distrito de Santa Rosa de Sacco – Provincia de Yauli – Departamento de Junín" y "Creación (Construcción) de la Vía Expresa Santa Rosa (Ruta PE-28) en los distritos de Callao, La Perla y Bellavista de la provincia constitucional del Callao", a cargo de Provias Nacional.

066

INFORME DE HITO DE CONTROL N° 23133-2023-CG/MPROY-SCC



Página 65 de 66

del Decreto Legislativo N° 1444, modificado con Decreto Legislativo N° 1564, sustentar ante el Ministerio de Economía y Finanzas la disponibilidad y sostenibilidad presupuestaria para el financiamiento del citado proyecto.

de Control Concurrente al Hito de Control N° 12 "Avance del servicio de Asistencia Técnica al Proyecto Nueva Carretera Central, al mes de agosto de 2023" se han identificado dos (2) situaciones adversas que afecten o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Proyecto "Creación de la Carretera Central Huaycán – Cieneguilla Santiago de Tuna – San Andrés de Tupicocha – San Damián Yuracmayo – Yauli Pachachaca – Emp. PE-22, Distrito de Santa Rosa de Sacco – Provincia de Yauli – Departamento de Junín"; sin perjuicio de los aspectos revelados en los numerales 4.4, y 4.5 del presente informe.

2. Conforme lo señalado en el numeral 4.4 del presente informe, en relación a la "Modificación del Proyecto Nueva Carretera Central, antes de la aprobación del Estudio Definitivo, requiere evaluar si cambia su concepción técnica y determinar su continuidad en la fase de ejecución del ciclo de inversión o su cierre respectivo, de acuerdo a la normativa del Invierte.pe", corresponde a la Unidad Formuladora (Dirección de Estudios de Provias Nacional), en coordinación con la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones del Ministerio de Economía y Finanzas, evaluar si las modificaciones informadas por la Unidad de Ejecución de Inversiones (Dirección de Obras de Provias Nacional) plasmadas en el nuevo perfil cambian la concepción técnica del proyecto, a fin de aplicar las disposiciones de la normativa del Invierte.pe.

Asimismo, considerando el incremento porcentual del monto de inversión establecido en el nuevo perfil, ascendente a 107,97%, respecto al perfil viable, corresponde a Provias Nacional, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 7 de la Cuarta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1444, modificado con Decreto Legislativo N° 1564, sustentar ante el Ministerio de Economía y Finanzas la disponibilidad y sostenibilidad presupuestaria para el financiamiento del citado proyecto.

CONTRALORIA:

INFORME HITO DE CONTROL N° 23133-2023-CG/MPROY-SCC



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

- De acuerdo al numeral 4.5 del presente informe, en relación a que las *"Adecuaciones efectuadas al trazo inicial (dos tramos) del Proyecto Nueva Carretera Central no cuentan con estudios ambientales, asimismo, la demora en la ejecución de estudios ambientales en los demás tramos de dicho trazo, respecto a la Temporada 1 y 2 del Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d), podrían afectar su presentación al SENACE y la obtención de su Certificación Ambiental"*, corresponde a Provias Nacional con el acompañamiento de la PMO, considerar las acciones pertinentes para establecer las nuevas estaciones de monitoreo (agua, suelo y aire) y realizar las evaluaciones ambientales en los dos (2) tramos de las adecuaciones efectuadas al trazo inicial del Proyecto Nueva Carretera Central, así como, ejecutar de manera oportuna los estudios ambientales del Proyecto Nueva Carretera Central, correspondientes a la Temporada 1 y 2 de los demás tramos del trazo inicial, con la finalidad de que una vez culminado y presentado el Estudio de Impacto Ambiental Detallado se obtenga la Certificación Ambiental y no retrasar el inicio de la Fase 3 "Construcción del Proyecto Nueva Carretera Central".
- De acuerdo al numeral 4.6 del presente informe, en relación a que *"Provias Nacional aprobó la Adenda N° 5 al Contrato de Estado a Estado, habilitando la aplicación de normativa técnica internacional para la optimización del diseño de los proyectos, sin sustentar su beneficio técnico y económico"*, corresponde a Provias Nacional justificar que para el diseño del proyecto Nueva Carretera Central el uso de la normativa internacional resulta más beneficiosa técnica y económicamente en su aplicación, que hacerlo con la normativa nacional.
- La situación adversa N° 1, identificada durante la ejecución del servicio de control concurrente, respecto a que Provias Nacional aprobó el Expediente Final del Estudio de Perfil del Proyecto Nueva Carretera Central, con planos y estudios carentes de firma profesional de los especialistas en ingeniería responsables y en parte suscritos por personal de la PMO, no colegiados ni habilitados en el Colegio de Ingenieros del Perú, así como, con un diseño que considera parámetros diferentes a los establecidos en la normativa nacional e investigaciones geotécnicas no culminadas en la fase 1; afectan la validez legal y el contenido técnico del citado estudio.
- La situación adversa N° 2, identificada durante la ejecución del servicio de control concurrente, referido al incumplimiento del cronograma de asistencia técnica para la ejecución del Proyecto Nueva Carretera Central, respecto de la Fase 1 (Revisión de Perfil) y la actividad "Finalización de Contratos" e inicio del "Estudio de Ingeniería" de la Fase 2 (EDI), genera desfases en los plazos previstos e incertidumbre en la ejecución de la fase 3 (construcción) y en el cumplimiento oportuno de los objetivos del proyecto.

En ese caso, dicho proyecto de inversión no puede continuar con la fase de Ejecución, correspondiendo que la UEI elabore y registre el cierre respectivo mediante el Formato N° 09: Registro de cierre de inversión”.

Sobre el particular, esta Entidad Fiscalizadora Superior, mediante el Oficio N° 000407-2023-CG/MPROY de 28 de setiembre, solicitó opinión⁴⁷ a la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones del Ministerio de Economía y Finanzas sobre *“Si durante la fase de ejecución de un proyecto de inversión cuya alternativa de solución es la ejecución de una carretera, se determina que el trazo de carretera establecido como alternativa técnica única (con la que se viabilizó el proyecto) contiene deficiencias que hacen técnicamente imposible su ejecución, se consulta: ¿la propuesta de un nuevo trazo de carretera con diferente recorrido al establecido en la alternativa técnica (diferente ubicación del inicio y fin), mayor longitud, mayor demanda de tráfico y costo, constituye un cambio en la concepción técnica del proyecto?”*, no obstante, la citada Dirección General no ha respondido aún al 16 de octubre del 2023.

Cabe señalar que estando pendiente la evaluación de la modificación del proyecto por parte de Provias Nacional, en el Sistema de Seguimiento de Inversiones – SSI del Invierte.pe se observa que, al **16 de octubre de 2023**, mantiene el registro del monto de inversión en S/ 11 959 416 074,70, conforme se muestra en la Imagen N° 8.

Imagen N° 8
Sistema de Seguimiento de Inversiones - Proyecto Nueva Carretera Central



Fuente: <https://ofis.mef.gob.pe/invierte/ ejecucion/trazListaEjecucionSimplePublica/2436163>

En atención a lo expuesto se advierte que, la PMO determinó y Provias Nacional aprobó en agosto de 2023, que la alternativa de solución del Proyecto, declarado viable en diciembre de 2018, no era factible de ejecución. Asimismo, la PMO elaboró un nuevo perfil con una alternativa de solución con diferencias en el trazo, con una mayor demanda y montos actualizados a marzo del 2023 que superan en 107,97% al monto viable, la cual fue aprobada por Provias Nacional.

En ese sentido, conforme a lo dispuesto en el artículo 31 de la Directiva N° 001-2019-EF-63.01, corresponde a la Unidad Formuladora (Dirección de Estudios de Provias Nacional), en coordinación con la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones del Ministerio de Economía y Finanzas, evaluar si las modificaciones informadas por la Unidad de



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
 Consejo Departamental de Lima

F/ J/ L/ U/ S/ C/ 020-05:00

F/ J/ U/ S/ C/ 859-05:00

S/ U/ S/ C/ 621-05:00

S/ U/ S/ C/ 3341-05:00



INFORME 404 2023 HR 185331 2023

Nueva Carretera Centra RR

2.16 Con respecto al procedimiento a seguir, que permita actualizar la viabilidad del proyecto, u otro mecanismo alternativo, corresponde aplicar la normatividad del SNPMGI, en el siguiente orden de acuerdo a la jerarquía de las normas:

- a) Reglamento del Decreto Legislativo N° 1252, artículo N° 17 *“Fase de Ejecución”*, que señala en el numeral N° 17.5 lo siguiente: *“Las modificaciones que se presenten antes de la aprobación del expediente técnico o documento equivalente, según corresponda, **proceden para los proyectos de inversión, siempre que no se modifique el objetivo central del mismo y se mantenga su concepción técnica, económica y dimensionamiento.** Estas modificaciones son registradas por la UF en los aplicativos informáticos del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones sobre la base del sustento remitido por la UEI (...)”*⁴. (la negrita es propia)



Consulta de inversiones

Criterios de búsqueda

Por código único:

2436163

Por nombre:

DIGITE EL NOMBRE O ALGUNA DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA

PPOOY

Refrescar

Buscar

Borrar filtros

Lista de resultados

Código de idea	Código único de inversiones	Código SNIP	Estado de la inversión	Nombre de la inversión	Tipo de formato	Situación	Costo de inversión viable/aprobado	Costo de inversión actualizado	Fase de ejecución	Registro de cierre
31030	2436163	--	ACTIVO	CREACION DE LA CARRETERA CENTRAL HUAYCAN - CIENEGUILLA SANTIAGO DE TUNA - SAN ANDRES DE TUPICOCHA - SAN DAMIAN YURACMAYO - YAULI PACHACHACA - EMP. PE-22 DISTRITO DE SANTA ROSA DE SACCO - PROVINCIA DE YAULI - DEPARTAMENTO DE JUNIN	PROYECTO	VIABLE	11,571,445,050.66	11,959,416,074.70	 	

<https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/consultapublica/consultainversiones?cui=2436163>



**CUARTA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL
DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1444, DECRETO
LEGISLATIVO QUE MODIFICA LA LEY N° 30225,
LEY DE CONTRATACIONES DEL ESTADO**

Artículo 1. Objeto

El presente Decreto Legislativo tiene por objeto modificar la Cuarta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1444, Decreto Legislativo que modifica la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, a fin de establecer disposiciones homogéneas que precisen los alcances y requisitos para las contrataciones de Estado a Estado.

Artículo 2. Modificación de la Cuarta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1444, Decreto Legislativo que modifica la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado

Modificar la Cuarta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1444, Decreto Legislativo que modifica la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, en los siguientes términos:

"Cuarta.- Contrataciones de Estado a Estado

1. En las contrataciones de Estado a Estado, la adquisición de bienes, contratación de servicios, ejecución de obras, la gestión, desarrollo u operación, pueden ser ejecutadas por otro Estado, a través de sus propios organismos, dependencias, empresas públicas o privadas nacionales o extranjeras. Las contrataciones de Estado a Estado se regulan bajo los alcances del comercio internacional y por las normas y principios del derecho internacional.
2. Para tal efecto, mediante decreto supremo refrendado por el/la Ministro/a proponente, se autoriza al Ministerio, sus Organismos Públicos adscritos, Programas o Proyectos Especiales a suscribir un Acuerdo de Estado a Estado.
3. Para la aprobación del decreto supremo mencionado en el numeral precedente, el Ministerio proponente, sus Organismos Públicos adscritos, Programas o Proyectos Especiales, deben cumplir con los siguientes requisitos:
 - (i) Elaborar un informe que sustente las ventajas para el Estado peruano de

(ii) Elaborar un informe en el cual se identifique a los potenciales Estados o Estado que puedan cumplir con lo requerido por el Estado peruano.

(iii) En el caso de proyectos de inversión o programa de inversión en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, se debe contar: (a) con la opinión de la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del Sector funcionalmente responsable sobre el alineamiento con los objetivos priorizados y metas respecto al cierre de brechas de infraestructura o de acceso a servicios establecidos en la Programación Multianual de Inversiones y sobre el cumplimiento de los criterios de priorización aprobados por el Sector cuando el proyecto de inversión o programa de inversión es de competencia de un gobierno regional o local; y, (b) con el informe de la Unidad Formuladora y/o Unidad Ejecutora de Inversiones, según corresponda, sobre el cumplimiento de las metodologías específicas sectoriales y de las normas técnicas que le sean aplicables. Dichos documentos deben registrarse en el aplicativo informático del Banco de Inversiones.

(iv) Informe de la Oficina de Presupuesto o la que haga las veces del pliego correspondiente, que señale que el pliego cuenta con la viabilidad presupuestal para el financiamiento necesario para dicha contratación, así como para los proyectos de inversión o programa de inversión, salvo que, requiera concertar una operación de endeudamiento, en cuyo caso, la misma debe estar contemplada en el Programa Anual de Endeudamiento del año respectivo. Para ello, debe sustentar que el presupuesto que requiere es parte de la Asignación Presupuestaria

contratos que se deriven de éste a la Contraloría General de la República, cuando esta lo solicite.

5.3 Por ambas partes:

Compromiso de evaluar la necesidad de crear una instancia de gestión de proyectos en el Ministerio, Organismo Público adscrito, Programa o Proyecto Especial, cuando el objeto incluya la gestión de proyectos.

6. La ejecución de las contrataciones que se deriven del Acuerdo de Estado a Estado suscrito se somete al control gubernamental. El control es simultáneo y está a cargo de la Contraloría General de la República.

7. En caso que el costo del proyecto de inversión o programa de inversión supere el 40% respecto al monto considerado en el contrato o los contratos derivados del Acuerdo Estado a Estado, la Oficina de Presupuesto o la que haga las veces en el pliego correspondiente debe sustentar la disponibilidad y sostenibilidad presupuestaria para el financiamiento del proyecto de inversión o programa de inversión ante el MEF.

Artículo 3. Refrendo

El presente Decreto Legislativo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y por el Ministro de Economía y Finanzas.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintisiete días del mes de mayo del año dos mil veintitrés.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA

PERU
la

Conclusiones:



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

1. El estudio de Perfil del Gore-Junín (2018), fue declarado viable de forma dolosa, fue técnicamente deficiente a la luz pública, a pesar de tenerlo en su poder desde inicios del 2022, el MTC nunca lo observó, por el contrario lo avaló, y entrego PMO-FRANCIA el 2021.
2. La PMO-FRANCIA, mediante la FASE 1: “Revisión de Perfil”, propuso el cambio por el “Corredor Verde”, que también ha sido observado por la Contraloría y el CIP-CDLIMA por sus Falencias Técnicas y además de condición de tener un cambio fundamental en su “Concepción Técnica”.
3. La MTC aprobó el estudio de Perfil el 2018 del “Corredor Verde”, de forma “dolosa”, sin firmas de profesionales registrados en el CIP-CDLIMA y otras observaciones en nuestro CUARTO PRONUCIAMIENTO.
4. El CIP-CDLIMA recomienda realizar el cierre respectivo del Estudio “Gore-Junin”, teniendo en cuenta uno o mas de motivos siguientes:
 - Por no contar con los “BENEFICIOS” de una Nueva Carretera Central.
 - Haber superado los 3 años de vigencia, del Estudio del Gore-Junín (C.U.I. N° 2436163) de acuerdo a la normativa de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.
 - Por superar el 40% del monto de inversión, y que no puede aplicarse la condición de “Disponibilidad Presupuestaria”, contradiciendo lo expuesto el Ministro de Transportes de estar en una recesión económica.
 - Definitivamente la “Concepción Técnica”, del “Corredor Verde” ha cambiado, ¡es un nuevo trazo!, con mayor longitud, desarrollándose por la quebrada de Tinajas, tener un costo mayor al doble.

AÑO 2018

ESTUDIO DEL GORE-JUNIN VIABILIDAD "EXPRESS" DEL GORE-JUNIN



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



invierte.pe

FORMATO N° 01: REGISTRO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN

Estado: **ACTIVO** Situación: **VIABLE**
REGISTROS EN LA FASE DE EJECUCIÓN

Fecha de registro: 28/12/2018 12:02:53 p.m. Fecha de viabilidad: 29/12/2018 01:02:31 p.m.

Responsabilidad funcional de la inversión	
Función	15 TRANSPORTE
División funcional	033 TRANSPORTE TERRESTRE
Grupo funcional	004 VÍAS NACIONALES
Sector responsable	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Tipología de proyecto	SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE

3. Alternativas del proyecto de inversión:

Descripción de alternativas

Item	Descripción
Alternativa 1 (Recomendada)	construcción de una autopista de 04 carriles de primer nivel en la pe 22, carretera transversal central nacional, la misma que... carretera de Superficie de rodadura con altos niveles de servicio. El trazo de esta alternativa inicia en la Carretera Central de Moron - Chacacayo, propone desde la futura Vía de Aviamiento Ramiro Priale (margen derecha Río Rimac),... kilómetros para salir a la altura del centro poblado de Chontay - Cieneguilla. Para continuar el trazo pasado por... túneles de: 4+500 km., 2+800 km., 3+900 km. y 3+600 km. empalmar en Yauli la Oroya, Emp. PE-22, con un... DE LA VÍA (NUEVA CARRETERA CENTRAL) Clasificación por demanda Autopista IMDA 8,218 vehículos... 20.50 m. Velocidad de Diseño 80 Km/h Radio mín. (m) 230 Peralte máx. (%) 8 Longitud mínima de transición... Calzada 7.20 m. Ancho de berma - Externa 3.00 m. Ancho de berma - Interna 1.50 m. Bombeo (%) 2.50 Sep... 135+700 km. Inicio Ale - Chacacayo Km 0+00 Final Pachachaca - Emp. PE-22 Km 135+700 Talud Variable N... eje derecho 38.40 km. Longitud eje izquierdo 41.38 km. Galbo 5.50 m. Separación entre túneles 10.00 m. Calzad... de viaductos 19.01 Km Ambos EJES

... y 3+600 km. empalmar en Yauli la Oroya...
CENTRAL) Clasificación por demanda Autopista IMDA 8,218 vehículos...
Radio mín. (m) 230 Peralte máx. (%) 8 Longitud mínima de transición...
Externa 3.00 m. Ancho de berma - Interna 1.50 m. Bombeo (%) 2.50 Sep...
Final Pachachaca - Emp. PE-22 Km 135+700

AÑO 2019

Junio 2019



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

Críticas de la nueva Gestion del Gore-Junín a su antecesor

Para el Gobierno Regional de Junín (GRJ) el perfil de la Carretera Huaycán - Cieneguilla - Cieneguilla - Yauli - Fajachaca, PE23, vía alterna a la Carretera Central, elaborado durante la gestión de Angel Unchupaco, no sirve y no debió darse la viabilidad.

IRREGULARIDADES. Para la actual gestión el estudio elaborado por la empresa JNR Consultores SA por S/ 6 879,500 no sirve porque existen errores en los informes presentados por los evaluadores.

No se realizó una evaluación correcta al perfil reforzado de la creación de la Carretera Central Huaycán con CUI N°2426163.

Hay un inusitado aceleramiento en diversos informes, que no cuentan con el sustento respectivo e incumplen con los entregables, por lo que no debió ser aprobado. Consideran que existe un perjuicio económico porque se pagó por un expediente que no sirve.

Además, faltan abundante documentación sustentatoria del los estudios, por ello concluyen que el Estado recibió y aceptó un perfil mal elaborado.

INVOLUCRADOS. Por estos hechos el exgobernador, el ex gerente regional Javier Yauri, el exgerente de estudios Julio Nakandakare, los trabajadores Juan Adauto, Ricardo Vivanco, Fredy Castro, Carlos Caspar, Devlin Portocarrero, Victor Chávez, Francisco Sokano, Herbert Bravo, Pavel Yuparo, Elmer Vásquez y



FECHA El perfil fue presentado en diciembre del año pasado. [COMERCIO](#)

DENUNCIAN A EXGOBERNADOR Y FUNCIONARIOS

Para el GRJ, el perfil de la vía alterna de la Carretera Central carece de valor

Estudios de carretera Huaycán - Cieneguilla - Santiago de Tuná - Yauli, estarían mal elaborados

OLIVIA MEDINA
medinao@pcc.com.pe

Juan Arancibia, fueron denunciados como autores del delito contra la administración pública en la modalidad de conclusión agravada.

Mientras que la empresa JNR Consultores SAC, fue denunciada como cómplice primario por el mismo delito. Están en curso otras 20 acu-

saciones que a la fecha están en obtención de pruebas por diferentes órdenes y se formalizarán en las siguientes semanas. Por los casos presentados las denuncias alcanzan a cerca 50 personas, entre ellas Javier Yauri, William Bejarano, Julio Nakandakare, Jean Díaz, entre otros.

Denuncias

A la fecha el ente regional presentó ante la Fiscalía Anticorrupción 17 denuncias contra el exgobernador.

Febrero 2020

AÑO 2020



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

Abril 2020

gob.pe Plataforma digital única del Estado Peruano

Inicio > El Estado > MTC > Noticias > MTC cumple con clasificar como ruta nacional ej-.

[Ministerio de Transportes y Comunicaciones](#)

MTC cumple con clasificar como ruta nacional eje de la nueva Carretera Central

Nota de prensa

Medida permite que el sector pueda intervenir en la vía para iniciar la elaboración del expediente técnico y ejecutar la obra. Según estudios de preinversión, el proyecto está valorizado en más de S/11 000 millones.

Fotos: MTC

MTC
25 de febrero de 2020 - 7:19 a. m.

Artículo 1.- Clasificación de vía proyectada como Ruta Nacional

Clasificar el eje proyectado de la Carretera Central: Huaycán – Cieneguilla - Santiago de Tuna - San Andrés de Tupicocha - San Damián - Yuracmayo - Yauli - Pachachaca - Emp. PE-22 como Ruta Nacional, con el Código PE-22 D, cuya trayectoria queda determinada de la siguiente manera: Emp. PE-22 - Cieneguilla - San Mateo - Emp. PE-22.

Artículo 2.- Incorporación al Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC

Incorporar en el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC vigente, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, la Ruta Nacional clasificada en el artículo 1 de la presente Resolución Ministerial.

Artículo 3.- Actualización del Mapa Vial del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC

Disponer que la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Disponibilidad de Predios, actualice el Mapa Vial del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, conforme a lo dispuesto en la presente Resolución Ministerial.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

CARLOS LOZADA CONTRERAS
Ministro de Transportes y Comunicaciones
1858662-1

GRJ TRANSFIERE A MTC UNIDAD EJECUTORA DE NUEVA CARRETERA CENTRAL

RESUMIDO DE NOTICIA

El Gobierno Regional Junín (GRJ) cumplió con la transferencia al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) de la de la Unidad Formuladora y Ejecutora Institucional del proyecto de la autopista cuatro carriles Cieneguilla-Huaycán-Santiago de Tuna-San Andrés de Tupicocha-San Damián-Yuracmayo-Yauli-Pachachaca-La Oroya, a través a la Carretera Central.

El MTC "cuenta con las competencias legales correspondientes, así como con la capacidad técnica y operativa para ser Unidad Formuladora y la Unidad Ejecutora Institucional" del mencionado proyecto, señala un oficial de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto de esa entidad nacional, remitido al gobernador regional de Junín, Fernando Cirhuale.

A su turno la autoridad regional mencionó que se consiguió concretar dos factores importantes para coconstruir la autopista. "El trabajo en conjunto con las autoridades está generando que se concreten muchas obras y la más importante es la Carretera Central que incluso es denominada por los funcionarios de la MTC como la más costosa, ya que bordea los 11 millones de soles".

GOBIERNO REGIONAL DE JUNÍN

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN A NIVEL DE PERÚ, REPUBLICANO DEL PROYECTO "CARRETERA CENTRAL- CIENEGUILLA- SANTIAGO DE TUNA- SAN ANDRÉS DE TUPICOCHA- SAN DAMIÁN- YURACMAYO- YAULI- PACHACHACA- EMP. PE-22"

INFORME N° 5 INFORME FINAL EVALUACIÓN ECONÓMICA



Gobierno contrata a Francia para la construcción de la nueva Carretera Central

El país galo instalará una Oficina de Gestión de Proyectos (PMO), similar al mecanismo usado en los Panamericanos Lima 2019, para brindar asesoría técnica sobre esta obra de S/ 11,571 millones.



Conforme a los criterios de The Trust Project



La nueva Carretera Central integrará al departamento de Lima con la carretera Longitudinal de la Sierra. (Foto: MTC)



Redacción EC

25/03/2021 17H44

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) seleccionó al Estado de Francia para que brinde asesoría técnica a nuestro país, mediante la modalidad de Gobierno a Gobierno, para la construcción de la Nueva [Carretera Central](#) y la Vía Expresa Santa Rosa del Callao.

PUBLICIDAD

Evento online

FORUMMBA

EL CAMINO DEL TRIUNFO PROFESIONAL

DEL 4 AL 7 DE JULIO DE 2023

Inscríbete

ÚLTIMAS NOTICIAS



AAP: Sector automotor crece 1,39% en primeros cuatro meses del año

AÑO 2021



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

En año después, en mayo del 2021, el MTC sin haber “revisado el estudio del Gore-Junín” contrata mediante la modalidad de gobierno a gobierno, los servicios de “Gestión de Proyectos” a la PMO-FRANCIA, en base a los estudios del Gore Junín, sin declarar sus deficiencias plenamente visibles.

AÑO 2021



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ
Consejo Departamental de Lima

Fase 1: “Revisión del Perfil”
Concursos públicos “Expresión de Interés”
!Quedaron desiertos!

PERÚ
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Viceministerio de Transportes
Nacional

RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Cofinanciado por
Asistencia
Técnica

egis
sotec

**CARRERA DANIEL ALCIDES
CARRIÓN ASISTENCIA TÉCNICA
PARA LA DIRECCIÓN DE
PROYECTOS (PMO)**

**PLIEGOS REVISIÓN DEL PERFIL CDAC (NCC)
APÉNDICE 1 – ALCANCE DE LOS SERVICIOS, SUS
ANEXOS Y APÉNDICES
FASE 1**

26 DE AGOSTO DE 2021

Informaciones relativas al documento

INFORMACIONES GENERALES

Autoridad: MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Referencia: NCC-F1-PMO-PVN-EPE-LT-0001-A
Versión: 1

Otro importante objetivo es analizar otros posibles corredores a través de un análisis multicriterio durante los **60 primeros días de los Servicios**. El Consultor deberá realizar la revisión del trazado propuesto (color rojo) por la empresa JNR en el año 2018 (documento NCC-F1-PMO-PVN-EPE-LT-0001-A) vía quebrada del Lurín que es el trazado base, como también verificar la viabilidad técnica y económica de los otros corredores nuevos, ver plano abajo.

Para tanto, el Consultor deberá recoger un máximo de información en el tiempo indicado, para poder dar más robustez al análisis multicriterio.

Es importante resaltar que estos corredores son indicativos y a título de información, pero no limitativos.

PERÚ - PROYECTO NACIONAL: Nueva Carretera Central y Vía Expresa Surco - Tarma. Componente técnico de última de inversión de proyecto
EPE - SERVICIO APÉNDICE 1 – ALCANCE DE LOS SERVICIOS - FASE 1 - Agosto de 2021

8 / 74

Otro importante objetivo es analizar otros posibles corredores a través de un análisis multicriterio durante los **60 primeros días de los Servicios**. El Consultor deberá realizar la revisión del trazado propuesto (color rojo) por la empresa JNR en el año 2018 (documento NCC-F1-PMO-PVN-EPE-LT-0001-A) vía quebrada del Lurín que es el trazado base, como también verificar la viabilidad técnica y económica de los otros corredores nuevos, ver plano abajo.

Para tanto, el Consultor deberá recoger un máximo de información en el tiempo indicado, para poder dar más robustez al análisis multicriterio.

Es importante resaltar que estos corredores son indicativos y a título de información, pero no limitativos.

La PMO-FRANCIA en el año 2021, busco un Consultor, para la Fase 1 “REVISIÓN DE PERFIL”

AÑO 2022

LA PMO-FRANCIA como “Consultor”



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ
Consejo Departamental de Lima

Adenda N° 2 al Contrato de Estado a Estado

Posteriormente, el 8 de febrero de 2022, se suscribió la Adenda N° 2 al Contrato de Estado a Estado, conviniendo las partes que la PMO brinde los servicios de forma directa para la “Revisión y optimización del Perfil y Plan de Intervención Arqueológico” del Proyecto Nueva Carretera Central, por un monto de **€ 1 201 949,10*** incluye IGV, siendo el monto contractual vigente de la Asistencia Técnica de € 81 287 816 10⁸ (Ochenta y un millones doscientos ochenta y siete mil ochocientos dieciséis con 10/100 euros, incluido el IGV)⁹.

Cuadro N° 6
Contratos suscritos en la Fase 1 y 2 del Proyecto Nueva Carretera Central

Contrato	Monto	Duración (Días Calendario)	Fecha de Inicio (*)	Fecha Fin (**)
Revisión de Perfil - Adenda N° 02 del Contrato de Estado a Estado Consultor: PMO	US \$ 1 201 949,10	Etapas: Etapa 1: 132 (***) Etapa 2: 160 (****)	15/02/2022 (*****) 28/08/2022 (**)	27/06/2022 05/12/2022
Estudio de Medioambiente de la Carretera Daniel Alcides Carrión (CDAC-NCC) Consultor: INERCCO	US \$ 6 737 973,36	729	18/02/2022	17/02/2024
Estudio de Tráfico de la Carretera Daniel Alcides Carrión (CDAC-NCC) Consultor: Consorcio Leon & Godoy Consultores - Tranter Consultores SRL	US \$ 309 909,01	245	01/04/2022	02/12/2022
Estudio de Topografía de la Carretera Daniel Alcides Carrión (CDAC-NCC) Consultor: Global Mapping SAC	US \$ 532 710,87	160	19/07/2022	28/12/2022

(*) Fecha en las cuales se suscribieron los acuerdos y/o contratos

(**) Fecha estimada por la Comisión de Control de acuerdo al plazo de cada acuerdo y/o contrato

(***) Duración de la Etapa obligatoria, para la determinación del corredor (Análisis Multicriterio)

(****) Duración de la Etapa opcional, para la elaboración del perfil de proyecto con el corredor seleccionado

(*****): La Adenda N° 2 se suscribió el 8 de febrero de 2022, sin embargo, fue notificada a la PMO el 14 de febrero de 2022; es por ello que se dio inicio a la consultoría de revisión del Perfil del proyecto el 15 de febrero de 2022

Fuente: Contratos suscritos en la Fase 1 y 2 del Proyecto Nueva Carretera Central, entre Proviav Nacional y la PMO (Revisión de Perfil del Proyecto); y, entre Proviav Nacional y los Consultores encargados de la elaboración de los Estudios de Medio Ambiente y Tráfico Socioeconómico

Elaborado por: Comisión de Control a cargo del servicio de Control Concurrente.

Fuente: LA CONTRALORIA GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ SUBGERENCIA DE CONTROL DE MEGAPROYECTOS INFORME DE HITO DE CONTROL N° 24025-2022-CG/MPROY-SCC
(Nota: Se percibe un error en el Cuadro N° 6, deber ser euros en lugar de dólares)

AÑO 2022



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ
Consejo Departamental de Lima



CONSEJO DEPARTAMENTAL
DE LIMA

COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU

PRONUNCIAMIENTO

El COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ – Consejo Departamental de Lima, por recomendación de la COMISIÓN DE TRANSPORTES, habiendo tomado conocimiento de los diferentes procesos de selección de servicios de consultoría, convocados por la PMO-FRANCIA para realizar los estudios de "Revisión y Optimización del Trazo" de la nueva Carretera Central, denominada "Daniel Alcides Carrion (CDAC NCC)", definida por la ruta siguiente:

'EMP. PE-22 - CARRETERA HUAYCAN – CIENEGUILLA - SANTIAGO DE TUNA - SAN ANDRES DE TUPICOCHA - SAN DAMIAN YURACMAYO - YAULI PACHACHACA – EMP. PE-22'

Advierte lo siguiente:

PRIMERO: La PMO-FRANCIA ha detectado serias deficiencias técnicas, como las siguientes:

- Superposición en más de 30Km con el camino inca "Qhapaq Ñan", zona arqueológica declarada Patrimonio Mundial de la Humanidad.
- Cruza por varios pueblos, lo que involucra una importante cantidad de afectaciones prediales, que significarían: demandas sociales y legales, mayores costos de construcción y ampliaciones de plazo para la ejecución de obra, en perjuicio del estado.
- El trazo pasaría por la quebrada de Lurín, con los riesgos y peligros de: huaycos, deslizamientos, inundaciones; según estudios realizados por el INGENMET.
- Cuenta con numerosas curvas de radios reducidos que incumplían las normas de diseño del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para Autopistas, lo que reducirían la capacidad de la vía y provocarían accidentes de tránsito.

SEGUNDO: Para mantener la viabilidad del proyecto original "Daniel Alcides Carrion (CDAC NCC)" y dar solución a las serias deficiencias descritas, en el año 2021, la PMO-FRANCIA convocó a consultores para lograr obtener un trazo adecuado, pero con la condición de mantener el punto inicial y final de la actual carretera central. El Concurso quedó desierto, sin lograr ninguna propuesta de solución de trazo alternativo, por la exigencia de mantener la ruta fijada por CDAC NCC. Tenemos conocimiento que existe el propósito de presentar una solución para mediados del mes de Junio 2022, con una solución definitiva que se desconoce, sin precisar las fechas de inicio y terminación de los nuevos estudios definitivos.



CONSEJO DEPARTAMENTAL
DE LIMA

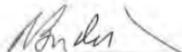
COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU

TERCERO: La PMO-FRANCIA, ha contratado los servicios de consultoría para los estudios de Medio Ambiente, Geología- Geotecnia, Tráfico y Topografía; sin embargo, estas especialidades no pueden desarrollarse correctamente, al no tener aún el trazo definitivo de la nueva carretera.

CUARTO: No se ha tomado en cuenta otro trazo planteado por el Gobierno Regional de Lima por la ruta Chulana – Olleros – Huarochiri – Cochas – Canchayllo - Pachacayo, vía que posibilitaría la descentralización de la capital, mejoraría la calidad de vida, comunicaría pueblos actualmente olvidados de la provincia de Huarochiri, y que no presenta los graves problemas que plantea el estudio denominado "Daniel Alcides Carrion (CDAC NCC)".

El COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ – Consejo Departamental de Lima, expresa su preocupación; considerando, que ha transcurrido un año, sin que la PMO-FRANCIA brinde a la ciudadanía una solución técnica y socialmente definitiva, presentando una ruta idónea para la nueva carretera central. Por ese motivo, exigimos al MTC su pronunciamiento, a fin de evitar que se mantengan los graves problemas que presenta la actual Carretera Central y los que provocaría la nueva ruta planteada hasta el momento, para definir una ruta que exigen para su desarrollo las regiones de Lima y Junín involucradas en esta importante carretera.

San Isidro, 30 de mayo de 2022



Ing. **ROQUE BENAVIDES GANOZA**
Decano
Colegio de Ingenieros del Perú
Consejo Departamental de Lima



Ing. **JORGE CUEVA NOLBERTO**
Director Secretario
Colegio de Ingenieros del Perú
Consejo Departamental de Lima



Ing. **LUIS VERA BARANDIARÁN**
Presidente
Comisión de Transportes
Colegio de Ingenieros del Perú
Consejo Departamental de Lima

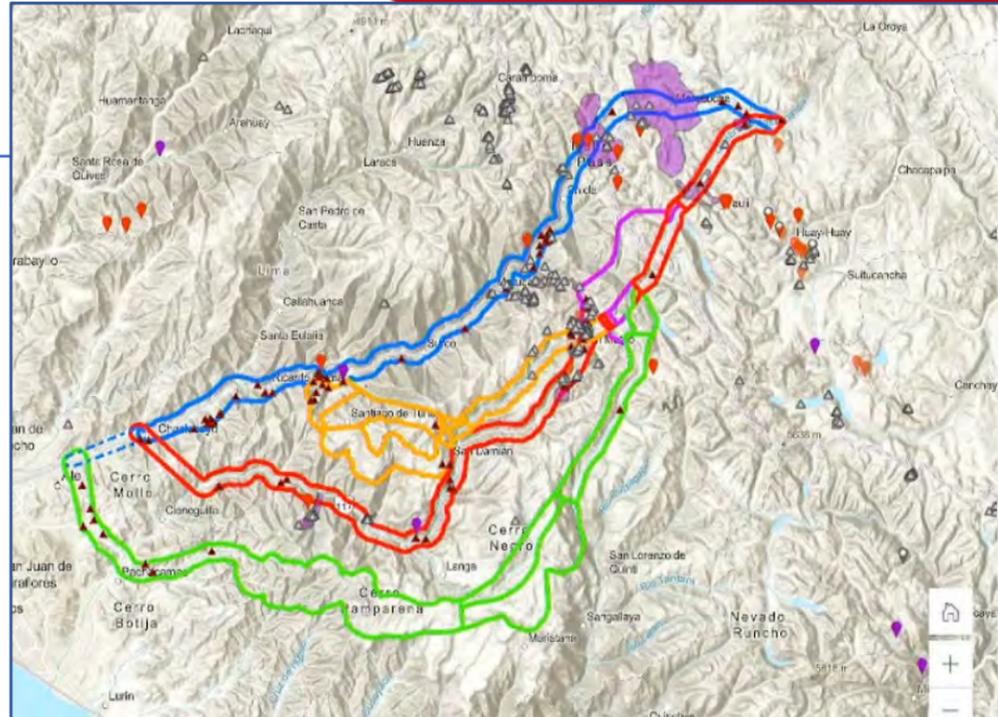
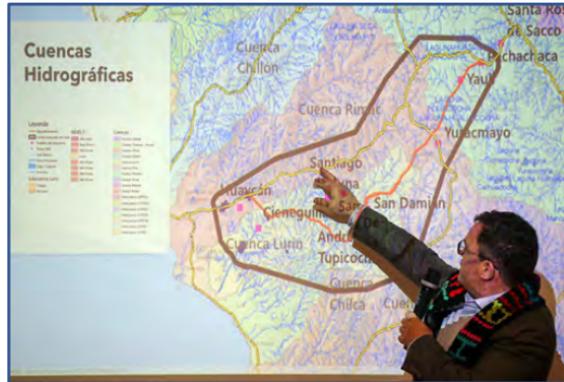
AÑO 2022



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

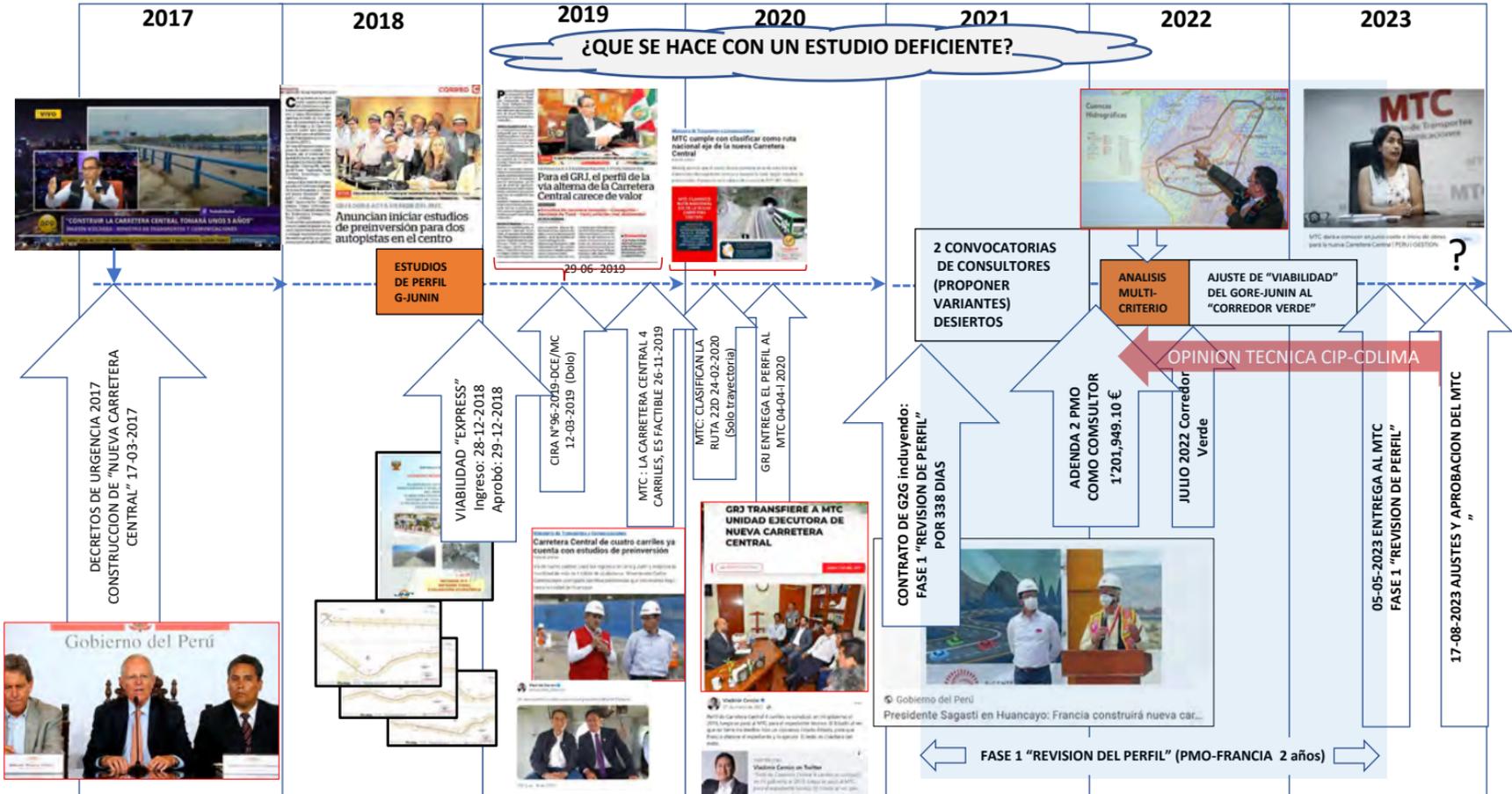
Se presenta el Corredor Verde

En Huancayo, en Julio del 2022,



!Área de Influencia Insuficiente!

TRAMITOLOGÍA: Mutación de los Estudios del GORE-JUNIN a CORREDOR VERDE



Año 2023 05_Setiembre

Revisión del expediente "Revisión de Perfil"

Por parte del CIP-CDLIMA



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

**CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA**

CUARTO PRONUNCIAMIENTO
PROYECTO: "NUEVA CARRETERA CENTRAL" – CUI N.º 2436163
"REVISIÓN DEL PERFIL"

El Colegio de Ingenieros del Perú - Consejo Departamental de Lima en atención al documento remitido el día 24 de agosto del presente año por Provias Nacional, relativo al Expediente Técnico "Revisión de Perfil" de la Nueva Carretera Central, realizado por PMO - FRANCIA y aprobado por el MTC, documento solicitado por el CIP - CDLIMA con antelación bajo el marco de la Ley de Transparencia, se permite exponer lo siguiente:

- Los planos y documentos técnicos entregados por Provias Nacional, **no llevan la firma de profesionales ni sus registros en el Colegio de Ingenieros del Perú**. Esto podría ser motivo de sanción, cumpliendo con el Reglamento de la Ley N° 29858 que regula el ejercicio profesional.
- Se ha verificado que el trazado de la vía, **no cumple con la normativa nacional de Diseño Geométrico para Autopistas DG-2018**, que especifica los parámetros relacionados con nuestra variada geografía, para alturas mayores de 3,000 msnm. El trazo por un territorio que han denominado "Corredor Verde", considera secciones con parámetros de diseño mucho menores a lo normado, tales como: **Velocidad de diseño de 60 Km/h para tramos donde se exige un mínimo 70 Km/h. Separador Central de 2,80 metros cuando corresponde un mínimo de 6,00 metros. Bermas Laterales de 1,20 metros donde la norma establece 3,00 metros como mínimo. Incluye también, curvas consecutivas con radios mínimos de 150 metros, radios que, según las normas vigentes, solo son aplicables para sectores críticos.**
- El documento **NCCG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-E-INFORME FINAL ETAPA2 VOLUMEN2_2-1-Tráfico**, muestra las figuras 2.1-34 y 2.1-35 correspondientes a un modelo de transporte esquelizado proyectado para los siguientes ramales: **"Avenida La Molina", "Empalme LM-117 de La Molina a Cienguequilla", "LM -797 de Lurín a Cienguequilla", "Vía de Evitamiento- La Oroya" y la "Vía variante Río Blanco-Huari"**, y los tramos después de la Oroya: **"Palpa - Dr. Las Vegas", "Huari -Jauja",** sectores cuya proyección de tráfico previsto para el periodo 2031 - 2051, superarían los 4,000 Veh/día. Esto exige construir la **"NUEVA CARRETERA CENTRAL"** con características de **AUTOPISTA**. El Informe de Viabilidad Socioeconómica del nuevo proyecto, deberá considerar las inversiones adicionales que se requieran, a fin de sincrar el monto de inversión.



**CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA**

- Para los sectores altos de Cienguequilla, se han observado cambios sustanciales en el trazo con respecto a lo proporcionado el pasado mes de mayo, aparentemente con el propósito de disminuir las expropiaciones en este Distrito. Sin embargo, no se han mejorado las consideraciones técnicas y económicas del trazo anterior. En los planos **NCCG-F1-COL-RPE-TRA-PLA-7004-B** y **NCCG-F1-COL-RPE-TRA-PLA-7005-B**, se verifica que el **Viaducto que cruza la quebrada de Lurín tendría una longitud mayor de 1 Km y una altura mayor de 150m**, sobre el lecho del río. Dicha estructura requeriría de un diseño especial y un mayor costo de inversión que afectaría la viabilidad económica del proyecto, **así también los viaductos deben contar con un diseño sísmico seguro que vaya acorde a las condiciones de alta sismicidad del lugar**. Los intercambios de **"La Molina"** y **"Lurín"**, no están relacionados geoméricamente con el nuevo trazo, muestran ramales más largos y complejos, lo que afectarían predios y terrenos en la proximidad del río Lurín. **Las modificaciones previas a la aprobación de la "Revisión del Perfil", no empalman técnicamente con los planos de Diseño Geométrico. Tampoco se observan actualizaciones de otros capítulos del estudio tales como "Estructuras", "Medio Ambiente", "Costos y Presupuestas" y "Evaluación financiera".**
- Los estudios de Geología y Geotecnia, siguen bastantes genéricos. Por ejemplo, los taludes de corte, mantienen una misma inclinación de 4:1 (Vertical/Horizontal), asumiendo seguramente que todo el material es homogéneo y evitando que quebradas como Tinajas y otras, altamente sensibles a flujos de detritos (huaycos), requieren tratamientos especiales para los taludes. Medidas mitigadoras ante los **"Peligros por Movimientos de Masas"** indicados por INGENMET, no han sido analizadas, olvidando experiencias de muchos eventos catastróficos en el Perú.
- Con respecto al Perfil de Inversión del Proyecto por parte de la Unidad Formuladora (**NCCG-F1-COL-RPE-GEN-IFM-0005-D-INFORME FINAL ETAPA2 VOLUMEN2_2-13-costos**), Provias Nacional no indicó que aún se encuentra en proceso de actualización (Código de Inversión CUI 2436163).
- Aún no se nos ha hecho entrega de los siguientes "Anexos":
 - Anexo 2.2-2: DWG Editables.
 - Anexo 2.2-3: Elementos de Curvatura.
 - Anexo 2.3-2: Mapa resumen de datos geológicos y geotécnicos.
 - Anexo 2.3-3: Mapa resumen de áreas de acopios potenciales.
 - Anexo 2.4-1: Ficha de Carteras.
 - Anexos de Estudio de Pavimentos.
 - Anexos de Estudio de Túneles.



**CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA**

- Anexo de Estudio de Arqueología
- Anexo de Estudio de Medioambiente
- Anexo de Estudio de Señalización y Seguridad
- Anexo de Estudio de Tráfico.

El Colegio de Ingenieros del Perú - Consejo Departamental de Lima recomienda al Consejo Fiscal del Ministerio de Economía y Finanzas, actuar de oficio, verificando que lo que denominan "Revisión de Perfil", contiene serias incongruencias técnicas que generarían mayor tiempo de ejecución, mayores expropiaciones e incremento de costos mayores que lo previsto por los proyectistas.

Finalmente, nuestra institución expresa estar dispuesta a colaborar con decisiones que respeten las normas técnicas, a fin de que las evaluaciones relacionadas con Proyectos de inversión en nuestro país, sean técnica y económica eficientes, para beneficiar a todos los sectores del Perú.

Se hizo: 05 de Setiembre del 2023



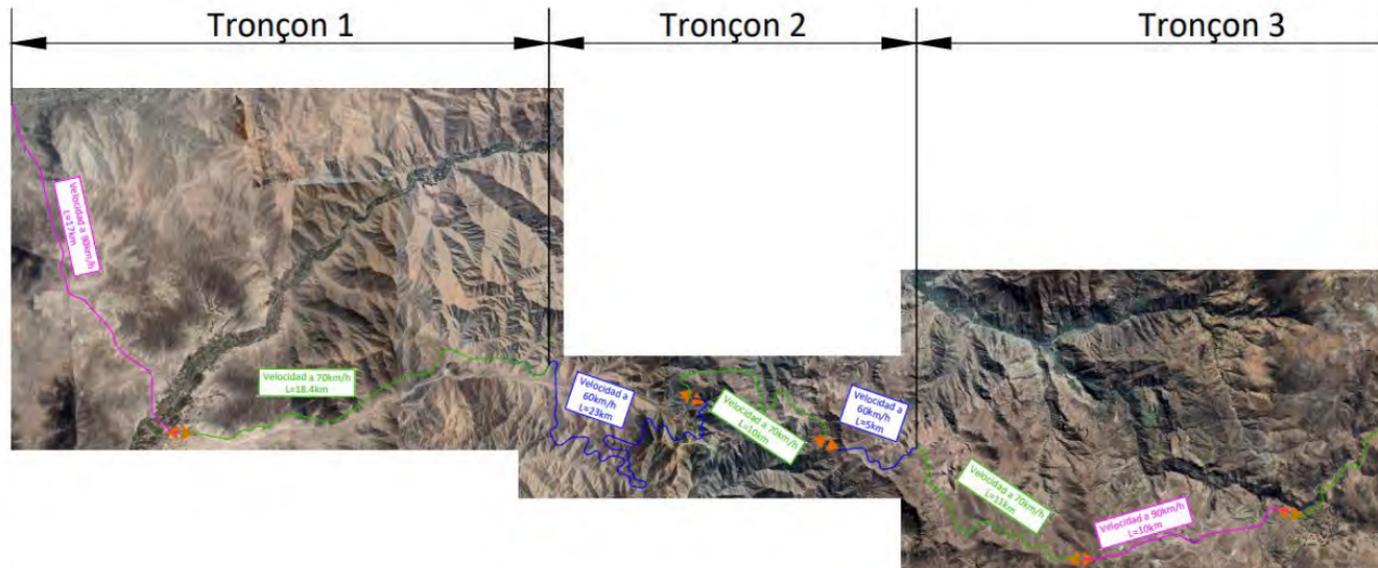

Ing. ROQUE BENAVIDES GANOZA
Decano


Ing. JORGE CUEVA NOLBERTO
Director Secretario



Observación 2 del CIP_CD LIMA

Velocidad de Diseño 60Km/h “Corredor Verde”



Ministerio de Transportes y Comunicaciones

PMO FRANCIA



REVISIÓN Y OPTIMIZACIÓN DEL ESTUDIO DE PERFIL DE LA CARRETERA DANIEL ALCIDES CARRIÓN (CDAC-NCC)

ETAPA 2 - INFORME FINAL

REV.	A	Creación del documento	01/12/22	LTO	GV1	PMO
		Descripción	Fecha	Dibu.	Espe.	Apro.

--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--

PLANO
Sinóptico velocidad
PLANO 1
NCCG-F1-COL-RPE-GEN-PLG-0012-A
1 / 15 000

Contenido de Entregable "Avance de la Revisión de Perfil del Proyecto Nueva Carretera Central"

El Apéndice 1 – Alcance de los Servicios³⁰ para la Revisión del Perfil del Proyecto Nueva Carretera Central, que forma parte de la Adenda N° 2 al Contrato de Estado a Estado, establece criterios y la normativa para el Diseño Geométrico (Velocidad de Diseño y Curvas sucesivas) y Túneles (Sección Transversal), de acuerdo a lo siguiente:

- Para el análisis multicriterio, como criterio de factibilidad técnica, la conformidad con los parámetros de una autopista de categoría 1, considera un **radio mínimo de acuerdo a las normas vigentes y la velocidad de 70 – 80 km/h.**
- Las **normas referidas a obras viales de uso obligatorio son la normativa técnica peruana**, citando, entre otras: Manual de Puentes, Manual de Carreteras: Diseño Geométrico, Manual de Carreteras: "Túneles, Muros y Obras Complementarias", así como, "Suelos, Geología, Geotecnia y Pavimentos", y no considera el uso de normativa Internacional.

De la revisión selectiva al contenido del Entregable N° 8.7 "Informe de Avance de Revisión de Perfil (Informe de avance Etapa 2 – Volumen 2)", se advierte que, el desarrollo de las especialidades de Diseño Geométrico ("Velocidad de diseño" y "Curvas Sucesivas"), así como, en Túneles (Sección Transversal), **considera parámetros de diseño diferentes a lo establecido en la normativa nacional**, pese a que el Alcance de los Servicios para la revisión del Perfil del Proyecto Nueva Carretera Central, establece la **obligatoriedad de su uso**; parámetros de diseño que además, son incompatibles con las disposiciones y realidad vial nacional, conforme se detalla a continuación:

- Diseño Geométrico - Velocidad de Diseño:

El Proyecto Nueva Carretera Central, considera el diseño de una **Autopista de primera clase** que presenta una **orografía de nivel escarpado**, con base al Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG-2018³¹ (Considerado en el alcance de los servicios de uso obligatorio).

La Tabla 204.01 "Rangos de Velocidad de Diseño en función a la clasificación de la carretera por demanda y orografía" del referido Manual de Carreteras, determina que la velocidad de diseño de un tramo homogéneo VTR con orografía accidentada varía entre **70 km/h a 100 km/h**, y para orografía escarpada oscila entre los **70 km/h y 80 km/h**.

Sin embargo, el Entregable N° 8.7 "Informe de Avance de Revisión de Perfil (Informe de avance Etapa 2 – Volumen 2)", presentado por la PMO a través de la Carta N° NCCG-F1-PMO-GEN-CAR-0452-A de 7 de marzo de 2023, considera tramos de velocidades de **60 km/h, no permitido** para orografía escarpada, de acuerdo a la normativa nacional, señalando lo siguiente:

Y...)

2.2.4.1.1 Radios Mínimos en curva – velocidad de diseño (...):

Se consideró una autopista de primera clase en terrenos accidentado (tipo 3) y escarpado (tipo 4), según el programa y la clasificación del MTC.

(...) se consideraron tramos de velocidades de **60 km/h, 70 km/h y 90 km/h**.



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ
Consejo Departamental de Lima

Normas Peruanas Para Carreteras DG-2018 MTC

CAPÍTULO I CLASIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS

SECCIÓN 101 Clasificación por demanda

Las carreteras del Perú se clasifican, en función a la demanda en:

101.01 Autopistas de Primera Clase

Son carreteras con IMDA (Índice Medio Diario Anual) mayor a 6 000 veh/día, de calzadas divididas por medio de un separador central mínimo de 6.00 m; cada una de las calzadas debe contar con dos o más carriles de 3.60 m de ancho como mínimo, con control total de accesos (ingresos y salidas) que proporcionan flujos vehiculares continuos, sin cruces o pasos a nivel y con puentes peatonales en zonas urbanas.

La superficie de rodadura de estas carreteras debe ser pavimentada.

101.02 Autopistas de Segunda Clase

Son carreteras con un IMDA entre 6 000 y 4 001 veh/día, de calzadas divididas por medio de un separador central que puede variar de 6.00 m hasta 1.00 m, en cuyo caso se instalará un sistema de contención vehicular; cada una de las calzadas debe contar con dos o más carriles de 3.60 m de ancho como mínimo, con control parcial de accesos (ingresos y salidas) que proporcionan flujos vehiculares continuos; pueden tener cruces o pasos vehiculares a nivel y puentes peatonales en zonas urbanas.

La superficie de rodadura de estas carreteras debe ser pavimentada.

101.03 Carreteras de Primera Clase

Son carreteras con un IMDA entre 4 000 y 2 001 veh/día, con una calzada de dos carriles de 3.60 m de ancho como mínimo. Puede tener cruces o pasos vehiculares a nivel y en zonas urbanas es recomendable que se cuente con puentes peatonales o en su defecto con dispositivos de seguridad vial, que permitan velocidades de operación, con mayor seguridad.

La superficie de rodadura de estas carreteras debe ser pavimentada.

101.04 Carreteras de Segunda Clase

Son carreteras con IMDA entre 2 000 y 400 veh/día, con una calzada de dos carriles de 3.30 m de ancho como mínimo. Puede tener cruces o pasos vehiculares a nivel y en zonas urbanas es recomendable que se cuente con puentes peatonales o en su defecto con dispositivos de seguridad vial, que permitan velocidades de operación, con mayor seguridad.

La superficie de rodadura de estas carreteras debe ser pavimentada.

101.05 Carreteras de Tercera Clase

Son carreteras con IMDA menores a 400 veh/día, con calzada de dos carriles de 3.00 m de ancho como mínimo. De manera excepcional estas vías podrán tener carriles hasta de 2.50 m, contando con el sustento técnico correspondiente.

Estas carreteras pueden funcionar con soluciones denominadas básicas o económicas, consistentes en la aplicación de estabilizadores de suelos, emulsiones asfálticas y/o micro pavimentos; o en afirmado, en la superficie de rodadura. En caso de ser pavimentadas deberán cumplirse con las condiciones geométricas estipuladas para las carreteras de segunda clase.

Tabla 204.01
Rangos de Velocidad de Diseño en función a la clasificación de la carretera por demanda y orografía.

CLASIFICACIÓN	OROGRAFÍA	VELOCIDAD DE DISEÑO DE UN TRAMO HOMOGÉNEO VTR (km/h)																			
		30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130									
Autopista de primera clase	Plano																				
	Ondulado																				
	Accidentado																				
Autopista de segunda clase	Plano																				
	Ondulado																				
	Accidentado																				
Carretera de primera clase	Plano																				
	Ondulado																				
	Accidentado																				
Carretera de segunda clase	Plano																				
	Ondulado																				
	Accidentado																				
Carretera de tercera clase	Plano																				
	Ondulado																				
	Accidentado																				

204.03 Velocidad específica de los elementos que integran el trazo en planta y perfil

!Estimaciones de Tráfico, menguando la importancia de vías al Norte y al Sur del País



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ
Consejo Departamental de Lima



INFORME DE DESEMPEÑO 2022

Concesión Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos

47. Como se aprecia, el IMD promedio durante el año 2022 fue de 754 vehículos por día. A lo largo de los meses de dicho año, la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos en promedio que los respectivos meses del año anterior; sin embargo, cabe notar que, en octubre y diciembre de 2022, se evidenció que el flujo vehicular tuvo como resultado un IMD inferior al del año anterior.



Figura 2.1-23 Volúmenes de tráfico asignados a la red vial en el Modelo (Elaboración L&G y Tranter)

!Estimaciones de Tráfico, menguando la importancia de vías al Norte y al Sur del País



Figura 2.1-40 Distribución del volumen de tráfico que transita por ACC

De la figura anterior se puede observar que, con la implementación de la NCC, la mayor parte del tráfico vehicular que se quedaría en la Actual Carretera Central (ACC) corresponde a orígenes/destinos que quedan en poblaciones cercanas entre Ricardo Palma y Surco. Estos viajes se dirigen tanto a Huancayo por la Ruta PE-3S, como al Norte por la Ruta PE-3N principalmente. Una menor proporción se dirigiría hacia el NorEste a San Ramón y Pucallpa por la Ruta PE-22B.

Es importante anotar que, de los resultados del modelo se observa que el volumen de tráfico que se dirige al Norte y Nor-Este utilizaría la Vía de Evitamiento La Oroya. Es decir que, la implementación de la Vía de Evitamiento favorecerá a la demanda en la actual Carretera Central.



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

De la figura anterior se puede observar que, con la implementación de la NCC, la mayor parte del tráfico vehicular que se quedaría en la Actual Carretera Central (ACC) corresponde a orígenes/destinos que quedan en poblaciones cercanas entre Ricardo Palma y Surco. Estos viajes se dirigen tanto a Huancayo por la Ruta PE-3S, como al Norte por la Ruta PE-3N principalmente. Una menor proporción se dirigiría hacia el NorEste a San Ramón y Pucallpa por la Ruta PE-22B.

Es importante anotar que, de los resultados del modelo se observa que el volumen de tráfico que se dirige al Norte y Nor-Este utilizaría la Vía de Evitamiento La Oroya. Es decir que, la implementación de la Vía de Evitamiento favorecerá a la demanda en la actual Carretera Central.

!MODELO ABSURDO!, CENTRALISMO – MAYORES INVERSIONES – NO INCLUYE CHANCAY

Observación 3 del CIP_CDLIMA Congestionamiento en vías contiguas.

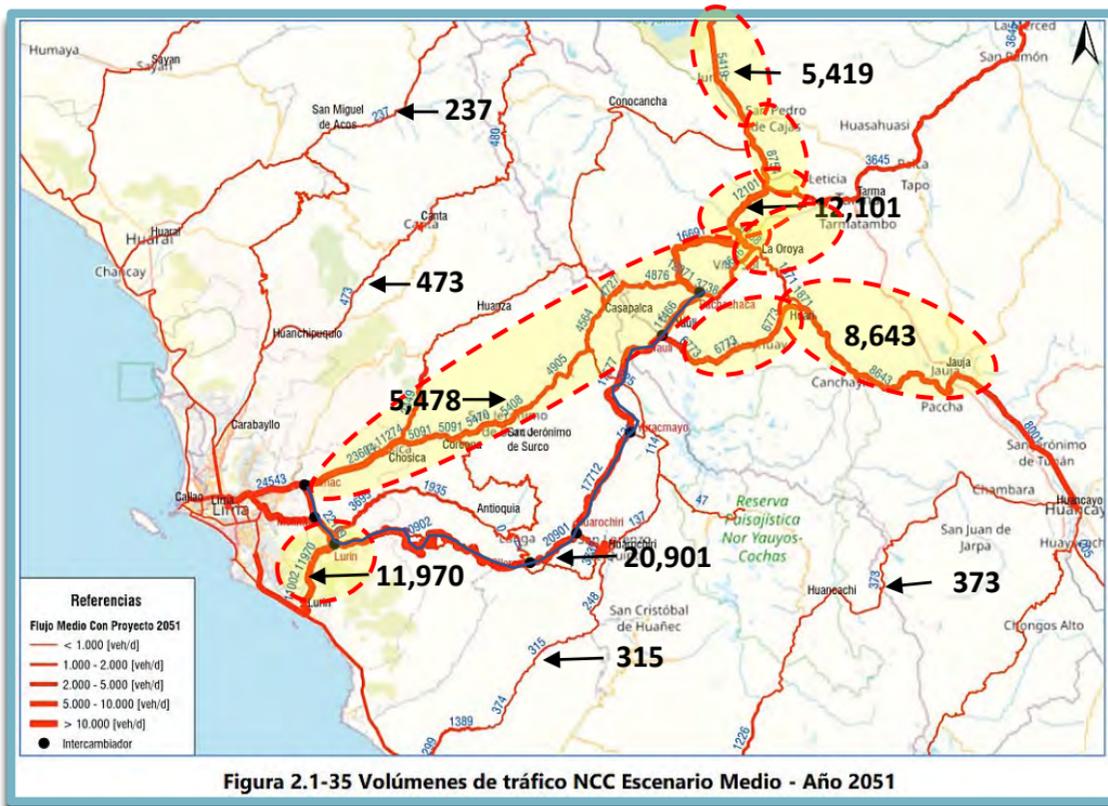


Figura 2.1-35 Volúmenes de tráfico NCC Escenario Medio - Año 2051

Guía general de identificación, formulación y evaluación de proyectos de inversión

Alternativas de solución

Las acciones que se definan en el planteamiento de las alternativas de solución deben representar una solución integral al problema central identificado. Las acciones no deben constituir gasto corriente, como actividades de operación y mantenimiento de una UP, como por ejemplo, actividades permanentes de eventos culturales, espectáculos, concursos, entre otros.

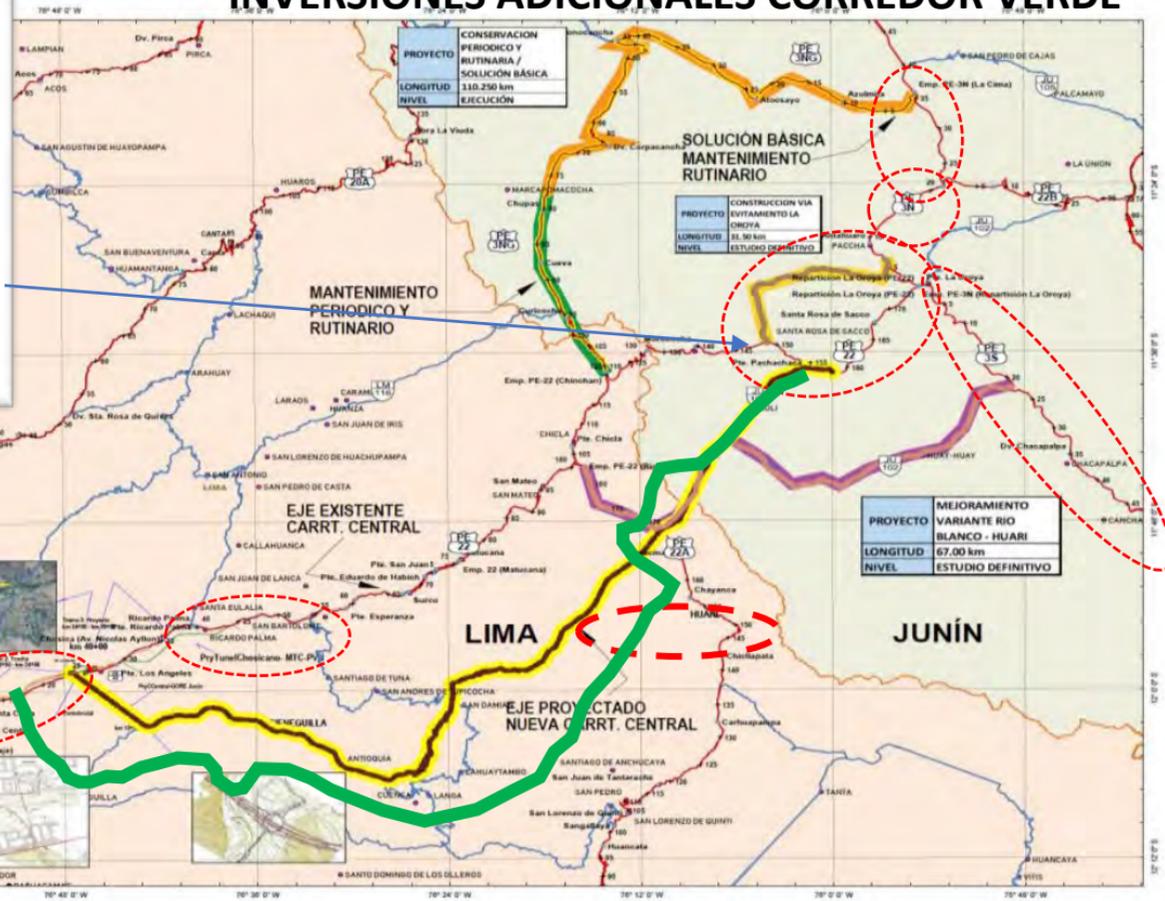
Fraccionamiento de proyectos de inversión
Una situación de fraccionamiento ocurre cuando un proyecto de inversión no comprende todas las acciones necesarias para solucionar completamente el problema central. Ante esta situación, y debido a que el proyecto solo constituye una solución parcial, siempre requerirá de otras inversiones para implementar las acciones omitidas; caso contrario, no se proveerá el bien o servicio cumpliendo con los niveles de servicio o estándares de calidad establecidos por el Sector competente.

https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/capacitacion/es/2023/Capacitacion_2023_03_01.pdf

INVERSIONES ADICIONALES CORREDOR VERDE

Características de la Carretera

DESCRIPCION	ETD
FECHA	06-2018
ESTADO	Estudio Definitivo
Red Vial	Red Vial Nacional
Clase de carretera	Carretera 3ª Clase
MSD	-4.000 veh./día
Longitud	27.02 km
Capacidad	Trazos de 50 y 60 km/h
Ancho de carril	3.60 m
Ancho de banquina	2.60 m
Nivel	1 nivel 1.200 m longitud
Clases de pavimentos	02 pavos inferiores 02 pavos superiores
Intercambios	02 Viaducto
Observaciones	Cana concreto (30 cm)





! IMPORTANCIA DE LA OROYA, PARA MINISTRA Y LA PMO-FRANCIA!

Ministra Paola Lazarte: nueva carretera Central estaría concluida en el 2031

Conectará Lima con seis regiones del centro del país



Se ha previsto que la nueva carretera Central tenga conexión con el Mercado Mayorista de Lima, ubicado en el distrito limeno de Santa Anita.

19:19 | Lima, may. 29.



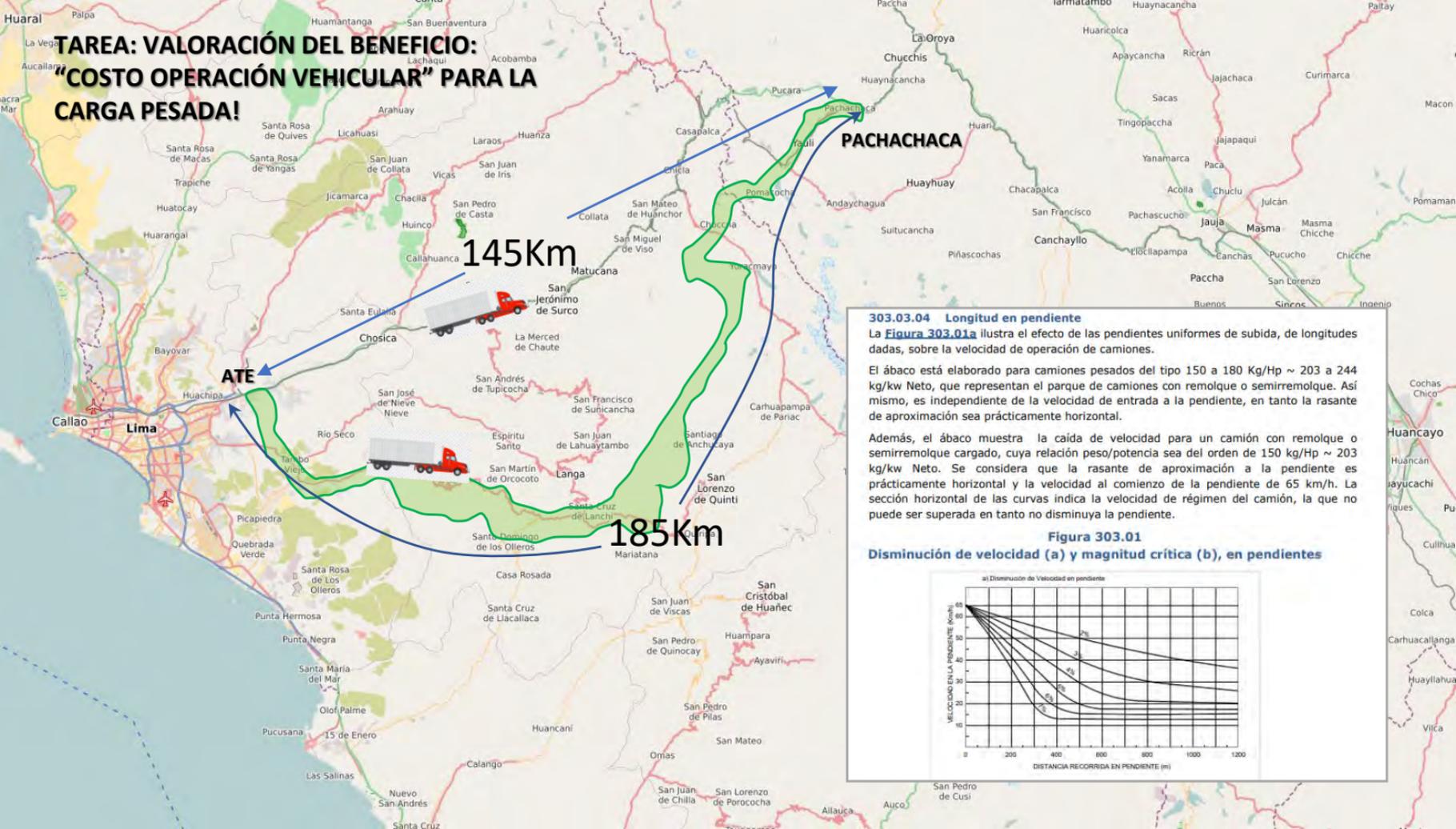
La nueva carretera Central Daniel Alcides Carrión, que conectará Lima con seis regiones del centro del país, estaría concluida en el 2031, estimó hoy la titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Paola Lazarte.

Manifiesto que está previsto que esta obra de gran envergadura tenga conexión con el Mercado Mayorista de Lima, ubicado en el distrito limeno de Santa Anita, y que en junio próximo se dará a conocer el costo y la fecha de inicio de obras.

"Ni bien empieza la licitación, la Oficina de Gestión de Proyectos (PMO) empieza con la convocatoria o el contrato para los estudios definitivos y es hacia el 2025 y 2026 que se inicia la obra. Entonces, estamos avanzando con un proyecto y al 2031 se culminaría", detalló a través de la Red de Comunicación Regional (RCR).



TAREA: VALORACIÓN DEL BENEFICIO: "COSTO OPERACIÓN VEHICULAR" PARA LA CARGA PESADA!



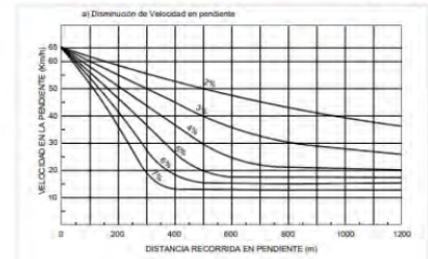
303.03.04 Longitud en pendiente

La **Figura 303.01a** ilustra el efecto de las pendientes uniformes de subida, de longitudes dadas, sobre la velocidad de operación de camiones.

El ábaco está elaborado para camiones pesados del tipo 150 a 180 Kg/Hp ~ 203 a 244 kg/kw Neto, que representan el parque de camiones con remolque o semirremolque. Así mismo, es independiente de la velocidad de entrada a la pendiente, en tanto la rasante de aproximación sea prácticamente horizontal.

Además, el ábaco muestra la caída de velocidad para un camión con remolque o semirremolque cargado, cuya relación peso/potencia sea del orden de 150 kg/Hp ~ 203 kg/kw Neto. Se considera que la rasante de aproximación a la pendiente es prácticamente horizontal y la velocidad al comienzo de la pendiente de 65 km/h. La sección horizontal de las curvas indica la velocidad de régimen del camión, la que no puede ser superada en tanto no disminuya la pendiente.

Figura 303.01
Disminución de velocidad (a) y magnitud crítica (b), en pendientes



CAMIONES EN ATE: DESCARGA EN MERCADOS MAYORISTAS

<https://gestion.pe/peru/aumento-el-ingreso-de-camiones-a-mercados-mayoristas-de-lima-reporto-el-midagri-noticia/>

Aumentó el ingreso de camiones a mercados mayoristas de Lima, reportó el Midagri

El número de camiones a los alrededores creció por la liberación de 15a avenida a la altura de La Victoria, informó el organismo.

Continuar

3 Simples Pasos

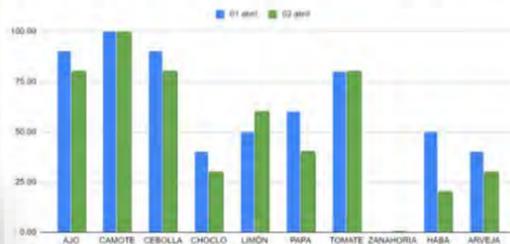
1. Como

oristas-de-lima-reporto-el-midagri-noticia/

viernes, que pasaron de 58% a 65% el día de hoy.

El Midagri destacó que muchos vehículos de carga pesada están llegando a los principales centros de abastos con varias horas de retraso, puesto que están usando rutas alternas y así evitar aquellos puntos donde hay existe presencia de piquetes de huelguistas.

LIMA METROPOLITANA: STOCKS ESTIMADO DE PRICIPALES PRODUCTOS EN EL GRAN MERCADO MAYORISTA DE LIMA (%)



Hoy el número de camiones que ingresaron a los GMLL y MMF aumentó con respecto a los dos últimos días. Por ejemplo, en Santa Anita ingresaron **596 camiones** de diferentes partes del país, siendo este número mayor al registrado ayer viernes (563 camiones), mientras al MMF llegaron **105 camiones** con frutas, más que el día anterior (85 camiones).

Los stocks al mayor centro de abastos de La Victoria se han recuperado y las existencias de las principales frutas están en 65% (ayer estuvieron en 58%).



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

El Comercio

Lunes a viernes **5 P.M.** **LA DEFENSA** VER MÁS

LIMA

La Parada: camiones no respetan prohibición para descargar

Pese a que se amplió zona rígida para vehículos pesados, unos 40 ingresan al día al mercado. Comerciantes apelarán norma

EDUCACIÓN
MEDIO AMBIENTE
GASTRONOMÍA
DEPORTE

Lee todas las notas



Habrá mayor seguridad en mercados de Santa Anita para prevenir asaltos



Muchos de los delincuentes aprovechan la conglomeraación de personas en el Mercado Mayorista y en el Mercado de Productores para perpetrar los robos y asaltos.

La **Policía Nacional** hará mayor patrullaje y por tanto habrá mayor seguridad en el Mercado Mayorista y en el Mercado de Productores, los cuales son dos de los principales centros de abastecimiento de la capital limeña. Esto con la finalidad de prevenir asaltos y robos por parte de los delincuentes.

¿MERCADO DE SANTA ANITA?



Hacinamiento en hogares pone en riesgo de abuso sexual a niños

Desarrollan proyecto preventivo en **Ate y El Agustino**



ANDINA/Archivo
15:20 | Lima, nov. 14.

El hacinamiento en los hogares es uno de los factores que ponen en riesgo de sufrir abuso sexual a los niños, niñas y adolescentes, por lo que el proyecto Lima Este Segura desarrollará una estrategia preventiva en los distritos de El Agustino y Ate.



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



La Parada produce 30 toneladas diarias de basura y genera insalubridad



ANDINA/Oscar Farje
14:09 | Lima, set. 14 (ANDINA)

La Parada, en la situación actual en la que se encuentra, produce unas 30 toneladas diarias de desperdicios, generando un entorno de insalubridad, embotellamiento del tránsito y aumento de robos al paso, por lo que urge su traslado a Santa Anita, afirmó hoy el alcalde de La Victoria, Alberto Sánchez Aizcorbe.

PUERTO DE CHANCAY

El puente del Perú (y Sudamérica) con Asia y Oceanía

Coherencia con infraestructuras claves para el país (1/2)



Tren de la Costa

.....



Anillo vial periférico

.....

Par Vial Pasamayo
Variante de Pasamayo

.....



Parque Industrial
de Ancón

.....



Carretera Sayán - Oyón -
Ambo - Huánuco - Pucallpa

.....



Carretera Huaral - Acos -
Huayllay - Cerro de Pasco

.....



IMPORTANCIA RUTAS ALTERNAS



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

RUTAS ALTERNAS CARRETERA CENTRAL

RUTA 1

Carretera Huaura (variante de Pasamayo) Sayán - Churín - Oyón - Ambo - Cerro de Pasco - Tingo María Emp. PE-3N (282.653 km)

VEHÍCULOS PERMITIDOS: • Camiones semirremolques de hasta 5 ejes
• Buses de hasta 3 ejes (excepto buses de 2 pisos)

RUTA 2

Emp. PE-1S (Desvío de Pasamayo) Huaral - Acos - Huayllay - Dv. de Cochamarca - Emp. PE-3N (Long. aprox. 176.1 km)

VEHÍCULOS PERMITIDOS: • Camiones de hasta 3 ejes
• Buses de hasta 3 ejes (incluye buses de 2 pisos a velocidad moderada)

RUTA 3

Lima - Canta - Huayllay Dv. Cochamarca - Emp. 3N (Long. 205.178 km)

VEHÍCULOS PERMITIDOS: • Camiones de hasta 3 ejes
• Buses de hasta 3 ejes (excepto buses de 2 pisos)

RUTA 4

Carretera Cafete - Lunahuana - Zulliga - Desvío Yuyos - Ronchas - Chupaca - Pilcomayo (Huancayo) - (330.84 km)

VEHÍCULOS PERMITIDOS: • Camiones de hasta 2 ejes
• Buses de hasta 2 ejes (excepto buses de 2 pisos)



5 ejes: T3S2



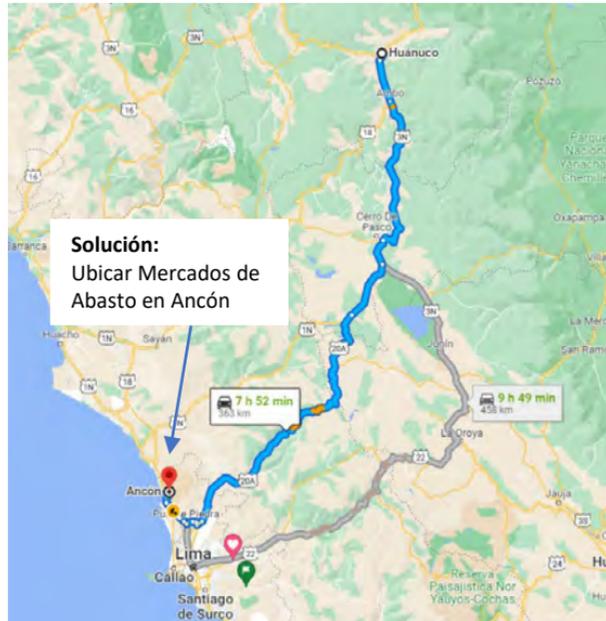
6 ejes: T3S3

ANALISIS DE CARGA POR DEL NORTE DEL PAÍS

Se requiere **Nuevos Mercados Mayoristas** al Norte, como podría ser en las inmediaciones de Ancón, la Carga del 35% de Huánuco y 25% y Pucallpa, de forma similar debería ser al Sur.



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



La Oroya es el **punto de convergencia** de todo el tráfico que viene de distintas regiones.

El tráfico en cifras que llega es:

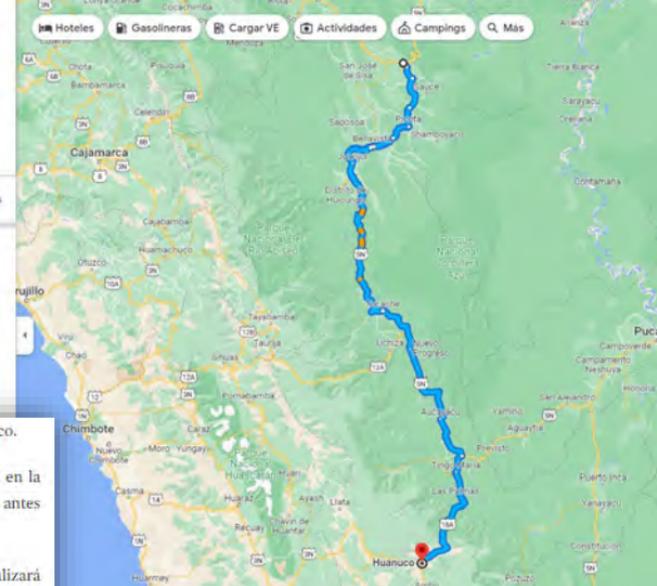
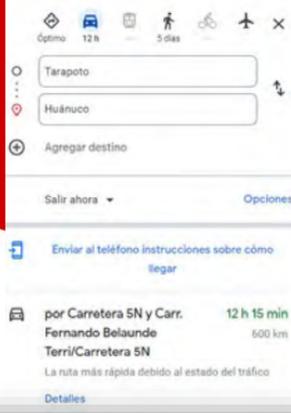
- ✓ **38%** Carga Huánuco 17.100 Ton
- ✓ **25%** Carga Pucallpa 11.200 Ton
- ✓ **27%** Carga Huancavelica 11.900 Ton
- ✓ **10%** Carga Yauli 4.400 Ton



IMPORTANCIA DE HUANUCO

“HUB DE VIAS NOR-ORIENTAL”

<https://ahora.com.pe/huanuco-pasco-san-martin-y-ucayali-se-quedaran-fuera-de-la-nueva-carretera-central/>



AHORA

CA DEPORTES POLICIALES REGIONAL COVID-19 TECNOLOGÍA

Huánuco, Pasco, San Martín y Ucayali se quedarán fuera de la nueva Carretera Central

29 de mayo de 2023



- Obra que se ejecutará con apoyo de Francia beneficiará únicamente a Huancayo y la selva central
- Desmienten que se trate de un “corredor económico” y piden se tome en cuenta proyecto que une a seis regiones

La información de la construcción de la Nueva Carretera Central, autopista Lima-Huancayo, está generando preocupación y cuestionamientos sobre sus beneficios limitados, pese a su millonaria inversión.

La ruta elegida para ejecutar esta vía beneficiará únicamente a Huancayo y la selva central, y no a las seis regiones que se deberían beneficiar la ruta alterna de la Carretera Central que se había trazado con anterioridad, que incluye Ambo, Yanahuasca, Oyón, Churín, Andahuasi, Chayán y Lima.

Así indicó Roberto Refulio Huaccho, presidente de la Cámara de Comercio de Huánuco.

La ruta de este nuevo corredor verde denominado “Daniel Alcides Carrion” partirá en la carretera Ramiro Priale, en Ate, y llegará hasta Pachachaca, ubicado a 15 kilómetros antes de llegar a La Oroya, es decir no incluirá la región de Huánuco.

Explicó que la construcción de la autopista de montaña entre Lima y Huancayo se realizará por el contrato de gobierno a gobierno entre Perú y Francia, cuya megaobra está valorizada en más de 12.000 millones de soles.

«La verdadera ruta alterna, Ambo, Yanahuasca – Oyón – Churín – Andahuasi – Chayán – Lima, beneficia a seis regiones, región Lima provincias, región Pasco, región Huánuco, Ucayali, San Martín y Loreto», dijo.

También cuestionó que la autopista de cuatro carriles, que inicia en Cieneguilla y concluye en Cutop en La Oroya, haya sido denominada “corredor económico”, ya que, según su apreciación, no impulsa ninguna economía en particular.

«No es un corredor económico como se ha denominado, como justificación la están llamando ruta de alta rentabilidad, cuando es un trayecto inhóspito, en el discurrir de esta ruta, a ambos flancos no existe ninguna actividad productiva», señaló.

Asimismo, recordó que dicha vía ha sido criticada por el Colegio Profesional de Ingenieros de Lima y diversos especialistas en el tema.



CREAR NUEVOS MERCADOS DE ABASTO AL NORTE Y SUR DE LIMA



LA CHUTANA



Otra vez lo mismo?



2026	2.900	-1.068	0.000	56.328	142.787	0.000	0.585	3.319	206.797
2027	9.795	-0.733	0.000	69.705	149.568	0.000	0.743	3.468	203.941
2028	-3.624	-1.070	0.000	67.301	157.372	0.000	1.005	3.624	233.505
2029	-0.479	-0.754	0.000	74.204	163.623	0.000	0.765	3.786	245.610
2030	16.426	-1.071	0.000	82.640	174.365	0.000	1.081	3.955	247.075
2031	-10.752	-0.756	0.000	103.129	184.145	0.000	0.520	4.141	303.844
2032	-3.312	-1.072	0.000	90.962	193.942	0.000	1.345	4.328	294.860
2033	-0.479	-0.757	0.000	98.693	204.443	0.000	1.001	4.522	309.895
2034	-3.478	-0.759	0.000	107.787	215.759	0.000	1.475	4.725	334.123
2035	9.795	-0.758	0.000	119.808	227.422	0.000	1.084	4.939	344.215
2036	-3.651	-1.091	0.000	141.721	240.346	0.000	1.081	5.105	393.349
2037	-12.418	-1.075	0.000	118.335	253.483	0.000	1.151	5.301	433.052
2038	-2.197	-1.075	0.000	185.149	267.241	0.000	1.148	5.622	427.742
2039	16.335	-1.075	0.000	163.203	282.549	0.000	1.098	5.884	437.570
2040	2.310	-1.076	0.000	186.988	298.612	0.000	1.409	6.162	500.508
2041	-2.371	-1.076	0.000	218.972	316.389	0.000	1.473	6.440	545.531
2042	-1089.422	-1.076	0.000	250.515	334.640	0.000	1.539	6.730	603.922
Total:	1612.365	-35.069	0.000	2205.773	4213.195	0.000	22.149	91.229	4645.148
VAN (8%)	2.232.016	-13.259	0.000	762.672	1.560.447	0.000	0.483	34.493	87.247
TIR (%)									8.4%

Fuentes: Corrida HDM 4 – El Consultor

Análisis de Sensibilidad

En este caso, como los indicadores de rentabilidad son muy limitados, con una TIR (del 8.4%) cercana a la tasa de descuento (del 8%), se considera que el proyecto es muy sensible a dichos cambios y por tanto no se realizó este análisis.

Análisis de Sostenibilidad

La sostenibilidad del proyecto será de responsabilidad de los programas que el MTC y de otras instituciones vinculadas gestionan, teniendo en consideración que la carretera del proyecto está incluida en los programas a su cargo.

Esto hace que, el financiamiento para las obras y mantenimiento de la carretera debe ser incluido dentro del presupuesto de su competencia y cualquier gestión por su administración deberá ser bajo su responsabilidad.

Podría efectuar coordinaciones y arreglos institucionales con la Región y los municipios locales del área de influencia del proyecto para asegurar el presupuesto respectivo para los trabajos previos y la gestión del mismo proyecto.

Excepción a tramos incluidos en concesión del "Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR" de la aplicación de normas del Sistema Nacional de Inversión Pública referidas a la fase de preservación

DECRETO SUPREMO N° 022-2006-EF

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 27203 crea el Sistema Nacional de Inversión Pública con la finalidad de optimizar el uso de los recursos públicos destinados a la inversión;

Que, de acuerdo a lo dispuesto por el numeral 10.4 del artículo 10 de dicha norma, la observancia del Ciclo del Proyecto es obligatoria y tal como lo señala el numeral 10.5 del artículo 10 de la misma Ley, cualquier excepción a este se realiza a través de un Decreto Supremo referendado por el Ministro del Sector correspondiente y por el Ministro de Economía y Finanzas;

Que, mediante Ley N° 28214, se declaró de necesidad pública, interés nacional y ejecución preferente la construcción y asfaltado del "Proyecto Corredor Vial Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR", el mismo que se constituye como medio de transporte multimodal para la integración y desarrollo de las áreas y poblaciones en el ámbito de influencia que comprende los departamentos de: Ica, Arequipa, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Madre de Dios, Puno, Moquegua y Tacna;

Que, en la Cumbre de Río Ibrida a cabo en el mes de noviembre de 2004, los Presidentes de la República del Perú y de la República Federativa de Brasil autorizaron el Acuerdo Bilateral para garantizar el financiamiento del "Corredor Vial Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR" y construir de manera inmediata la Carretera Interoceánica que unirá a ambos países;

Que, con Resolución Suprema N° 156-2004-EF, se ratificó el acuerdo adoptado por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN en sesión de fecha 3 de diciembre de 2004, por el cual se estableció la entrega en concesión al sector privado del "Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR", bajo los mecanismos y procedimientos establecidos en el Decreto Supremo N° 059-96-PCM;

Que, con el fin de realizar el proceso de concesión mediante el Concurso de Proyectos Integrales, conforme lo dispone el artículo 4 del Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con Rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado por Decreto Supremo N° 050-96-PCM, y atendiendo al requerimiento efectuado mediante Oficio N° 397/2004/DE-CI-RV/PROINVERSIÓN, se justifica el tratamiento excepcional de los tramos excluidos dentro de la concesión del "Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR";

De conformidad con lo dispuesto por el numeral 8) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú;

DECRETA:

Artículo 1.- Excepción al cumplimiento de la fase de Preservación del Ciclo del Proyecto a los tramos incluidos en la concesión del "Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR".

Excepción del cumplimiento de la fase de preservación del Ciclo del Proyecto a que se refiere la Ley N° 27203, Ley que crea el Sistema Nacional de Inversión Pública, incluida la declaración de viabilidad, a los tramos excluidos en la concesión del "Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brazil-IRSA-SUR".

Artículo 2.- Refrendo

El presente Decreto Supremo será referendado por el Ministro de Economía y Finanzas y por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los nueve días del mes de febrero del año dos mil cinco.

ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

JAVIER SOTA NADAL
Ministro de Educación
Encargado de la Cartera de
Economía y Finanzas

JOSE ORTIZ RIVERA
Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Nueva Carretera Central

Decreto Supremo

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- Declarar de prioridad y urgencia nacional la elaboración de los estudios de pre inversión y la construcción de la nueva Carretera Central con características de Autopista

Declárase de prioridad y urgencia nacional la elaboración de los estudios de pre inversión de la "Carretera Huaycán - Cieneguilla - Arriquiza - Huacachi - Tartaracho - Cartuasampa - Tanta - Pachacayo - Jajaja, con ramal Lamademo - Yucrocayo - Pomacocha - Yauli - La Oroya" y "Carretera Huaycán - Cieneguilla - Santiago de Tuna - San Andrés de Tupacacha - San Sebastián - Yucrocayo - Yauli - Pachacayo - Exp. PE 27", así como la construcción de la nueva Carretera Central con características de Autopista

ARTÍCULO 2.- Refrendo

El presente Decreto Supremo es referendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de febrero del año dos mil cinco.

PEDRO PABLO KUCZYNSKI
Presidente de la República

MARTÍN ALBERTO VICUÑA CONDE
Ministro de Transportes y Comunicaciones

CONTRALORIA: INFORME HITO DE CONTROL N° 23133-2023-CG/MPROY-SCC



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

Firmado digitalmente por
PRESIDENCIA EJECUTIVA
Eduardo FAU 20131378972
u8
Motivo: Day Visto Bueno
Fecha: 17-10-2023 19:48:59 -05:00



Firmado digitalmente por
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO
20131378972 u8
Motivo: Day Visto Bueno
Fecha: 17-10-2023 19:48:59 -05:00



Firmado digitalmente por
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO
20131378972 u8
Motivo: Day Visto Bueno
Fecha: 17-10-2023 19:48:59 -05:00



Firmado digitalmente por
LETICIA PEREZ VILA Ojeda
FAU 20131378972 u8
Motivo: Day Visto Bueno
Fecha: 17-10-2023 19:34:11 -05:00



Firmado digitalmente por
CAROLINA PEREZ VILA Ojeda
FAU 20131378972 u8
Motivo: Day Visto Bueno
Fecha: 17-10-2023 19:34:11 -05:00



IX. CONCLUSIONES

1. Durante la ejecución del servicio de Control Concurrente al Hito de Control N° 12 "Avance del servicio de Asistencia Técnica al Proyecto Nueva Carretera Central, al mes de agosto de 2023" se han identificado dos (2) situaciones adversas que afecten o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Proyecto "Creación de la Carretera Central Huaycán – Cieneguilla Santiago de Tuna – San Andrés de Tupicocha – San Damián Yuracmayo – Yauli Pachachaca – Emp. PE-22, Distrito de Santa Rosa de Sacco – Provincia de Yauli – Departamento de Junín"; sin perjuicio de los aspectos revelados en los numerales 4.4, y 4.5 del presente informe.
2. Conforme lo señalado en el numeral 4.4 del presente informe, en relación a la "Modificación del Proyecto Nueva Carretera Central, antes de la aprobación del Estudio Definitivo, requiere evaluar si cambia su concepción técnica y determinar su continuidad en la fase de ejecución del ciclo de inversión o su cierre respectivo, de acuerdo a la normativa del Invierte.pe", corresponde a la Unidad Formuladora (Dirección de Estudios de Provias Nacional), en coordinación con la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones del Ministerio de Economía y Finanzas, evaluar si las modificaciones informadas por la Unidad de Ejecución de Inversiones (Dirección de Obras de Provias Nacional) plasmadas en el nuevo perfil cambian la concepción técnica del proyecto, a fin de aplicar las disposiciones de la normativa del Invierte.pe.

Asimismo, considerando el incremento porcentual del monto de inversión establecido en el nuevo perfil, ascendente a 107,97%, respecto al perfil viable, corresponde a Provias Nacional, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 7 de la Cuarta Disposición Complementaria Final

¹¹ Mediante la Dirección de Gestión de Proyectos.

¹² En atención al Oficio N° 000311-2023-CG/MPROY de 1 de agosto de 2023 emitido por la Subgerencia de Control de Megaproyectos, el mismo que adjunta el Informe N° 024-2023-MTC/20 15-KBB de 4 de setiembre de 2023.

¹³ En atención al Oficio N° 000332-2023-CG/MPROY de 17 de agosto de 2023 emitido por la Subgerencia de Control de Megaproyectos.

Control Concurrente a los Proyectos "Creación de la Carretera Central Huaycán – Cieneguilla Santiago de Tuna – San Andrés de Tupicocha – San Damián Yuracmayo – Yauli Pachachaca – Emp. PE-22, Distrito de Santa Rosa de Sacco – Provincia de Yauli – Departamento de Junín" y "Creación (Construcción) de la Vía Expresa Santa Rosa (Ruta PE-20) en los distritos de Caliao, La Puerta y Bellavista de la provincia constitucional del Callao", a cargo de Provias Nacional.

066

INFORME DE HITO DE CONTROL N° 23133-2023-CG/MPROY-SCC



Página 65 de 66

del Decreto Legislativo N° 1444, modificado con Decreto Legislativo N° 1564, sustentar ante el Ministerio de Economía y Finanzas la disponibilidad y sostenibilidad presupuestaria para el financiamiento del citado proyecto.

de Control Concurrente al Hito de Control N° 12 "Avance del servicio de Asistencia Técnica al Proyecto Nueva Carretera Central, al mes de agosto de 2023" se han identificado dos (2) situaciones adversas que afecten o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Proyecto "Creación de la Carretera Central Huaycán – Cieneguilla Santiago de Tuna – San Andrés de Tupicocha – San Damián Yuracmayo – Yauli Pachachaca – Emp. PE-22, Distrito de Santa Rosa de Sacco – Provincia de Yauli – Departamento de Junín"; sin perjuicio de los aspectos revelados en los numerales 4.4, y 4.5 del presente informe.

2. Conforme lo señalado en el numeral 4.4 del presente informe, en relación a la "Modificación del Proyecto Nueva Carretera Central, antes de la aprobación del Estudio Definitivo, requiere evaluar si cambia su concepción técnica y determinar su continuidad en la fase de ejecución del ciclo de inversión o su cierre respectivo, de acuerdo a la normativa del Invierte.pe", corresponde a la Unidad Formuladora (Dirección de Estudios de Provias Nacional), en coordinación con la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones del Ministerio de Economía y Finanzas, evaluar si las modificaciones informadas por la Unidad de Ejecución de Inversiones (Dirección de Obras de Provias Nacional) plasmadas en el nuevo perfil cambian la concepción técnica del proyecto, a fin de aplicar las disposiciones de la normativa del Invierte.pe.

Asimismo, considerando el incremento porcentual del monto de inversión establecido en el nuevo perfil, ascendente a 107,97%, respecto al perfil viable, corresponde a Provias Nacional, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 7 de la Cuarta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1444, modificado con Decreto Legislativo N° 1564, sustentar ante el Ministerio de Economía y Finanzas la disponibilidad y sostenibilidad presupuestaria para el financiamiento del citado proyecto.

CONTRALORIA:

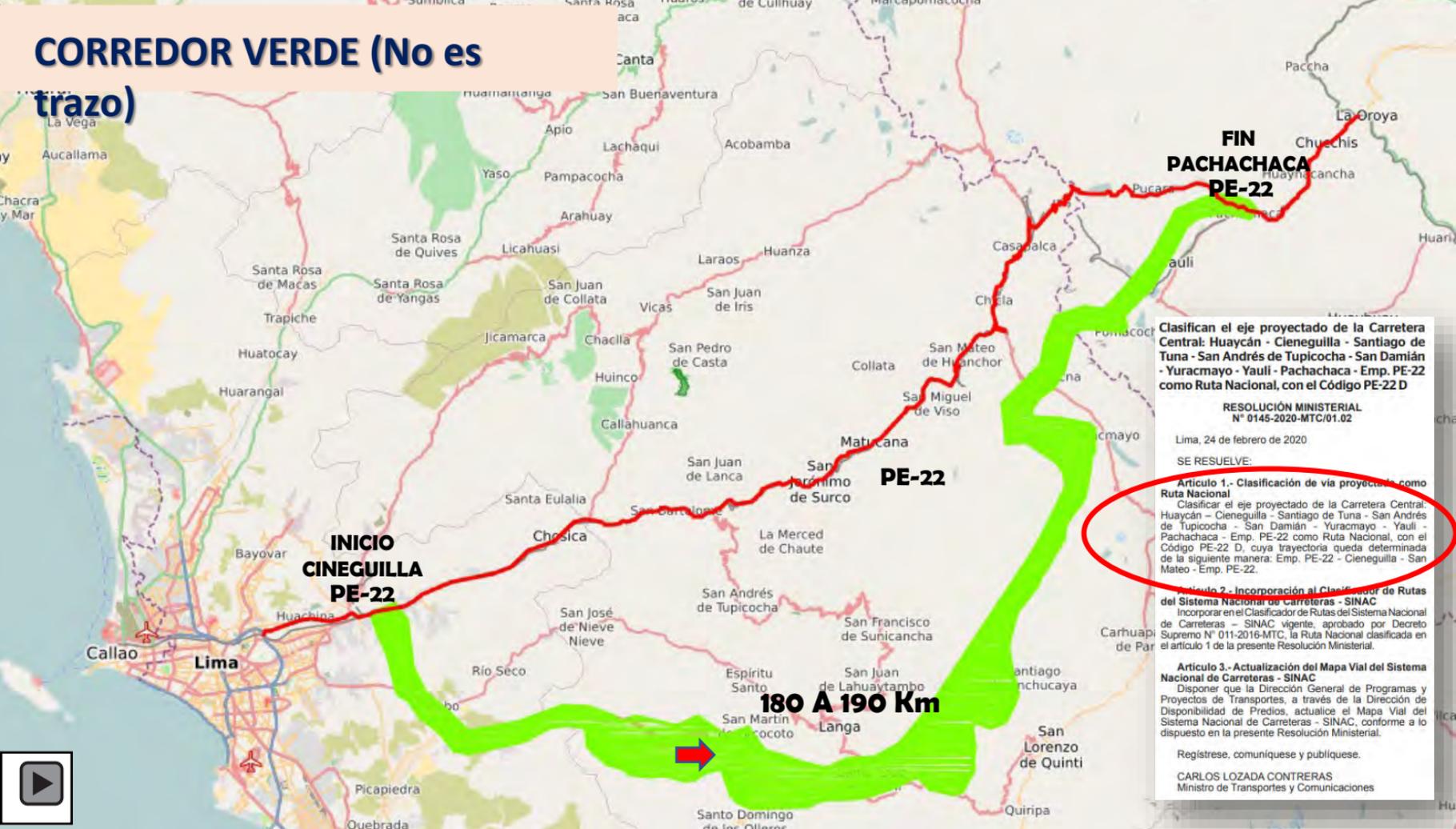
INFORME HITO DE CONTROL N° 23133-2023-CG/MPROY-SCC



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

- De acuerdo al numeral 4.5 del presente informe, en relación a que las *"Adecuaciones efectuadas al trazo inicial (dos tramos) del Proyecto Nueva Carretera Central no cuentan con estudios ambientales, asimismo, la demora en la ejecución de estudios ambientales en los demás tramos de dicho trazo, respecto a la Temporada 1 y 2 del Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d), podrían afectar su presentación al SENACE y la obtención de su Certificación Ambiental"*, corresponde a Provias Nacional con el acompañamiento de la PMO, considerar las acciones pertinentes para establecer las nuevas estaciones de monitoreo (agua, suelo y aire) y realizar las evaluaciones ambientales en los dos (2) tramos de las adecuaciones efectuadas al trazo inicial del Proyecto Nueva Carretera Central, así como, ejecutar de manera oportuna los estudios ambientales del Proyecto Nueva Carretera Central, correspondientes a la Temporada 1 y 2 de los demás tramos del trazo inicial, con la finalidad de que una vez culminado y presentado el Estudio de Impacto Ambiental Detallado se obtenga la Certificación Ambiental y no retrasar el inicio de la Fase 3 "Construcción del Proyecto Nueva Carretera Central".
- De acuerdo al numeral 4.6 del presente informe, en relación a que *"Provias Nacional aprobó la Adenda N° 5 al Contrato de Estado a Estado, habilitando la aplicación de normativa técnica internacional para la optimización del diseño de los proyectos, sin sustentar su beneficio técnico y económico"*, corresponde a Provias Nacional justificar que para el diseño del proyecto Nueva Carretera Central el uso de la normativa internacional resulta más beneficiosa técnica y económicamente en su aplicación, que hacerlo con la normativa nacional.
- La situación adversa N° 1, identificada durante la ejecución del servicio de control concurrente, respecto a que Provias Nacional aprobó el Expediente Final del Estudio de Perfil del Proyecto Nueva Carretera Central, con planos y estudios carentes de firma profesional de los especialistas en ingeniería responsables y en parte suscritos por personal de la PMO, no colegiados ni habilitados en el Colegio de Ingenieros del Perú, así como, con un diseño que considera parámetros diferentes a los establecidos en la normativa nacional e investigaciones geotécnicas no culminadas en la fase 1; afectan la validez legal y el contenido técnico del citado estudio.
- La situación adversa N° 2, identificada durante la ejecución del servicio de control concurrente, referido al incumplimiento del cronograma de asistencia técnica para la ejecución del Proyecto Nueva Carretera Central, respecto de la Fase 1 (Revisión de Perfil) y la actividad "Finalización de Contratos" e inicio del "Estudio de Ingeniería" de la Fase 2 (EDI), genera desfases en los plazos previstos e incertidumbre en la ejecución de la fase 3 (construcción) y en el cumplimiento oportuno de los objetivos del proyecto.

CORREDOR VERDE (No es trazo)



Clasifican el eje proyectado de la Carretera Central: Huaycán - Cieneguilla - Santiago de Tuna - San Andrés de Tupicocha - San Damián - Yuracmayo - Yauli - Pachachaca - Emp. PE-22 como Ruta Nacional, con el Código PE-22 D

**RESOLUCIÓN MINISTERIAL
N° 0145-2020-MTC/01.02**

Lima, 24 de febrero de 2020

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Clasificación de vía proyectada como Ruta Nacional

Clasificar el eje proyectado de la Carretera Central: Huaycán - Cieneguilla - Santiago de Tuna - San Andrés de Tupicocha - San Damián - Yuracmayo - Yauli - Pachachaca - Emp. PE-22 como Ruta Nacional, con el Código PE-22 D, cuya trayectoria queda determinada de la siguiente manera: Emp. PE-22 - Cieneguilla - San Mateo - Emp. PE-22.

Artículo 2.- Incorporación al Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC

Incorporar en el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC vigente, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, la Ruta Nacional clasificada en el artículo 1 de la presente Resolución Ministerial.

Artículo 3.- Actualización del Mapa Vial del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC

Disponer que la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Disponibilidad de Predios, actualice el Mapa Vial del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, conforme a lo dispuesto en la presente Resolución Ministerial.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

CARLOS LOZADA CONTRERAS
Ministro de Transportes y Comunicaciones



**CONTRALORIA:
INFORME HITO DE CONTROL N° 23133-2023-CG/MPROY-SCC**



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ
Consejo Departamental de Lima



ALTERNATIVAS GORE-LIMA (Analizadas el año 2017-2018)



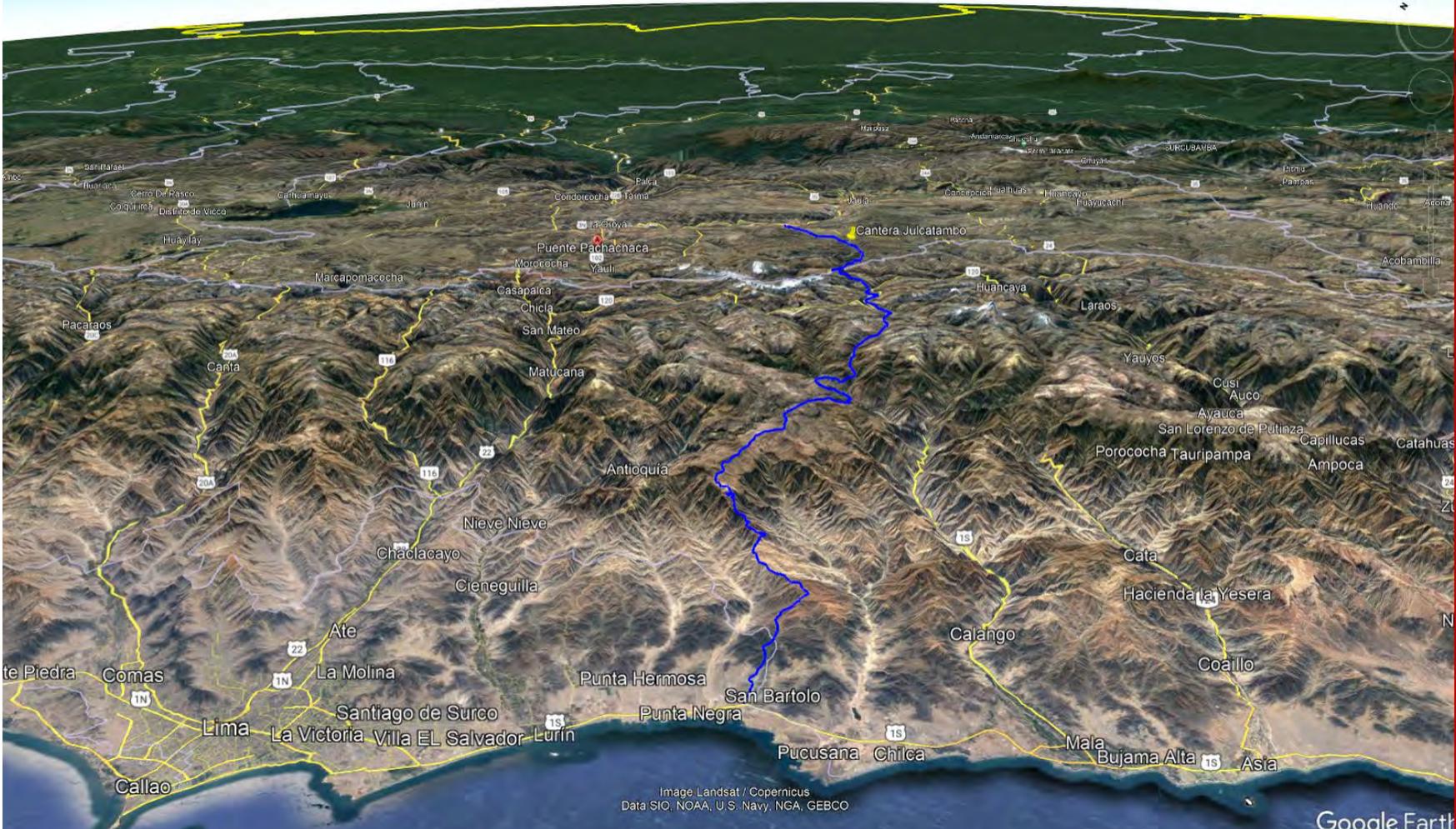
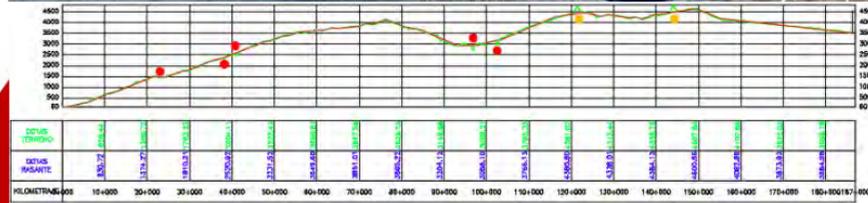


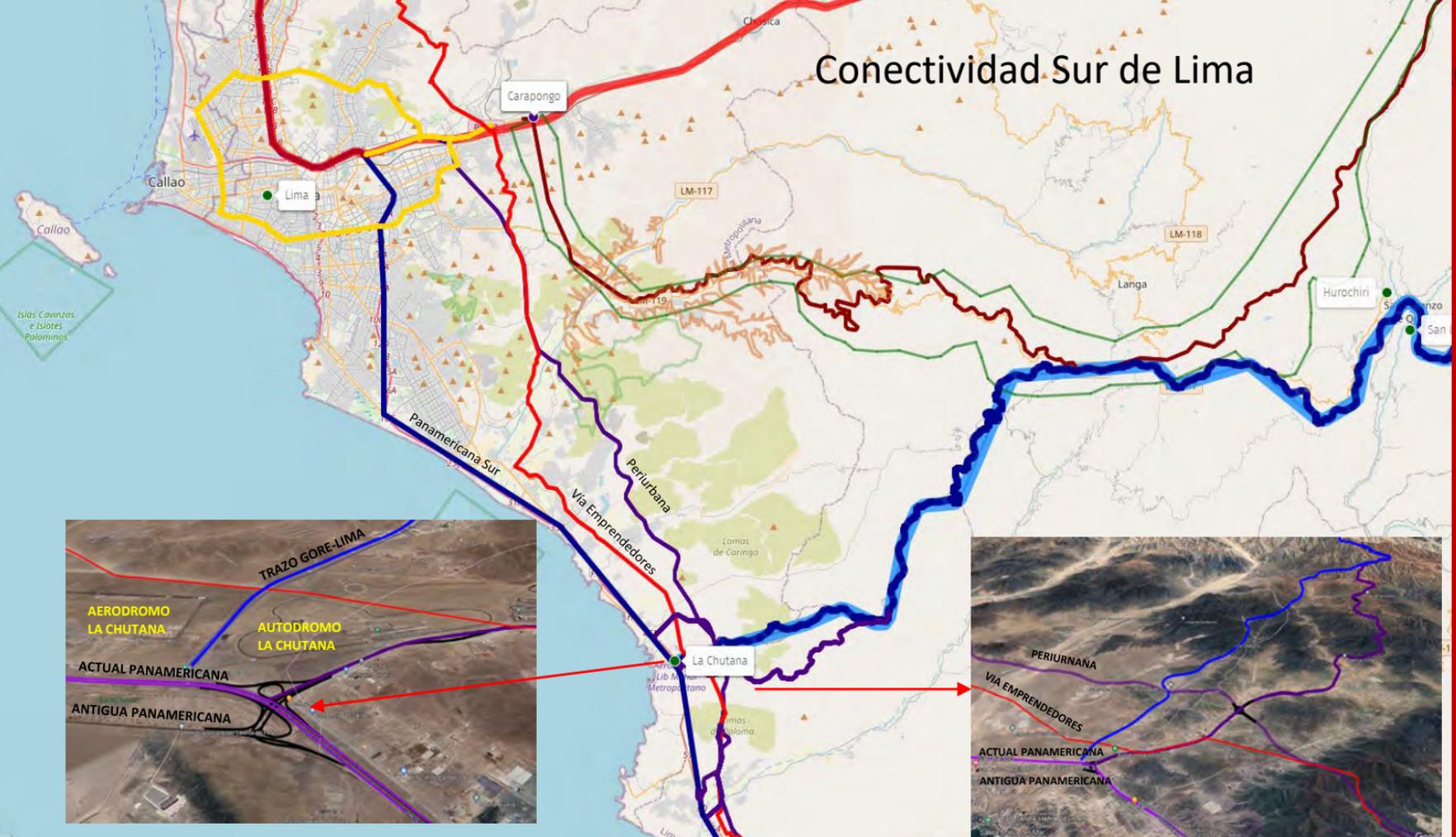
Image Landsat / Copernicus
Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



Conectividad Sur de Lima



POTENCIAL TURISTICO RESERVA NOR YAUYOS

La Reserva Nor Yauyos es de enorme potencial "Turístico", el tramite ante el SERNAPP ha sido de forma adelantada y antitécnica; es decir, que esta determinación solo se realiza cuando se concluye los estudios de perfil, y tomando medidas mitigadoras, como túneles, ecoductos, y pantallas, entre otros.



ACEPTANDO LAS RECOMENACIONES DEL SERNAPP:

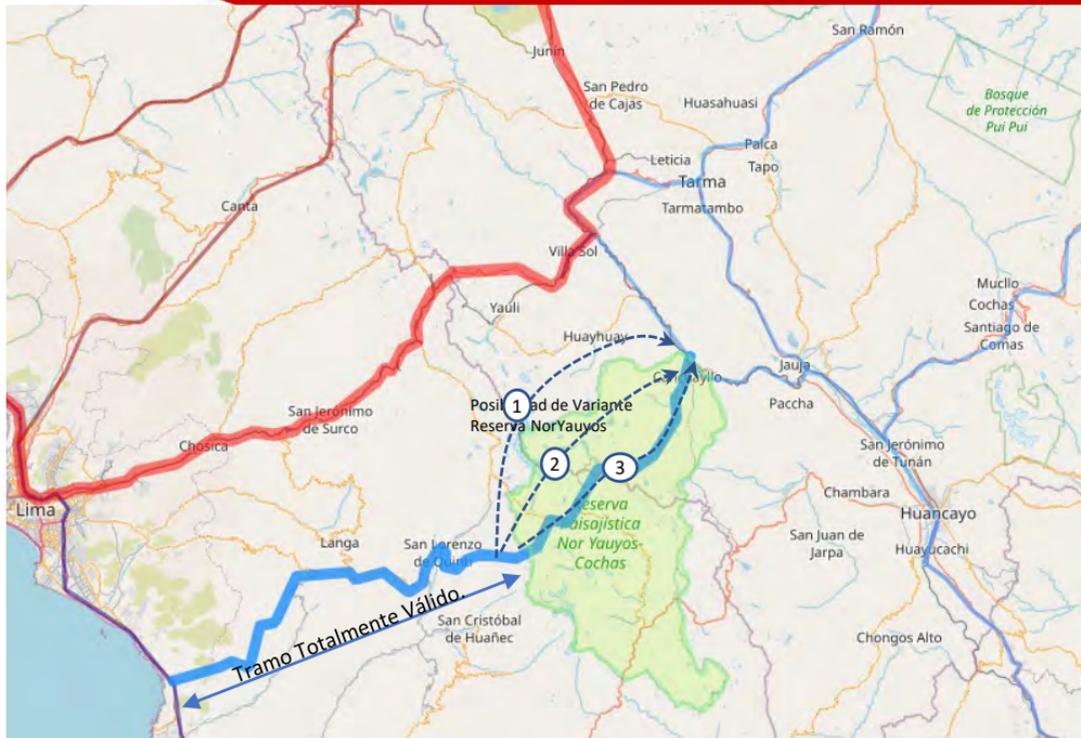
Es posible ajustes en el trazo, planteándose alternativas siguientes:

Bordear la Reserva

1. Pasear bordeando la Reserva.
2. Pasar por zonas menos sensibles
3. Plantear ajustes medidas mitigadoras, como hemos expresado.



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



1. VISIÓN ESTRATÉGICA Y NUEVOS POLOS DE DESARROLLO

AUTOPISTA CENTRAL “JULIO C. TELLO”

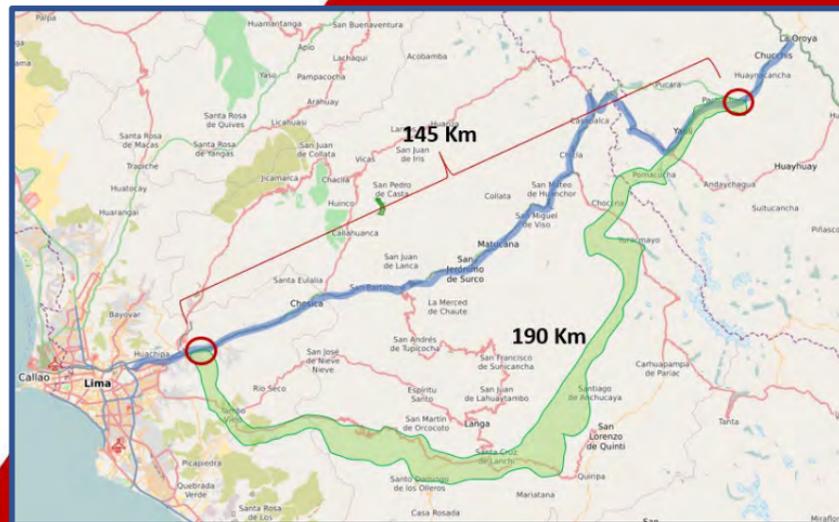


Integra pueblos de Lima y Sierra, y propicia nuevos Ejes Viales para el desarrollo estratégico



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

CORREDOR VERDE

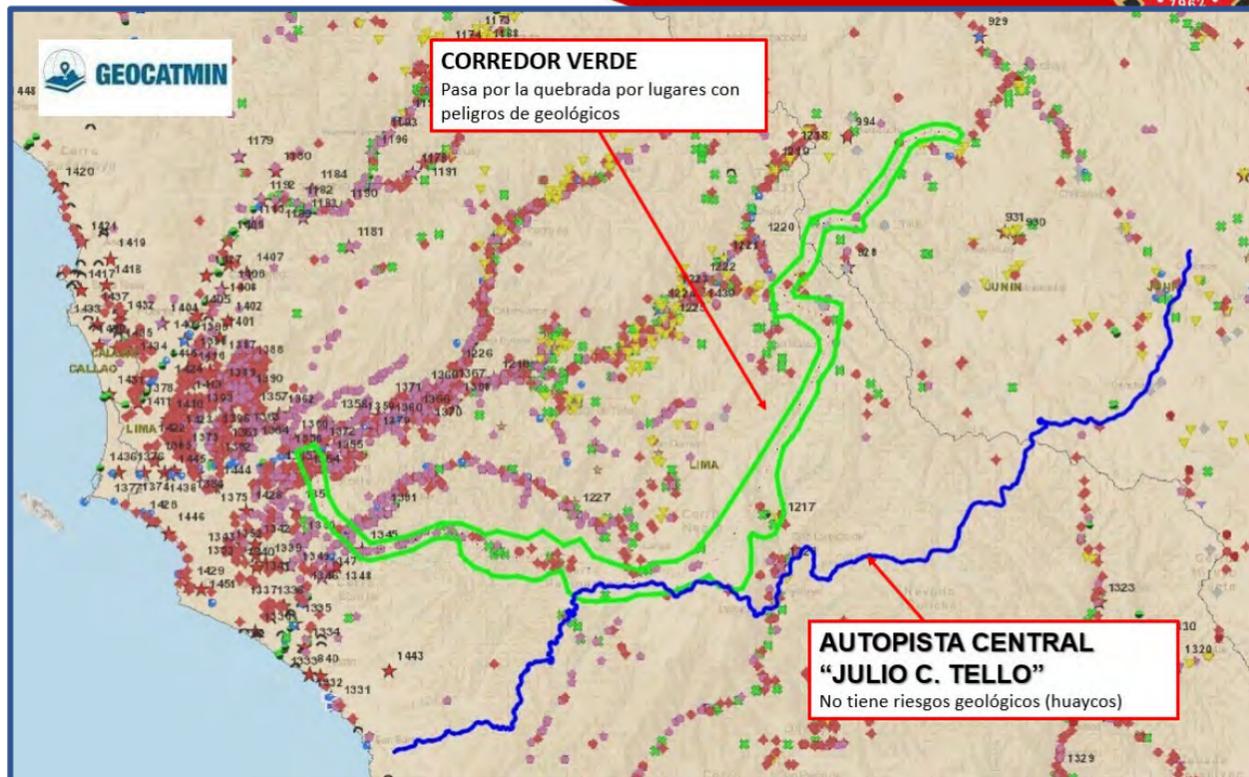


No pasa por nuevos pueblos, es solo una “Variante”

2. ASPECTO TÉCNICO



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



3. ASPECTO CULTURAL



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



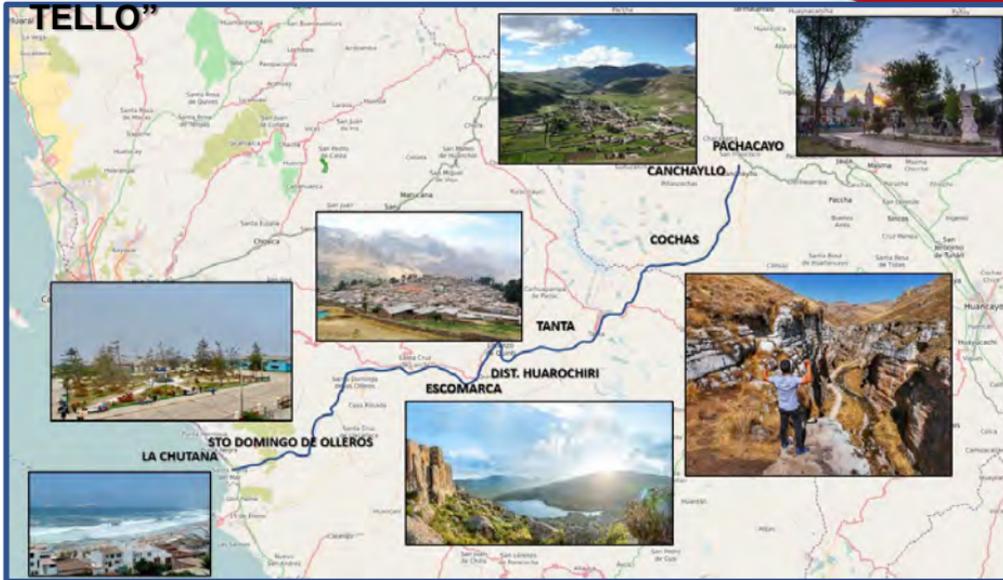
4. ASPECTO SOCIAL



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

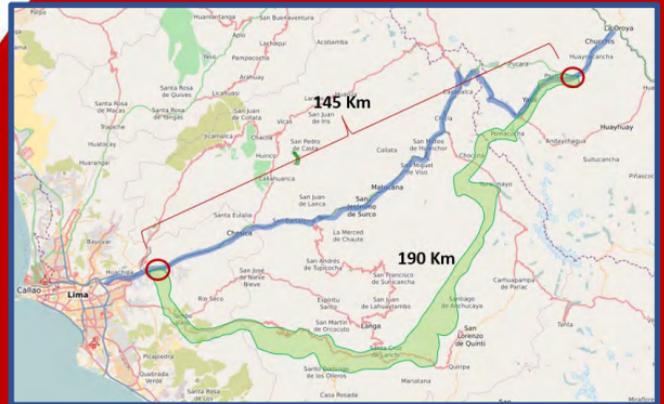
AUTOPISTA CENTRAL “JULIO C.

TELLO”



Pasa por pueblos relegados, propiciando su desarrollo económico: Comercio y Turismo.

CORREDOR VERDE



No pasa por pueblos cercanos.

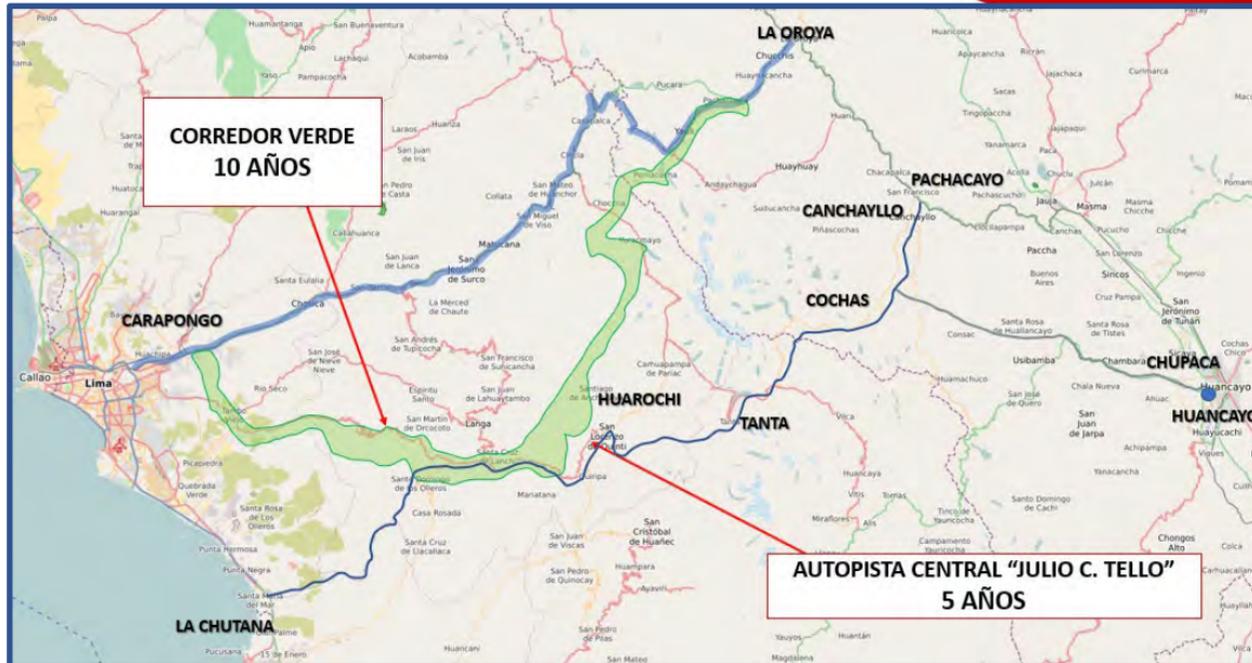
5. INVERSIÓN.



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



6. PLAZO DE EJECUCIÓN DE OBRA



7. EXPANSIÓN URBANA

CORREDOR VERDE

AUTOPISTA CENTRAL “JULIO C. TELLO”



En el Sur de Lima: desde Lurín hasta Asía, se cuenta más de 20,000 Ha planificadas como nuevas urbanizaciones y zonas industriales, como puertos secos necesaria para la importante carga proveniente de la Sierra.



“CONGESTION VIAL”



Habrà mayor seguridad en mercados de Santa Anita para prevenir asaltos



La Parada produce 30 toneladas diarias de basura y genera insalubridad



No existen áreas suficientes para puertos secos y mercados de abasto, para la enorme descarga de productos, incrementando los problemas existentes de hacinamiento del cono Este de Lima, como: Congestión Vial, incrementando la delincuencia y la falta de salubridad.

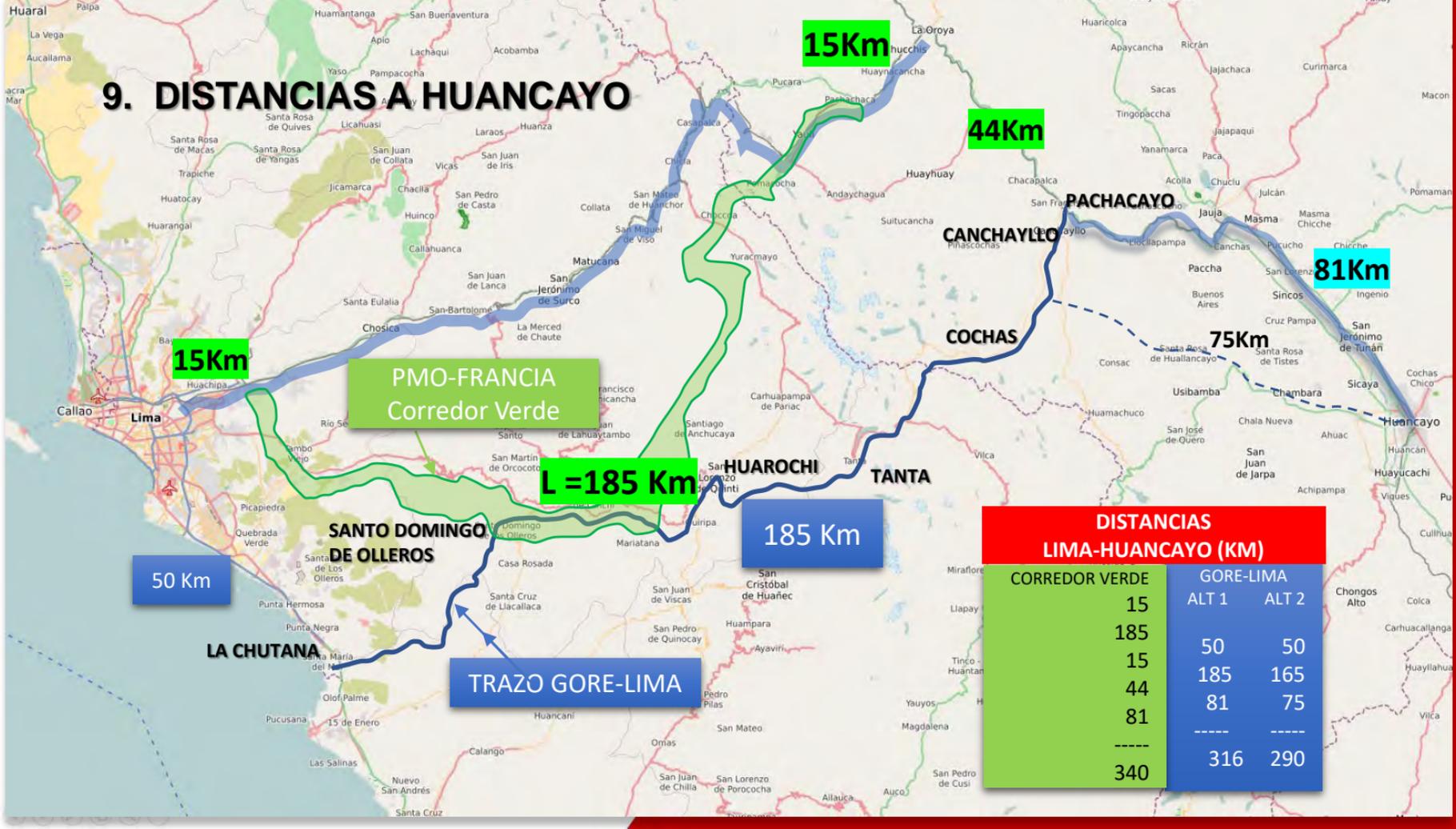
8. TIEMPOS DE VIAJE



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima



9. DISTANCIAS A HUANCAYO



L = 185 Km

**PMO-FRANCIA
Corredor Verde**

TRAZO GORE-LIMA

DISTANCIAS LIMA-HUANCAYO (KM)		
CORREDOR VERDE	GORE-LIMA	
	ALT 1	ALT 2
15	50	50
185	185	165
15	81	75
44	-----	-----
81	-----	-----
-----	316	290
340		

10. EXPROPIACIONES

AUTOPISTA CENTRAL “JULIO C. TELLO”



No existen viviendas consolidadas en la Chutana, ni tampoco a lo largo de ruta Autopista Central “Julio C. Tello”, por lo tanto, no existirá retrasos en la obtención de terrenos.

CORREDOR VERDE



Pasará por zonas urbanas consolidadas, en Ate, Cieneguilla, y Tinajas, estos significará largos procesos de expropiación, tal como ha sucedido anteriormente en la ejecución de megas obras, produciendo mayores plazos y costos no previstos.



Vamos al Mapa:



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Consejo Departamental de Lima

https://umap.openstreetmap.fr/en/map/alternativas-nueva-carretera-central_933239#8/-10.804/-74.713



Videos y Documentos Justificatorios:

