



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Provias Nacional

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

INFORME N°2180-2025-MTC/20.4

A : **ING. IVAN VLADIMIR APARICIO ARENAS**
Director Ejecutivo de Provias Nacional

ASUNTO : Informe de Evaluación Institucional (PEI-POI) Anual 2024 del Pliego 036:
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

REFERENCIA : Memorando Múltiple N° 0082-2025-MTC/09
Exp. MTC N° I-120188-2025 (Exp. PVN N° E-019268-2025)

FECHA : Lima, 09.04.2025

Me dirijo a usted, en relación al documento de referencia, mediante el cual la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones hace de conocimiento que, en el marco de la Guía para el Seguimiento y Evaluación de Políticas Nacionales y Planes del SINAPLAN, aprobado con Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 0056-2024-CEPLAN/PCD, corresponde elaborar el "Informe de Evaluación de Planes Institucionales (PEI-POI) Anual 2024 del Pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones". Motivo por el cual solicita se remita la **Ficha de Implementación de la Acción Estratégica Institucional (AEI)** en la que participa Provias Nacional, así como la **Matriz de Recomendaciones**.

Al respecto, esta Oficina ha elaborado la Ficha de Implementación de la Acción Estratégica Institucional (AEI.01.01) titulada "Infraestructura Vial con adecuados niveles de servicio para los usuarios de la Red Vial Nacional", correspondiente al año 2024, así como la Matriz de Recomendaciones requerida por dicho órgano, lo que se adjunta al presente y, adicionalmente, ha sido remitido a los correos electrónicos: pjulca@mtc.gob.pe y fiberico-prov@mtc.gob.pe.

En atención a lo expuesto, se recomienda remitir el presente informe a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC, para conocimiento y fines correspondientes. Se adjunta proyecto de memorándum dirigido a dicha oficina general.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

ING. JORGE LUIS SANTOS CURO
Jefe de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto
PROVIAS NACIONAL





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

PROVIAS Nacional

FICHA DE IMPLEMENTACIÓN DE LA AEI.01.01 “Infraestructura Vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional”

CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO SEMESTRE AÑO 2024

Pliego 036 MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Unidad Ejecutora 007 PROVIAS NACIONAL

Abril, 2025

Expediente: E-019268-2025

Esto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gov.pe/Tramite/De?id=UOz1PBQee+s=>





1. ANTECEDENTES:

- 1.1. Con Memorando Nº 666-2024-MTC/20, de fecha 19 de agosto del 2024, se remitió a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC, el Informe Nº 4363-2024-MTC/20.4 y la Ficha de Implementación de la AEI 01.01 “Infraestructura Vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional” al primer semestre 2024, según competencias de Provías Nacional
- 1.2. Con Memorando Múltiple Nº 0082-2025-MTC/09, de fecha 17 de marzo del 2025, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC, solicita se inicie el proceso de evaluación, procediendo al llenado de la Ficha de Implementación de la AEI según el alcance de Provías Nacional, asimismo solicita la elaboración de la Matriz de Recomendaciones, conforme a las “Pautas para la formulación de recomendaciones en el informe de evaluación”, señaladas en la Guía de CEPLAN (Pág. 56-57).

2. BASE LEGAL:

- 2.1. Guía para el Seguimiento y Evaluación de Políticas Nacionales y Planes del SINAPLAN aprobado con Resolución de Presidencia de Consejo Directivo Nº 0056-2024-CEPLAN/PCD.
- 2.2. Plan Operativo Institucional (POI) 2024 consistente con el Presupuesto Inicial de Apertura (PIA) del Pliego MTC, aprobado con RM Nº 1779-2023-MTC/01.
- 2.3. Plan Operativo Institucional (POI) 2024 Modificado Versión 1 del Pliego MTC, aprobado con RM Nº 314-2024-MTC/01.
- 2.4. Plan Operativo Institucional (POI) Anual 2024 Actualizado Versión 1 del Pliego MTC, aprobado con RM Nº 735-2024-MTC/01.
- 2.5. Plan Estratégico Institucional (PEI) 2024-2030 del Pliego MTC, aprobado con RM Nº 168-2024-MTC/04.

3. ANÁLISIS DE IMPLEMENTACION

- 3.1. **Provías Nacional, tiene competencia sobre la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) existente**, que comprende 20,761 km RVN definitiva y 2,072 km de RVN Temporal¹, sumando un total de 22,833 km como meta de atención (Ver tabla).

Tabla 1: RVN No Concesionada y Temporal

SUPERFICIE RODADURA	RVN Definitiva		RVN Temporal		Total PVN (km)	%
	No concesionada (km)	%	RNT (Km)	%		
Existente	20,761	100	2,072	100	22,833	100
Pavimentado	16,112	77.6	1,427	68.9	17,539	77
Asfaltado	8,830	42.5	160	7.7	8,990	76.8
Solución básica	7,283	35.1	1,267	61.1	8,549	39.4
No Pavimentado	4,648	22.4	646	31.2	5,294	37.4
Afirmado	2,722	13.1	555	26.8	3,274	23.2
Sin Afirar	714	3.4	48	2.3	763	14.3
Trocha	1,212	5.8	45	2.2	1,257	3.3
Proyectada	1,926		110		2,035	
Total (Km)	22,535		2,182		24,868	

Fuente: PVN/OPP – SIG (Sistema de Información Geográfica). Diciembre 2024.

¹ Las intervenciones en la RVN temporal no contribuye al cumplimiento de los objetivos e indicadores del PEI.





- 3.2. De acuerdo con el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2024-2030 del Pliego MTC, Provías Nacional se alinea con el Objetivo Estratégico Institucional (OEI 01): **Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país**, cuya medición y análisis de resultados está a cargo de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC.
- 3.3. Igualmente, según lo establecido en el PEI, Provías Nacional se alinea con la Acción Estratégica Institucional (AEI.01.01): **Infraestructura vial con adecuados niveles de servicio para los usuarios de la Red Vial Nacional**, por ende todas las actividades operativas (AOs) e inversiones del POI de Provías Nacional están dirigidas a lograr la AEI en mención, teniendo como alcance la **Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc)**. La eficacia de esta acción estratégica se mide a través de los siguientes indicadores de desempeño:
- Porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada no concesionada (77.6%).
 - Porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada no concesionada en buen estado (41.5%).
Datos al cierre del año 2024
- 3.4. En ese sentido, teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente y con base a la Guía actualizada para el Seguimiento y Evaluación de Políticas Nacionales y Planes del SINAPLAN, esta Oficina ha elaborado la **Ficha de Implementación de la Acción Estratégica Institucional (AEI.01.01) “Infraestructura Vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional”**, en coordinación con las unidades funcionales de Provías Nacional, considerando las indicaciones mencionadas en la Guía actualizada (Pág. 129 “Figura 11” y Pág. 136 “A nivel unidad ejecutora”).
- 3.5. En resumen, al segundo semestre del 2024, las AOs e inversiones claves, vinculadas a obras en asfalto y solución básica, mantenimiento periódico y conservación vial que contribuyen directamente a mejorar la infraestructura vial de la RVNnc de competencia de Provías Nacional, obtuvieron los siguientes resultados y presentaron factores (o dificultades) que limitaron su cumplimiento:
- i) Obras de carreteras en solución definitiva (concluido y resuelto):**
Resultado: Se logró pavimentar (en asfalto o cemento) **73.9 km** de la obra CANTA - HUALLAY. En caso de la carretera COLPAHUAYCO – LANGUI, la obra alcanzó un avance de 77.02% cuando quedó resuelta
Dificultades: Ampliaciones de plazo y suspensiones de obra, falta de capacidad financiera del contratista para ejecutar la obra y no haber podido implementar mayores frentes de trabajo.
- ii) Obras de carreteras en solución definitiva (en ejecución):**
Resultado: Se cuenta con obras en ejecución cuyo avance al segundo semestre fue de **29.1 km. equivalentes**
Dificultades: Pendiente liberación de interferencias por servicios públicos, déficit de DMEs y canteras, suspensión de obra por factores climatológicos y demora en la culminación de los expedientes técnicos de adicionales de obra.
- iii) Obras de carreteras en solución básica:**
Resultado: Sólo se logró pavimentar (pavimento económico) **4.3 km** con la Obra SOCOTA – PIMPINGOS.
Dificultades: Se ha presentado retrasos por el inicio de los trabajos debido a la presencia de lluvias que limitan el avance físico del mejoramiento. Esto implica que los resultados esperados en la AEI no se están cumpliendo dentro de los plazos establecidos, afectando el cumplimiento de las metas.



**iv) Mantenimiento periódico:**

Resultado: Se logró culminar el mantenimiento periódico del tramo Puno - llave - Desaguadero, que completó **142.5 km.** (100% de avance al segundo semestre)

Dificultades: En los primeros meses del 2024, el avance se vio afectado por factores climatológicos.

v) Conservación por niveles de servicio:

Resultado: Se realizó la conservación rutinaria de **7,124.1 km** (100% de avance al segundo semestre).

Dificultades: Las intervenciones se han visto afectadas por la limitada capacidad financiera del contratista, limitado personal de supervisión que dificulta el control adecuado en campo, presencia de factores climatológicos y retrasos en la elaboración, revisión y aprobación de los Planes de Gestión Vial (PGV) lo cual ha generado atrasos en el inicio y ejecución del mantenimiento periódico de los contratos por niveles de servicio.

Las **recomendaciones propuestas** que abordan los factores (dificultades) que han impedido el cumplimiento eficiente de las AOs e inversiones clave, son:

- Convocar nuevamente los procedimientos de selección para intervenciones resueltas, precisando las necesidades actuales de cada carretera y estableciendo criterios claros para la convocatoria a fin de asegurar la idoneidad técnica, financiera y experiencial de los contratistas seleccionados.
- Liberar los terrenos de interferencias de predios y servicios públicos, además de gestionar anticipadamente el déficit de Depósitos de Material Excedente (DMEs), para no afectar los cronogramas de ejecución de obra.
- Establecer un límite de plazo y cantidad de levantamiento de observaciones por parte del contratista conservador a fin de reducir las demoras más allá de lo razonable
- Fortalecer el procedimiento de elaboración y aprobación de los Planes de Gestión Vial (PGV) considerando: (i) la carga de trabajo y disponibilidad de los especialistas encargados a fin de evitar cuellos de botella administrativos y (ii) en caso de contratos vigentes, considerar la provisión de asistencia técnica al contratista a fin de minimizar errores en la elaboración del PGV y acelerar su aprobación conforme a cronograma.

Los detalles de las AO / inversiones clave en la implementación de la AEI, su Alcance, Situación actual de cumplimiento, Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado y recomendaciones para mejorar cumplimiento, se puede ver en Anexo N° 01: Ficha de Implementación de la AEI 01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional, adjunto a este documento

4. EVALUACIÓN DEL PRESUPUESTO EJECUTADO 2024

- 4.1. El presupuesto inicial de Apertura 2024 ascendió al importe de S/ 4,242 millones, cerrando el año con un PIM de S/ 2,604 millones, los indicadores de ejecución obtenidos al cierre del ejercicio son del 59.9 % del PIA y el 97.6% del PIM
- 4.2. En la ejecución por tipo de gasto, en actividades el nivel de ejecución alcanzada con respecto al PIA es de 88.0% y con respecto al PIM es de 96.2%.
- 4.3. En la ejecución por tipo de gasto, en proyectos el nivel de ejecución alcanzado con respecto al PIA es de 47.3% y con respecto al PIM es de 98.8%.



Anexo N° 01: Ficha de Implementación de la AEI 01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional

Código y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

Código y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

Código y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

N°	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
	Obra de carretera en solución definitiva concluida	Comprende obras de carreteras en solución definitiva (en asfalto y cemento), que concluyeron en el 2024.	73.9 km de carreteras pavimentadas respecto a la longitud total (73.9 km).		
1	<p>AOI00107800741 Obras CANTA - HUALLAY - 3587</p> <p>Fecha inicio: 01 de noviembre 2019 Fecha fin: 12 de agosto 2024</p>	<p>La AO comprende las obras en solución definitiva de carretera de segunda clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica en caliente, abarca el tramo CANTA - HUALLAY. La obra tuvo una duración de 1,746 días (casi 5 años) desde el año 2019. Cabe precisar que en este tramo, desde el 2014, se estuvo ejecutando una obra que quedó resuelta y cuya duración fue de 1,042 días (casi 3 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.</p>	<p>i) Se tiene un avance acumulado del 100% (73.9 km respecto al total de longitud) desde su inicio en el año 2019, asimismo al segundo semestre del año 2024 se pavimentó 19.3 km según lo programado. La obra se encuentra culminada y el acta de recepción de obra se firmó el 29.11.2024 sin observaciones.</p> <p>ii) La implementación de la unidad de peaje y pesaje que abarca este tramo se encuentra actualmente suspendida, se prevé atender mediante la obra complementaria (OC) el cual continúa en la etapa del diseño ejecutivo.</p>	<p>i) Las reiteradas solicitudes de ampliaciones de plazo y suspensiones modificaron la fecha fin de la obra al 27.01.2024 (fin contractual), a partir de esa fecha la obra se ejecutó fuera de plazo.</p> <p>ii) En relación al Acto de recepción de la obra, el contratista subsanó las deficiencias detectadas del Acta de observaciones en recepción de la obra. Motivo por el cual, el 29.11.2024, se da por recepcionada la obra sin observaciones.</p> <p>iii) La OC de Pesaje, presenta dificultades en los estudios de Media Tensión, limitado por la demora de parte de la empresa Concesionaria PLUZ en otorgar los puntos de Factibilidad y de Diseño. En la OC de Peaje, existe incumplimiento de parte del Contratista, en la aprobación de los Diseños Ejecutivos al no levantar las observaciones a satisfacción de la Entidad.</p>	Si bien la obra culminó, se debe continuar con la etapa de post inversión (mantenimiento preventivo) del activo vial, para evitar el deterioro prematuro de la vía.
	Obra de carretera en solución definitiva resuelto	Comprende obras de carreteras en solución definitiva (en asfalto y cemento), con contratos resueltos en el 2024.	7.7 km de avance de carreteras pavimentadas respecto a la longitud total (10 km).		
2	<p>AOI00107800808 Obras COLPAHUAYCO - LANGUI - 3853</p> <p>Fecha inicio: 18 de junio 2021 Fecha fin: 10 de mayo 2024</p>	<p>La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de segunda clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica en caliente, abarca el tramo COLPAHUAYCO - LANGUI. La obra tenía una duración estimada en 1,057 días (casi 3 años) desde el año 2021. Cabe precisar que en este tramo, desde el 2008 se estuvo ejecutando una obra que quedó resuelta y cuya duración fue de 714 días (casi 2 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.</p>	<p>i) Se tiene un avance acumulado del 77% (7.7 km de 10 km del total de longitud) desde el año 2021 (año en el que inició la obra), no hubo avance físico al segundo semestre del 2024 a pesar de haberse programado la ejecución de 1.5 km.</p> <p>ii) Se resolvió el contrato de la obra N° 056-2021-MTC/20.2 (01.06.2021) mediante R.D. N° 383-2024-MTC/20 de fecha 10 de mayo 2024, por las causales previstas en los literales a), b) y c); del numeral 164.1 del Artículo 164 del Reglamento de la Ley de Contrataciones.</p>	<p>i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones modificaron la fecha fin de la obra al 19.05.2023; a partir de esa fecha la obra se ejecutó fuera de plazo.</p> <p>ii) La obra tuvo un avance muy restringido debido a que el contratista no apertura mayores frentes de trabajo donde la supervisión exige que se apertura más frentes y culminen con los adicionales mediante asientos de cuaderno de obra.</p> <p>iii) Falta de capacidad financiera por parte del contratista.</p> <p>iv) La obra no tuvo ejecución de meta física desde enero del 2024 por lo que valorizó cero soles.</p>	Realizar las gestiones a fin de convocar nuevamente a proceso de selección (*), teniendo en cuenta las necesidades reales de la carretera o evaluar la ejecución de culminación de obra mediante administración directa. (* Precisar que ante la demora del registro de la lista de contratistas sancionados por incumplimientos graves en la OSCE, no se puede evitar su participación en los procedimientos de selección.
	Obras de carreteras en solución definitiva en ejecución	Comprende obras de carreteras en solución definitiva (en asfalto y cemento), que se encuentran en ejecución tienen meta física programada para el 2024 pero no finalizaron este año.	29.1 km de carreteras pavimentadas, de enero a diciembre del año 2024.		

Expediente: E-019268-2025

Esto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=UOz1PBQee+s=>



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
3	<p>AOI00107801577 Obras SELVA ALEGRE-EMPALME RUTA PE-5N - 4608</p> <p>Fecha inicio saldo de obra: 10 de setiembre 2022 Fecha fin saldo de obra: 30 de mayo 2025</p>	<p>La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de segunda clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica en caliente, abarca el tramo SELVA ALEGRE-EMPALME RUTA PE-5N. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 993 días (más de 2 años) desde el año 2022. Cabe precisar que desde el 2015, se estuvieron ejecutando en ese mismo tramo dos obras que quedaron resueltas y cuya duración fue en total 1,416 días (casi 4 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.</p>	<p>i) Se tiene un avance acumulado del 88.9% (8.3 km de 9.3 km del total de longitud) desde el año 2022 (año en el que inició la obra) y avance al segundo semestre del 100% respecto a lo programado para el 2024 (se pavimentó 5.5 km según lo programado).</p> <p>ii) La obra se encuentra atrasada y fuera del plazo de ejecución contractual (24.07.2024), pero se estima culminar en el segundo trimestre del 2025.</p>	<p>i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones modificaron la fecha fin de la obra al 24.07.2024, a partir de esa fecha se viene ejecutando fuera de plazo. Sin embargo, la Junta de Resoluciones de Disputas (JRD) señaló que la obra se encuentra con retraso justificado desde el 25.07.2024 hasta el 12.01.2025. A la fecha se vienen desarrollando controversias en la JRD que podría modificar la fecha de término de ejecución.</p> <p>ii) El Contratista está incurso en el Artículo 203. Demoras injustificadas en la ejecución de la obra, del Reglamento de la Ley de Contrataciones.</p> <p>iii) La obra tiene áreas auxiliares no saneadas oportunamente y deficiencias en el expediente técnico que no concuerdan con el replanteo, asimismo, la supervisión de la obra advirtió observaciones en la partida de obras de arte referidas a cunetas solicitándose al contratista su reparación.</p>	<p>i) Solucionar las controversias en la Junta de Resolución de Disputas (JRD) la cual podría modificar la fecha de término de ejecución de obra contractual.</p> <p>ii) Celeridad en las acciones que realiza el contratista para subsanar las observaciones encontradas durante la ejecución de la obra, así como evitar posibles retrasos por parte de la supervisión de la obra en la revisión del descargo del contratista.</p>
4	<p>AOI00107800546 Obras OYÓN - AMBO, TR. 2 - 2713</p> <p>Fecha inicio: 05 de enero 2019 Fecha fin: 30 de octubre 2025</p>	<p>La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de segunda clase, mediante la aplicación de pavimento rígido, abarca el tramo OYÓN - AMBO, TR. 2. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 2,490 días (más de 6 años) desde el 2019. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.</p>	<p>i) Tiene un avance acumulado del 78% (39 km de 49.9 km del total de longitud) desde el año 2019 (año en el que inició la obra) y avance al segundo semestre del 25% respecto a lo programado para el 2024 (solo se pavimentó 3.3 km de 13.2 km programados).</p> <p>ii) La obra se encuentra atrasada y fuera del plazo de ejecución contractual (19.07.2024), pero se estima culminar en el cuarto trimestre del 2025.</p>	<p>i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones modificaron la fecha fin de la obra al 19.07.2024, a partir de esta fecha se viene ejecutando fuera de plazo. A la fecha se vienen desarrollando controversias en la JRD que podría modificar la fecha de término de ejecución.</p> <p>ii) La falta de capacidad financiera por parte del Contratista ha causado retrasos en la ejecución de la obra y se ha reducido los frentes de trabajo. Además, la insolvencia del contratista ha generado deudas a sus proveedores y al personal de obra, las cuales vienen presentando sus reclamos de pago ante la entidad. Al respecto se advirtió al contratista a cumplir con sus proveedores y personal de obra.</p> <p>iii) Avance lento de obra por subsanación de los trabajos de pavimentación para obtener el cumplimiento del índice de rugosidad del pavimento rígido</p> <p>iv) Falta liberación de interferencias (prediales, redes de agua y alcantarillado), en las zonas urbanas deducidas (sectores urbanos de la comunidad campesina de San Juan de Yanacocha, caserío de Virgen de Fátima, Racri y Lucmapampa).</p> <p>v) El Contratista está gestionando obtener mayor financiamiento de la empresa matriz de China.</p>	<p>i) Solucionar las controversias en la JRD, lo cual podría modificar la fecha de término de la obra.</p> <p>ii) El contratista debe cumplir con sus proveedores y personal de obra.</p> <p>iii) El Contratista deberá efectuar las reparaciones necesarias para llegar a un valor de IRI bajo el límite máximo establecido según las especificaciones técnicas de la obra.</p> <p>iv) Celeridad en las coordinaciones para obtener autorizaciones de todas las áreas correspondientes.</p> <p>v) Elaborar los expedientes técnicos que solucionen las interferencias de liberación de predios, interferencia de luz, interferencias de agua y desagüe en las zonas urbanas deducidas, a fin poder ejecutar la partida de pavimento de concreto hidráulico en dichos sectores.</p>
5	<p>AOI00107800681 Obras HUANUCO - LA UNION - HUALLANCA, TR 2 - 3402</p> <p>Fecha inicio: 20 de noviembre 2019 Fecha fin: 31 de marzo 2026</p>	<p>La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de segunda clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica en caliente, abarca el tramo HUANUCO - LA UNION - HUALLANCA, TR 2. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 2,323 días (más de 6 años) desde el 2019. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar</p>	<p>i) Tiene un avance acumulado del 48.5% (24.2 km de 49.9 km del total de longitud) desde el año 2019 (año en el que inició la obra) y avance al segundo semestre del 53% respecto a lo programado para el 2024 (se pavimentó 4.9 km de 9.4 km programados).</p> <p>ii) La obra se encuentra atrasada y fuera del plazo de ejecución contractual (09.09.2021), actualmente la obra se encuentra suspendida (desde el 30 de diciembre del 2024).</p>	<p>i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones (hasta en 6 oportunidades durante el 2024) modificaron la fecha fin contractual de la obra.</p> <p>ii) Interferencias prediales, eléctricas y de redes de agua y alcantarillado. Déficit de DMEs, falta de solución técnica en las variantes de Ayapiteg y Chavinillo, y sectores críticos identificados en la obra.</p> <p>iv) La obra se vio afectada por la presencia de fuertes y continuas precipitaciones pluviales y suelos saturados, que impiden la continuidad de los trabajos.</p>	<p>i) Celeridad en las acciones de liberación de interferencias, a fin de no afectar el normal desarrollo de la obra.</p> <p>ii) Renegociación con los poseionarios para la autorización de uso de DMEs y búsqueda de nuevos DMEs con el apoyo del supervisor de la obra.</p> <p>ii) Culminar y aprobar alternativas técnicas para las zonas inestables y para las variantes a cargo del contratista.</p>



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
		altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.			
6	AOI00107800683 Obras HUANUCO - LA UNION - HUALLANCA, TR 3 - 3404 Fecha inicio: 27 de noviembre 2020 Fecha fin: 31 de diciembre 2026	La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de segunda clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica en caliente, abarca el tramo HUANUCO - LA UNION - HUALLANCA, TR 3. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 2,225 días (6 años) desde el 2020. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**). El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.	i) Tiene un avance acumulado del 47% (22.4 km de 47.6 km del total de longitud) desde el año 2020 (año en el que inició la obra) y avance al segundo semestre del 72% (solo se pavimentó 6.6 km de 9.2 km programados). ii) La obra se encuentra atrasada y actualmente se encuentra suspendida (desde el 30 de diciembre del 2024).	i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones (hasta en 3 oportunidades durante el 2024) modificaron la fecha fin contractual de la obra. ii) Falta de capacidad de gestión en la utilización de recursos por parte del contratista. iii) Interferencias eléctricas y fibra óptica e identificación de nuevos sectores críticos. iv) Demora en la elaboración del expediente técnico de adicionales de obra referidos a la incorporación de nuevos DMEs y canteras	i) Celeridad en las acciones de liberación de interferencias, a fin de no afectar el normal desarrollo de la obra. ii) Culminar y aprobar las alternativas técnicas para las zonas inestables identificadas en la obra. iii) Culminar y aprobar el expediente técnico de adicionales de obra, en el que se defina las nuevas áreas auxiliares por el déficit de volumen en DMEs y canteras.
7	AOI00107800322 Obras HUANUCO - LA UNION - HUALLANCA, TR 1 - 1598 Fecha inicio: 28 de noviembre 2018 Fecha fin: 30 de abril 2026	La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de segunda clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica en caliente, abarca el tramo HUANUCO - LA UNION - HUALLANCA, TR 1. A la fecha se estima la duración de esta obra en 2,710 días (más de 7 años) desde el 2018. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**). El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.	i) Tiene un avance acumulado del 63% (33.4 km de 52.9 km del total de longitud) desde el año 2018 (año en el que inició la obra) y avance al segundo semestre del 9% (solo se pavimentó 0.9 km de 9.8 km programados). ii) La obra se encuentra atrasada y actualmente suspendida (desde el 30 de diciembre del 2024).	i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones (hasta en 7 oportunidades durante el 2024) modificaron la fecha fin contractual de la obra. ii) Interferencias prediales, eléctricas y de redes de agua y alcantarillado; así como interferencias en el canal de conducción de agua de SEDA Huánuco e insuficiencia de DMEs. iii) Incumplimiento en la presentación de adicionales de obra por parte del contratista, para intervención de zonas con presencia de derrumbes (estabilidad de taludes).	i) Celeridad en las acciones de liberación de interferencias, a fin de no afectar el normal desarrollo de la obra. ii) Culminar y aprobar en el plazo más breve los expedientes de nuevos DMEs, a fin de compensar el déficit del expediente técnico. iii) Culminar y aprobar las alternativas técnicas para sostenimiento de taludes y para las zonas críticas identificadas en la obra.



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
8	AOI00107800264 Obras TAUCA - PALLASCA - 0963 Fecha inicio: 10 de noviembre 2019 Fecha fin: 27 de abril 2026	<p>La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de tercera clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica y asfalto a nivel de TSB, abarca el tramo TAUCA - PALLASCA. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 2,360 días (más de 6 años) desde el 2019.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.</p>	<p>i) Tiene un avance acumulado del 55.9% (31.4 km de 56.2 km del total de longitud) desde el año 2019 (año en el que inició la obra) y avance al segundo semestre de 58% (se pavimentó 7.7 km de 13.2 km programados).</p> <p>ii) La obra se encuentra atrasada, pero se estima culminar en el segundo trimestre del 2026.</p>	<p>i) Las ampliaciones de plazo modificaron la fecha fin contractual de la obra.</p> <p>ii) Interferencias arqueológicas, prediales, eléctricas y en sectores inestables (sector I - Tauca Huandoval: 23 sectores inestables contractuales y 33 sectores inestables nuevos, y sector II - Tauca Pallasca: 02 sectores inestables contractuales y 20 sectores inestables nuevos que hacen un total de 5+910 Km).</p> <p>iii) La Contraloría General de la República del Perú desestimó los adicionales de obra PAO N° 28 y DEV 28; PAO N° 31 y DEV 31; PAO N° 32 y DEV 32, pero resolvió estimar en parte la solicitud de autorización previa a la ejecución y pago que genera la PAO N° 33, estableciendo su incidencia acumulada de 17.6%.</p> <p>iv) La supervisión de la obra informó sobre la ejecución de trabajos de terceros (minería informal) en el talud de corte del km 38+555 al km 38+810, afectando el muro de contención del km 47+119.44. Dichos trabajos ajenos a la obra, se encuentran realizando dentro del derecho de vía del proyecto.</p>	<p>i) Celeridad en las acciones de liberación de interferencias, a fin de no afectar el normal desarrollo de la obra.</p> <p>ii) Aprobación rápida de las prestaciones adicionales de obra, las cuales también deberán ser evaluadas por la CGR al superarse el 15% de incidencia acumulada.</p> <p>iii) La entidad deberá tomar acciones legales a fin de salvaguardar el derecho de vía y evitar daños a la propia ejecución de la obra.</p>
9	AOI00107801327 Obras HUARAL - SAYAN, MIRAHUAL / PAMPA LIBRE / PUENTE TINGO (SALDO) - 3964 Fecha inicio: 10 de enero 2024 Fecha fin: 30 de julio 2026	<p>La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de tercera clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica, abarca el tramo HUARAL - SAYAN, MIRAHUAL / PAMPA LIBRE / PUENTE TINGO. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 932 días (más de 2 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.</p>	<p>i) La obra inició en enero de 2024 y tiene un avance acumulado del 6.9% (0.2 km de 2.9 km del total de longitud) y avance al segundo semestre del 10% (solo se pavimentó 0.2 km de 1.9 km programados), debido a la suspensión de obra que finalizó el 30.06.2024.</p> <p>ii) La obra estuvo en ejecución a partir del 01 de julio del 2024 por lo que se encuentra atrasada y actualmente suspendida (desde el 01 de febrero del 2025).</p>	<p>i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones (hasta en 5 oportunidades durante el 2024) modificaron la fecha fin contractual de la obra.</p> <p>ii) Falta de señalización en los sectores críticos y ausencia de mantenimiento de la vía.</p> <p>iii) Incorrecta segregación de los residuos sólidos.</p> <p>iii) Restricciones en la ejecución de los trabajos de enrocados de protección, debido a las precipitaciones que se vienen presentando en la parte alta de Churín con el consecuente incremento de caudal del río Huaura.</p>	<p>i) Saneamiento oportuno de interferencias, a fin de evitar restricciones en el reinicio de la obra.</p> <p>ii) La obra requiere la movilización de más equipos y plantas de procesamiento de residuos sólidos.</p> <p>iii) Dar prioridad en la ejecución de las obras de encauzamiento, enrocados de protección.</p>
	Obras de carreteras en solución básica	Comprende obras de carreteras en solución básica, que se encuentran en ejecución tienen meta física programada para el 2024 pero no finalizan este año.	4.3 km de carreteras pavimentadas con solución básica (pavimento económico), al segundo semestre de este año.		
10	AOI00107802396 Obras SOCOTA - PIMPINGOS - 4862 Fecha inicio: 11 de julio 2024 Fecha fin: 17 de febrero 2027	<p>La AO comprende el mejoramiento en solución básica de la carretera que abarca el tramo SOCOTA PIMPINGOS. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 951 días (más de 2 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>Las obras en solución básica son intervenciones de ingeniería aplicadas a carreteras de bajo tránsito, que buscan proporcionar niveles mínimos de servicio de las vías. Estas soluciones son cruciales para mejorar la accesibilidad, conectividad y seguridad, para iniciar su ejecución se requiere la aprobación del estudio de perfil.</p>	<p>i) La obra inició en julio del 2024 y tiene un avance acumulado del 7.9% (4.3 km de 53.9 km del total de longitud) y avance al segundo semestre del 52% (solo se pavimentó 4.3 km de 8.3 km programados), debido a la suspensión de obra que finalizó el 30.06.2024.</p> <p>ii) El Plan de Mejoramiento se aprobó el 21 de junio del 2024 con RD N° 530-2024-MTC/20, por lo que se inició con el mejoramiento a partir de julio.</p>	La obra presenta retrasos debido al inicio del periodo de lluvias en los sectores, que limitan el avance físico de mejoramiento.	Monitorear el Plan de Mejoramiento a fin de que se ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio adecuado en la vía.



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
	Mantenimiento periódico de carreteras concluido	Comprende los trabajos de mantenimiento periódico que se realizan para preservar el estado de la carretera, que se programaron y finalizaron el 2024.	142.5 km de carreteras con mantenimiento periódico, al segundo semestre del año.		
11	AOI00107802225 Mantenimiento Periódico PUNO - ILAVE - DESAGUADERO - 5009 Fecha inicio: 17 de abril 2023 Fecha fin: 05 de setiembre 2024	<p>La AO comprende el mantenimiento periódico (reciclado) del pavimento existente y recapeo asfáltico del tramo PUNO - ILAVE - DESAGUADERO, ello a fin de preservar el estado de la vía. Esta intervención tuvo una duración de 507 días (más de 1 año) desde el año 2023. Cabe precisar que, desde el 2021, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otro mantenimiento periódico que quedó resuelto y cuya duración fue de 468 días (más de 1 año). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno). Para el aporte al indicador del PEI, debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El mantenimiento periódico de pavimentos de asfalto y cemento es crucial para preservar la infraestructura vial. Este tipo de mantenimiento implica acciones regulares y planificadas que ayudan a mantener las carreteras en condiciones óptimas, asegurando así una serie de beneficios clave.</p>	<p>i) La intervención, que comenzó en el 2023, tiene un avance acumulado del 100%, con 142.5 km completados según su meta de producción total. Al segundo semestre, el avance alcanzó el 100% de la meta programada con 133 km de carreteras con mantenimiento periódico completado.</p> <p>ii) El peaje de llave que se encontraba suspendido, reabrió sus actividades el 05 de setiembre del 2024 (RD N° 701-2024-MTC/20).</p>	<p>i) La ejecución del servicio se suspendió durante los primeros meses del año 2024, debido a las precipitaciones pluviales que afectan la ejecución y calidad de los trabajos, retomándose las actividades en marzo de este año.</p> <p>ii) Se procedió a la recepción de áreas y bienes de la vía sin observaciones.</p>	<p>i) El mantenimiento periódico del tramo PUNO - ILAVE - DESAGUADERO, se encuentra en estado concluido, cuya medición contribuye al cumplimiento del indicador de calidad de la AEI 01.01 de alcance de Provías Nacional.</p> <p>ii) A fin de preservar el activo vial, se debe continuar con la etapa de mantenimiento vial para evitar el deterioro de la vía.</p>
	Mantenimiento periódico de carreteras suspendido	Comprende los trabajos de mantenimiento periódico que se realizan para preservar el estado de la carretera, que cuentan con meta física programada para el 2024 pero se encuentran suspendidas.	No hubo avance de meta física, al segundo semestre del 2024.		
12	AOI00107800052 Mantenimiento Periódico LOS LIBERTADORES - OCCOLLO (KM 143+000 - KM 264+000) - 3701 Fecha inicio: 19 de agosto 2021 Fecha fin: 27 de marzo 2026	<p>La AO comprende el mantenimiento periódico, reciclado del pavimento existente y recapeo asfáltico del tramo LOS LIBERTADORES - OCCOLLO (KM 143+000 - KM 264+000), ello a fin de preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,681 días (casi 5 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno). Para el aporte al indicador del PEI, debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El mantenimiento periódico de pavimentos de asfalto y cemento es crucial para preservar la infraestructura vial. Este tipo de mantenimiento implica acciones regulares y planificadas que ayudan a mantener las carreteras en condiciones óptimas, asegurando así una serie de beneficios clave.</p>	<p>i) Se encuentra en estado suspendido desde el año pasado (setiembre 2023) con un avance acumulado de 35% (42.3 km de 121 km del total de longitud) desde el año 2021.</p> <p>ii) En enero de este año se iniciaron las gestiones para la resolución del contrato, a la fecha el contrato cuenta con medida cautelar respecto a que se mantenga suspendido el servicio hasta que se concluya la controversia.</p>	<p>i) Se suspendió el mantenimiento periódico debido a la imposibilidad de trasladar suministros hacia la zona del servicio.</p> <p>ii) Problemas sociales con las autoridades, dirigentes de los gremios de transportes de carga y pasajeros.</p>	<p>i) Resolver el Contrato N° 076-2021-MTC/20.2 (04.08.2021).</p> <p>ii) Realizar gestiones ante los problemas sociales.</p> <p>iii) Evaluar la posibilidad de nueva convocatoria.</p>
	Conservación por niveles de servicio	Comprende el mantenimiento de vías por contratos de terceros, la meta física programada no es acumulativa.	Se realizó la conservación de 7,124.1 km de acuerdo a lo programado para el segundo semestre 2024.		



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
13	<p>AOI00107800151 CONSERVACIÓN VIAL DV. ABANCAY - CHUQUIBAMBILLA - YAURI - DV. AYAVIRI - 4274</p> <p>Fecha inicio: 10 de febrero 2022 Fecha fin: 09 de febrero 2027</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo DV. ABANCAY - CHUQUIBAMBILLA - YAURI - DV. AYAVIRI, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (casi 5 años) desde el año 2022. Cabe precisar que, desde el 2016, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que culminó con una duración de 1,818 días (casi 5 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento) es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 576.4 km (100%) según la meta física de producción de la AO, a partir de mayo.</p> <p>ii) Las actividades de conservación rutinaria están siendo ejecutadas en todos los tramos del corredor vial.</p> <p>iii) La AO considera el mantenimiento periódico de 543 km, del cual solo se ejecutó 138.3 km, a partir del 17.09.2024 y finalizará el 10.03.2026.</p> <p>iv) El Plan de Gestión Vial (PGV) fue aprobado el 02.09.2024 con RD N° 839-2024-MTC/20.</p>	<p>i) Sub tramos excluidos por formar parte de otro corredor vial.</p> <p>ii) Se redujo la longitud inicial de la intervención de 579.9 km a 576.4 km (2.5 km del tramo: Velille - Emp. Nueva Carretera y 1 km del tramo: Negromayo - Yauri).</p> <p>iii) Observaciones al informe del Plan de Gestión Vial (PGV) que debió finalizar el 10.06.2022 (120 días calendarios desde el inicio del contrato por niveles de servicio 10.02.2022), sin embargo este fue aprobado el 02.09.2024. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial.</p>	<p>Monitorear el Plan de Gestión Vial a fin de que la conservación periódica se ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía.</p>
14	<p>AOI00107800169 CONSERVACIÓN VIAL DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI - CUBANTÍA - 4286</p> <p>Fecha inicio: 28 de enero 2022 Fecha fin: 26 de enero 2025</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI - CUBANTÍA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,094 días (casi 3 años) desde el año 2022. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 432.1 km (100%) de acuerdo a lo programado al segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 42.2 km, del cual se ha ejecutado el 100% (42.2 km), a partir del 02.05.2024 hasta el 28.09.2024.</p> <p>iv) El Plan de Gestión Vial (PGV) fue aprobado el 19.12.2023 con RD N° 1649-2023-MTC/20.</p> <p>v) El servicio o AO CXNS se encuentra en estado concluido.</p>	<p>i) Incremento en el precio para implementar recursos necesarios para el componente atenciones especiales, por lo que se modificó el contrato.</p> <p>ii) Fallas detectadas por alto deterioro de la carpeta existente, presencia de desniveles y piel de cocodrilo.</p> <p>iii) Observaciones al informe del Plan de Gestión Vial (PGV) que debió finalizar el 27.07.2022, sin embargo este fue aprobado el 19.12.2023 e inició recién el 02.05.2024 debido a factores climatológicos. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>En estado concluido.</p>



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
15	<p>AOI00107801431 CONSERVACIÓN VIAL DV. PIMENTEL - PIMENTEL / LARÁN - COCHABAMBA - CHAMANA / CHOTA - CUTERVO / OYOTÚN - BOLÍVAR - 3352</p> <p>Fecha inicio: 01 de octubre 2022 Fecha fin: 30 de setiembre 2027</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión, mejoramiento y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo DV. PIMENTEL - PIMENTEL / LARÁN - COCHABAMBA - CHAMANA / CHOTA - CUTERVO / OYOTÚN - BOLÍVAR, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (casi 4 años) desde el año 2022. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 392.9 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 5 km, del cual solo se ejecutó 3.3 km, a partir del 25.09.2024 y que finalizó el 23.11.2024 los trabajos de conservación periódica en pavimentos (se estima finalizar el 23.03.2025 la conservación periódica de puentes).</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) fue aprobado el 18.09.2024 con RD N° 924-2024-MTC/20.</p>	<p>Observaciones al informe del Plan de Gestión Vial (PGV) que debió finalizar el 30.03.2023 (180 días calendarios desde el inicio del contrato por niveles de servicio 01.10.2022), sin embargo este fue aprobado el 18.09.2024. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>Monitorear el Plan de Gestión Vial a fin de que la conservación periódica se ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía.</p>
16	<p>AOI00107801776 CONSERVACIÓN VIAL HUALAPAMPA - HUANCABAMBA - SOCCHABAMBA - VADO GRANDE - 4270</p> <p>Fecha inicio: 12 de enero 2022 Fecha fin: 11 de enero 2027</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo HUALAPAMPA - HUANCABAMBA - SOCCHABAMBA - VADO GRANDE, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (casi 5 años) desde el año 2022. Cabe precisar que, desde el 2015, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que culminó con una duración de 1,850 días (5 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 366.1 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 141.2 km, del cual solo se ejecutó 99.7 km, a partir del 19.07.2024 y finalizará el 10.11.2025.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) fue aprobado el 18.07.2024 con RD N° 633-2024-MTC/20.</p>	<p>i) El Plan de Gestión Vial (PGV) debió finalizar el 21.04.2022 (90 días calendarios), sin embargo este fue aprobado el 18.07.2024. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p> <p>ii) Factores climatológicos que ponen en riesgo los trabajos de conservación.</p>	<p>Monitorear el Plan de Gestión Vial a fin de que la conservación periódica se ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía.</p>



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
17	<p>AOI00107801425 CONSERVACIÓN VIAL PATIVILCA - PAMPLONA - CAJATAMBO - DV. OYON - 4278</p> <p>Fecha inicio: 22 de noviembre 2022 Fecha fin: 21 de noviembre 2025</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo PATIVILCA - PAMPLONA - CAJATAMBO - DV. OYON, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,095 días (casi 3 años) desde el año 2022. Cabe precisar que, desde el 2016, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que quedó resuelto con una duración de 1,356 días (casi 4 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 205.8 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 174.3 km, del cual solo se ha ejecutado 168.9 km, a partir del 07.02.2024 y finalizará el 07.04.2025.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) fue aprobado el 01.02.2024 con RD N° 078-2024-MTC/20.</p>	<p>El Plan de Gestión Vial (PGV) debió finalizar el 20.02.2023 (90 días calendarios), sin embargo este fue aprobado el 01.02.2024. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>Monitorear el Plan de Gestión Vial a fin de que la conservación periódica se ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía.</p>
18	<p>AOI00107801424 CONSERVACIÓN VIAL CAJAMARCA - CHACHAPOYAS / DV. CACLIC - PTE. INGENIO / DV. YANACANCHILLA ALTA - BAMBAMARCA - 2054</p> <p>Fecha inicio: 09 de junio 2024 Fecha fin: 08 de junio 2029</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión, mejoramiento y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo CAJAMARCA - CHACHAPOYAS / DV. CACLIC - PTE. INGENIO / DV. YANACANCHILLA ALTA - BAMBAMARCA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (casi 5 años) desde el segundo trimestre del 2024. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 421.3 km (100%), de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 155.7 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) se encuentra en revisión, se estima iniciar la conservación periódica el 01.08.2025 y finalizar el 27.01.2026.</p>	<p>i) Limitada capacidad financiera por parte del contratista.</p> <p>ii) Observaciones al informe del Plan de Gestión Vial (PGV) que debió finalizar el 05.12.2024 (180 días desde el inicio del servicio). Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>i) Levantamiento oportuno de observaciones por parte del contratista, estableciendo un plazo límite de 15 días.</p> <p>ii) Celeridad y eficiencia en la revisión de las observaciones subsanadas por parte de DGV, estableciendo plazos para la comunicación o remisión de observaciones identificadas</p> <p>iii) Monitoreo del Plan de Gestión Vial (PGV) a fin de que se apruebe y ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía. Considerando: - Evaluar los recursos y disponibilidad de especialistas encargados de la revisión de planes, a fin de evitar retrasos en la revisión y aprobación de planes. - Brindar asistencia técnica al contratista a fin de minimizar errores en la elaboración de sus informes.</p>



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
19	<p>AOI00107800878 CONSERVACIÓN VIAL CHAMAYA - PTE. INTEGRACION / SONDOR - TAMBORAPA / CANCHAQUE / PALAMBLA - 2395</p> <p>Fecha inicio: 04 de diciembre 2021 Fecha fin: 03 de diciembre 2026</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión, mejoramiento y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo CHAMAYA - PTE. INTEGRACION / SONDOR - TAMBORAPA / CANCHAQUE / PALAMBLA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atenciones especiales (emergencias viales y situaciones de riesgo potencial) que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (casi 5 años) desde el año 2021.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 302.9 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 168.2 km, del cual solo se ha ejecutado 10 km, a partir del 30.07.2024 y finalizará el 28.01.2026.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) fue aprobado el 09.07.2024 con RD N° 604-2024-MTC/20.</p>	<p>i) Factores climatológicos que ponen en riesgo los trabajos de conservación y que debió ser considerado en el cronograma elaborado por el contratista.</p> <p>ii) El contratista no ha cumplido con ejecutar las actividades programadas en el cronograma de ejecución de la conservación periódica de puentes actualizado, siendo el cronograma vigente contractualmente debido a que el cronograma acelerado de conservación periódica de puentes se encuentra observado, incurriendo nuevamente en retrasos injustificados, faltando a compromisos y acuerdos con la entidad.</p> <p>ii) Observaciones al informe del Plan de Gestión Vial (PGV) que debió finalizar el 02.06.2022, sin embargo este fue aprobado el 09.07.2024. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>Monitorear el Plan de Gestión Vial a fin de que la conservación periódica se ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía.</p>
20	<p>AOI00107800006 CONSERVACIÓN VIAL DV. TAMBOGRANDE - LAS LOMAS - PUENTE MACARA / SAJINO - SOCCHABAMBA / MIRAFLORES - TAMBOGRANDE / EL VEINTIUNO - TAMBOGRANDE - 3134</p> <p>Fecha inicio: 14 de abril 2023 Fecha fin: 12 de abril 2028</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo DV. TAMBOGRANDE - LAS LOMAS - PUENTE MACARA / SAJINO - SOCCHABAMBA / MIRAFLORES - TAMBOGRANDE / EL VEINTIUNO - TAMBOGRANDE, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (casi 5 años) desde el año 2023.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 214.4 km (100%), de acuerdo a lo programado para el segundo semestre (tramo reducido a partir del mes de abril).</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 16.1 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) se encuentra en elaboración, se estima iniciar la conservación periódica el 01.05.2025 y finalizar el 27.10.2025.</p>	<p>i) Observaciones en los informes del Plan de Gestión Vial (PGV) que debió finalizar el 12.07.2023. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p> <p>ii) Suspensión de intervención de actividades en los tramos 5 y 6 por la no culminación de los trabajos del contrato N° 004-2020-MTC/24-UZPT que imposibilita su mantenimiento y el tramo 9 durante el tiempo que esté a cargo del Consorcio PIURA, (Contrato N°187-2023-MTC/20.2).</p>	<p>i) Levantamiento oportuno de observaciones por parte del contratista, estableciendo un plazo límite de 15 días.</p> <p>ii) Celeridad y eficiencia en la revisión de las observaciones subsanadas por parte de DGV, estableciendo plazos para la comunicación o remisión de observaciones identificadas</p> <p>iii) Monitoreo del Plan de Gestión Vial (PGV) a fin de que se apruebe y ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía. Considerando: - Evaluar los recursos y disponibilidad de especialistas encargados de la revisión de planes, a fin de evitar retrasos en la revisión y aprobación de planes. - Brindar asistencia técnica al contratista a fin de minimizar errores en la elaboración de sus informes.</p>



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
21	<p>AOI00107801654 CONSERVACIÓN VIAL EL REPOSO - CASUAL - DURAN - NUEVO CHOTA - WAWIKO - STA MARIA DE NIEVA - 4675</p> <p>Fecha inicio: 26 de enero 2024 Fecha fin: 25 de enero 2027</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo EL REPOSO - CASUAL - DURAN - NUEVO CHOTA - WAWIKO - STA MARIA DE NIEVA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,095 días (casi 3 años) desde el 2024. Sin embargo desde el 2013 se estuvo ejecutando en ese mismo tramo dos intervenciones por niveles de servicio (la primera concluyó y la segunda quedó resuelta) con una duración total de 2,420 días (más de 6 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno). El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 229.7 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 142.7 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) se encuentra en revisión, se estima iniciar con la conservación periódica el 01.04.2025 y finalizar el 01.03.2026.</p>	<p>Observaciones en los informes del Plan de Gestión Vial (PGV), que a la fecha se encuentra en revisión del levantamiento de observaciones. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>i) Levantamiento oportuno de observaciones por parte del contratista, estableciendo un plazo límite de 15 días.</p> <p>ii) Celeridad y eficiencia en la revisión de las observaciones subsanadas por parte de DGV, estableciendo plazos para la comunicación o remisión de observaciones identificadas</p> <p>iii) Monitoreo del Plan de Gestión Vial (PGV) a fin de que se apruebe y ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía. Considerando: - Evaluar los recursos y disponibilidad de especialistas encargados de la revisión de planes, a fin de evitar retrasos en la revisión y aprobación de planes. - Brindar asistencia técnica al contratista a fin de minimizar errores en la elaboración de sus informes.</p>
22	<p>AOI00107800161 CONSERVACIÓN VIAL JULIACA - PUTINA - SANDIA / HUANCANE - MOHO - FRONTERA CON BOLIVIA - 4277</p> <p>Fecha inicio: 13 de julio 2024 Fecha fin: 12 de julio 2029</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión, mejoramiento y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo JULIACA - PUTINA - SANDIA / HUANCANE - MOHO - FRONTERA CON BOLIVIA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (casi 5 años) desde el 2024. Sin embargo desde el 2016 se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que quedó resuelto con una duración total de 1,589 días (más de 4 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno). El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 450.6 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 236.7 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) se encuentra en revisión, se estima iniciar con la conservación periódica el 15.04.2025 y finalizar el 14.04.2026.</p>	<p>Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>i) Levantamiento oportuno de observaciones por parte del contratista, estableciendo un plazo límite de 15 días.</p> <p>ii) Celeridad y eficiencia en la revisión de las observaciones subsanadas por parte de DGV, estableciendo plazos para la comunicación o remisión de observaciones identificadas</p> <p>iii) Monitoreo del Plan de Gestión Vial (PGV) a fin de que se apruebe y ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía. Considerando: - Evaluar los recursos y disponibilidad de especialistas encargados de la revisión de planes, a fin de evitar retrasos en la revisión y aprobación de planes. - Brindar asistencia técnica al contratista a fin de minimizar errores en la elaboración de sus informes.</p>



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
23	<p>AOI00107801421 CONSERVACIÓN VIAL LAGUNA SAUSACOCHA - CALEMAR / PUENTE PALLAR - BULDIBUYO - 5101</p> <p>Fecha inicio: 02 de marzo 2024 Fecha fin: 03 de marzo 2027</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo LAGUNA SAUSACOCHA - CALEMAR / PUENTE PALLAR - BULDIBUYO, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,096 días (3 años) desde el 2024. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 273.5 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 273.5 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) se encuentra en revisión, se estima iniciar con la conservación periódica el 15.04.2025 y finalizar el 08.02.2026.</p>	<p>i) Limitada capacidad financiera por parte del contratista.</p> <p>iii) Observaciones en el informe del Plan de Gestión Vial (PGV), que debió finalizar el 31.05.2024 (90 días calendarios) y que a la fecha se encuentra en levantamiento de observaciones por parte del contratista. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p> <p>iii) Limitado personal de supervisión que dificulta el control adecuado en campo.</p>	<p>i) Levantamiento oportuno de observaciones por parte del contratista, estableciendo un plazo límite de 15 días.</p> <p>ii) Celeridad y eficiencia en la revisión de las observaciones subsanadas por parte de DGV, estableciendo plazos para la comunicación o remisión de observaciones identificadas</p> <p>iii) Monitoreo del Plan de Gestión Vial (PGV) a fin de que se apruebe y ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía. Considerando: - Evaluar los recursos y disponibilidad de especialistas encargados de la revisión de planes, a fin de evitar retrasos en la revisión y aprobación de planes. - Brindar asistencia técnica al contratista a fin de minimizar errores en la elaboración de sus informes.</p>
24	<p>AOI00107800887 CONSERVACIÓN VIAL LIMA - CANTA - HUAYLLAY - DV. COCHAMARCA - DV. CERRO DE PASCO - 3894</p> <p>Fecha inicio: 01 de noviembre 2019 Fecha fin: 30 de octubre 2027</p>	<p>La AO comprende el servicio de mejoramiento, rehabilitación y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo LIMA - CANTA - HUAYLLAY - DV. COCHAMARCA - DV. CERRO DE PASCO, abarca la conservación y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 2,920 días (casi 8 años) desde el año 2019. Cabe precisar que, desde el 2014, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que quedó resuelta con una duración de 1,042 días (casi 3 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Así mismo, responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 203.8 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 93.2 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>i) Fenómenos de naturaleza (caída de rocas) e imprudencia del usuario que están provocando accidentes.</p> <p>ii) Punto crítico de siniestros viales, que viene ocasionando pérdidas humanas.</p> <p>iii) Observaciones en el informe del Plan de Gestión Vial (PGV) del Tramo 3 y que a la fecha se encuentra en revisión. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>Tomar medidas de prevención de siniestros viales y ejecutar el mantenimiento periódico contratado.</p>



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
25	<p>AOI00107802198 CONSERVACIÓN VIAL PAMPANO - SANTA INÉS - IZCUCHACA / RUMICHACA - SANTA INÉS / TOYOC - CASTROVIRREYNA - 3437</p> <p>Fecha inicio: 01 de setiembre 2024 Fecha fin: 31 de agosto 2029</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión, mejoramiento y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo PAMPANO - SANTA INÉS - IZCUCHACA / RUMICHACA - SANTA INÉS / TOYOC - CASTROVIRREYNA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (casi 5 años) desde el 2024. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 421.5 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 73.7 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) se encuentra en elaboración, se estima iniciar con la conservación periódica el 10.04.2026 y finalizar el 27.10.2027.</p>	<p>Informe del Plan de Gestión Vial (PGV) presentado el 29.11.2024 por el contratista y que fue devuelto por estar incompleto al no presentar el estudio de suelos y estudio de tráfico, según los términos de referencia (TdR). Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>i) Presentación completa del primer informe del Plan de Gestión Vial (PGV) según lo establecido en el TdR. Seguimiento de presentación del segundo informe al 27.02.2025.</p> <p>ii) Levantamiento oportuno de observaciones por parte del contratista, estableciendo un plazo límite de 15 días.</p> <p>iii) Celeridad y eficiencia en la revisión de las observaciones subsanadas por parte de DGV, estableciendo plazos para la comunicación o remisión de observaciones identificadas</p> <p>iv) Monitoreo del Plan de Gestión Vial (PGV) a fin de que se apruebe y ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía. Considerando: - Evaluar los recursos y disponibilidad de especialistas encargados de la revisión de planes, a fin de evitar retrasos en la revisión y aprobación de planes. - Brindar asistencia técnica al contratista a fin de minimizar errores en la elaboración de sus informes.</p>
26	<p>AOI00107801856 CONSERVACIÓN VIAL PTE. RAITHER - VON HUMBOLT / PTE. PAUCARTAMBO - OXAPAMPA / PUERTO. INCA - EMP. PE-5N, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,095 días (casi 3 años) desde el año 2023. Cabe precisar que, desde el 2019, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que quedó resuelto con una duración de 1,170 días (más de 3 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 370.9 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 67.9 km, el cual aún no se ha ejecutado. El MP inició el 11.09.2024 y finalizará el 19.10.2025.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) fue aprobado el 10.09.2024 con RD N° 882-2024-MTC/20.</p>	<p>i) Factores climatológicos que ponen en riesgo los trabajos de conservación periódica.</p> <p>ii) Observaciones en los informes del Plan de Gestión Vial (en el estudio de tráfico, puentes, suelos y pavimentos) y en el programa de adecuación de manejo ambiental (PAMA). El PGV debió finalizar 25.07.2023, sin embargo este fue aprobado el 10.09.2024. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>Monitorear el Plan de Gestión Vial a fin de que la conservación periódica se ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía.</p>	



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
27	<p>AOI00107801430 CONSERVACIÓN VIAL SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / PUNO - DESAGUADERO - 4439</p> <p>Fecha inicio: 03 de agosto 2024 Fecha fin: 02 de agosto 2029</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / PUNO - DESAGUADERO, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (casi 5 años) desde el 2024. Cabe precisar que, desde el 2019, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que quedó resuelto con una duración de 1,096 días (3 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 327.9 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 99.5 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) se encuentra en revisión, se estima iniciar el 01.09.2025 y finalizar el 31.08.2026.</p>	<p>Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>i) Levantamiento oportuno de observaciones por parte del contratista, estableciendo un plazo límite de 15 días.</p> <p>ii) Celeridad y eficiencia en la revisión de las observaciones subsanadas por parte de DGV, estableciendo plazos para la comunicación o remisión de observaciones identificadas</p> <p>iii) Monitoreo del Plan de Gestión Vial (PGV) a fin de que se apruebe y ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía. Considerando: - Evaluar los recursos y disponibilidad de especialistas encargados de la revisión de planes, a fin de evitar retrasos en la revisión y aprobación de planes. - Brindar asistencia técnica al contratista a fin de minimizar errores en la elaboración de sus informes.</p>
28	<p>AOI00107801422 CONSERVACIÓN VIAL TACNA - TARATA - MAZOCRUZ/ HUMAJALSO - DESAGUADERO - 4273</p> <p>Fecha inicio: 15 de enero 2022 Fecha fin: 14 de enero 2027</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo TACNA - TARATA - MAZOCRUZ/ HUMAJALSO - DESAGUADERO, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (casi 5 años) desde el año 2022. Cabe precisar que, desde el 2016 se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que culminó con una duración de 1,831 días (5 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 418.9 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 214.8 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) se encuentra en elaboración, se estima iniciar la conservación periódica el 01.05.2025 y finalizar el 01.01.2026.</p>	<p>Observaciones en los informes del Plan de Gestión Vial (PGV), que debió finalizar el 15.04.2022 y que a la fecha se encuentra en revisión. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>i) Levantamiento oportuno de observaciones por parte del contratista, estableciendo un plazo límite de 15 días.</p> <p>ii) Celeridad y eficiencia en la revisión de las observaciones subsanadas por parte de DGV, estableciendo plazos para la comunicación o remisión de observaciones identificadas</p> <p>iii) Monitoreo del Plan de Gestión Vial (PGV) a fin de que se apruebe y ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía. Considerando: - Evaluar los recursos y disponibilidad de especialistas encargados de la revisión de planes, a fin de evitar retrasos en la revisión y aprobación de planes. - Brindar asistencia técnica al contratista a fin de minimizar errores en la elaboración de sus informes.</p>



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
29	<p>AOI00107800885 CONSERVACIÓN VIAL YAUCA - CORACORA / CHALA - ULLACASA - PUQUIO / ULLACCASA - PAUSA - 3201</p> <p>Fecha inicio: 01 de diciembre 2023 Fecha fin: 29 de noviembre 2028</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión, mejoramiento y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo YAUCA - CORACORA / CHALA - ULLACASA - PUQUIO / ULLACCASA - PAUSA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (casi 5 años) desde el año 2023. Cabe precisar que, desde el 2012, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que culminó con una duración de 2,626 días (más de 7 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 501.3 km (100%), de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 501.3 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) se encuentra en revisión, se estima su aprobación el 01.05.2025 y finalizar la conservación periódica el 22.10.2026.</p>	<p>i) Intervenciones adicionales identificadas y que deberán ser evaluadas por los especialistas de la entidad.</p> <p>ii) Observaciones en los informes del PGV, que debió finalizar el 29.05.2024. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>i) Levantamiento oportuno de observaciones por parte del contratista, estableciendo un plazo límite de 15 días.</p> <p>ii) Celeridad y eficiencia en la revisión de las observaciones subsanadas por parte de DGV, estableciendo plazos para la comunicación o remisión de observaciones identificadas</p> <p>iii) Monitoreo del Plan de Gestión Vial (PGV) a fin de que se apruebe y ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía. Considerando: - Evaluar los recursos y disponibilidad de especialistas encargados de la revisión de planes, a fin de evitar retrasos en la revisión y aprobación de planes. - Brindar asistencia técnica al contratista a fin de minimizar errores en la elaboración de sus informes.</p>
30	<p>AOI00107800860 CONSERVACIÓN VIAL OXAPAMPA - POZUZO - CODO DE POZUZO - EMP. PE- 5N - 4430</p> <p>Fecha inicio: 14 de julio 2023 Fecha fin: 12 de julio 2028</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo OXAPAMPA - POZUZO - CODO DE POZUZO - EMP. PE- 5N, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (casi 5 años) desde el año 2023.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 203 km (100%) de acuerdo a lo programado para el segundo semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 195.7 km, el cual aún no se ha ejecutado. El MP inició el 20.09.2024 y finalizará el 20.05.2026.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) fue aprobado el 02.09.2024 con RD N° 937-2024-MTC/20.</p>	<p>i) Observaciones en los informes mensuales y valorizaciones (N° 17) presentados por el contratista, que está pendiente de subsanación.</p> <p>ii) Observaciones en los informes del PGV, que debió finalizar el 11.11.2023. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>Monitorear el Plan de Gestión Vial a fin de que la conservación periódica se ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía.</p>



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
31	<p>AOI00107802209 CONSERVACIÓN VIAL TAMBOGRANDE - CURILCAS / CINCUENTA - CHULUCANAS / PTE. CARRASQUILLO - MORROPON - 4285</p> <p>Fecha inicio: 09 de febrero 2024 Fecha fin: 08 de febrero 2027</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo TAMBOGRANDE - CURILCAS / CINCUENTA - CHULUCANAS / PTE. CARRASQUILLO - MORROPON, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,095 días (casi 3 años) desde el 2024. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 185.6 km (100%), según la meta de producción, tramo reducido a partir del mes de abril.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 185.8 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p> <p>iii) El Plan de Gestión Vial (PGV) se encuentra en revisión, se estima iniciar la conservación periódica el 20.05.2025 y finalizar el 19.05.2026.</p>	<p>i) Reducción de la longitud del tramo (185.6 Km) debido a la reclasificación de la Ruta N° PI-130 Emp. PE-1NJ (El Cincuenta) - Emp. PE-1NR (Chulucanas) a Departamental (8.71 Km).</p> <p>ii) Suspensión temporal de los tramos VIII y IX definidos en Acta de suspensión de actividades de gestión y conservación (con 4.9 km en total). Suspensión temporal del VIII (por reclasificación, RM N° 154-2024-MTC/01.02) y suspensión definitiva de los tramos VI y IX.</p> <p>iii) Aplicación de penalidades al contratista por deficiencia del nivel del servicio menor al 96%.</p> <p>ii) Observaciones en los informes del PGV, que debió finalizar el 08.06.2024. Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del PGV para iniciar con la ejecución del mantenimiento periódico pone en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura vial (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>i) Levantamiento oportuno de observaciones por parte del contratista, estableciendo un plazo límite de 15 días.</p> <p>ii) Celeridad y eficiencia en la revisión de las observaciones subsanadas por parte de DGV, estableciendo plazos para la comunicación o remisión de observaciones identificadas</p> <p>iii) Monitoreo del Plan de Gestión Vial (PGV) a fin de que se apruebe y ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía. Considerando: - Evaluar los recursos y disponibilidad de especialistas encargados de la revisión de planes, a fin de evitar retrasos en la revisión y aprobación de planes. - Brindar asistencia técnica al contratista a fin de minimizar errores en la elaboración de sus informes.</p>
Mantenimiento periódico comprendido en contratos por niveles de servicio y contratos con terceros					
32	<p>El mantenimiento periódico es esencial para conservar los niveles de servicio de la Red Vial Nacional no concesionada (RVNnc) y mejorar el indicador de calidad: "Porcentaje de la RVNnc pavimentada en buen estado". Este tipo de mantenimiento debe ejecutarse de forma oportuna y planificada, mediante actividades que pueden ser manuales o mecanizadas, con una frecuencia determinada según la condición de la vía.</p> <p>Las principales actividades incluyen: i) Reposición de capas de rodadura, aplicación de capas nivelantes y sellos, ii) Reparación o reconstrucción puntual de capas inferiores del pavimento, iii) Intervenciones específicas en túneles, muros, obras de drenaje, elementos de iv) seguridad vial y señalización v) Reparación o reconstrucción de la plataforma de la carretera;</p>	<p>Esta actividad contribuye a la AEI al preservar y restaurar los niveles de servicio y transitabilidad de la RVNnc. En términos de resultados, impacta positivamente el indicador clave: "Porcentaje de la RVNnc pavimentada en buen estado", asegurando que la infraestructura vial cumpla estándares de seguridad, funcionalidad y confort para los usuarios.</p>	<p>Se identifican deficiencias operativas que comprometen el cumplimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> Planificación deficiente: Deficiencias en la planificación del mantenimiento periódico por parte de la unidad funcional responsable, que incluye intervenciones en el POI sin asegurar su viabilidad, lo que ha llevado a postergar su ejecución incluso hasta el año siguiente. Contratos resueltos o en proceso arbitral, que impiden la continuidad de las intervenciones previstas. Contratos suscritos entre mayo y junio, así como en el último trimestre del 2024, que no han registrado avance físico alguno a la fecha. Contratos sin ejecución: Firmados en mayo-junio y último trimestre sin avances. Procesos contractuales paralizados: Casos con resolución de contrato o arbitraje. Demoras en Plan de Gestión Vial para contratos por niveles de servicio 	<p>Ausencia de articulación entre el POI, la PMBSO y el PIA-PIM</p> <p>Gestión tardía del proceso de contratación y falta de mecanismos de gestión preventiva de contratos.</p> <p>Falta de lineamientos o herramientas ágiles para la revisión y aprobación de PGV.</p> <p>Capacidad operativa limitada en las áreas técnicas y administrativas para ejecutar y supervisar múltiples contratos simultáneamente.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Alinear la programación POI con la disponibilidad operativa y presupuestal, descartando actividades inviables. Fortalecer la planificación multianual en la unidad funcional responsable, priorizando procesos que permitan intervenciones al inicio del ejercicio fiscal. Implementar un sistema de alertas tempranas para contratos con riesgo de resolución o retraso, incluyendo control sobre Plan de Gestión Vial. Evaluar la capacidad institucional para asumir la gestión de múltiples contratos de forma simultánea y fortalecer capacidades técnicas si es necesario.



Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
	v) Intervenciones en componentes estructurales y subestructurales de puentes.				
	Mantenimiento rutinario ejecutado por unidades zonales				
33	<p>Las carreteras están expuestas permanentemente a la acción del tráfico, clima y procesos naturales (lluvia, erosión, expansión térmica).</p> <ul style="list-style-type: none"> El mantenimiento rutinario (limpieza de cunetas, bacheo menor, sellado de fisuras, desbroce, señalización) evita que los daños menores evolucionen a fallas estructurales mayores, lo que requeriría intervenciones más costosas como rehabilitaciones. 	<p>El mantenimiento rutinario es una actividad operativa crítica que contribuye directamente al cumplimiento de la AEI 01.01. Se ejecuta de manera descentralizada a través de unidades zonales y contratos, incluyendo modalidades por niveles de servicio. Su finalidad es preservar la transitabilidad y condiciones funcionales de las vías mediante acciones menores y frecuentes. Esta AO está alineada con el mandato de Provias Nacional de garantizar niveles de servicio adecuados, seguros y sostenible</p>	<p>Tendencia decreciente en el indicador de calidad de la RVNnc pavimentada</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fragmentación en la ejecución del mantenimiento rutinario debido a un mercado limitado de empresas contratistas, lo que ha generado demoras recurrentes en los procesos de contratación. Como consecuencia, las unidades zonales han asumido la ejecución directa de estas actividades en volúmenes significativos, muchas veces sin planificación adecuada ni recursos suficientes. Débil articulación entre las unidades zonales y la Dirección de Gestión Vial, lo que se traduce en deficiencias en la programación, coordinación y supervisión del mantenimiento rutinario. Los Planes de Mantenimiento Vial no incorporan el plazo de retorno operativo entre la programación técnica y la ejecución efectiva (mínimo de un año), omitiendo la fase de planeamiento estratégico de intervenciones y reduciendo la capacidad de anticipación frente al deterioro vial. Ausencia de criterios técnicos unificados para la priorización de tramos, lo que genera disparidades en los enfoques de intervención y dificulta la evaluación del desempeño físico y funcional de la red. Capacidad operativa limitada en zonas descentralizadas, sin acceso a asistencia técnica especializada para ejecutar el mantenimiento rutinario conforme a estándares mínimos de calidad. Retrasos en la asignación y transferencia de recursos financieros, tanto al inicio del año fiscal como al finalizar contratos con terceros, lo que afecta la continuidad operativa de las unidades zonales y la eficiencia del gasto. 	<ul style="list-style-type: none"> Fortalecer planificación multianual en unidades zonales con enfoque de riesgo. Establecer estándares mínimos de calidad y desempeño por tramo. Mejorar capacidades técnicas de unidades zonales y supervisión. Vincular presupuesto a resultados físicos y de calidad verificables.



Anexo Nº 01: Ficha de Implementación de la AEI 01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional

Código y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

Código y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

Código y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

¿Cómo el cumplimiento de las Actividades Operativas (AO) e inversiones clave vienen determinando la situación de la AEI 01.01?

La Acción Estratégica Institucional (AEI) 01.01, orientada a asegurar *infraestructura vial con adecuados niveles de servicio para los usuarios de la Red Vial Nacional no concesionada (RVNnc)*, enfrenta una situación compleja por el cumplimiento parcial, limitado y heterogéneo de las principales Actividades Operativas (AO) e inversiones estratégicas.

-Objetivo de la intervención

El objetivo operativo de las intervenciones bajo la AEI 01.01 es garantizar niveles adecuados de servicio en la Red Vial Nacional pavimentada mediante servicios que integran actividades rutinarias y periódicas ejecutadas con contratos por niveles de servicio (CNS) de mediano plazo con terceros, así como de mantenimiento periódico, además con actividades de mantenimiento rutinario ejecutado por administración directa a través de las Unidades Zonales

-Principales hallazgos técnicos

- El indicador de calidad del pavimento (estado bueno) sigue rezagado debido a que aún no se ha logrado alcanzar una cobertura suficiente de mantenimiento con contratos de conservación por niveles de servicio, pues actualmente mayoritariamente la red vial nacional se atiende con mantenimiento rutinario por administración directa
- Persisten los retrasos en la selección y contratación de conservación por niveles de servicio y servicios de mantenimiento periódico, lo que aplaza el cambio de estado a bueno de las carreteras nacionales
- El mantenimiento rutinario, además de la carga operativa que genera en su planificación y ejecución, ha demostrado que su impacto está limitado para la transitabilidad, pues no recupera los niveles de servicio de las vías

-Riesgos identificados

- Continuar el desgaste acelerado de la infraestructura vial por falta de conservación periódica, al punto que en muchos casos ha requerido y se requerirá la suspensión del cobro de peajes debido a su mal estado
- Pérdida de oportunidad en utilización de presupuesto asignado para la contratación de servicios de conservación y por ende prolongar la pérdida del patrimonio vial
- Incremento de carga operativa en las Unidades Zonales y dispersión del gasto lo que dificulta el control por parte de la entidad y se crea condiciones para la ocurrencia de actos de deshonestidad

-Obras de solución definitiva

Pocas inversiones en obras viales han culminado (p. ej., Canta–Huallay) pero muchas han tenido avances limitados y con paralizaciones, lo cual tiene su correlato en la necesidad de actualizar su estudio definitivo, demoras en liberación de terrenos por predios y servicios públicos, controversias contractuales no resueltas y contratistas sin capacidad operativa para cumplir sus obligaciones adquiridas.

¿Cómo las recomendaciones contribuirán a revertir dicha situación?

Para revertir las limitaciones observadas en el cumplimiento de la AEI 01.01 y asegurar la sostenibilidad de la Red Vial Nacional no concesionada (RVNnc), se propone un conjunto de recomendaciones orientadas a mejorar la gestión de las actividades operativas e inversiones clave bajo criterios de eficiencia, priorización y desempeño, las que contribuirán como sigue:

-Fortalecer el equipo de contrataciones de la entidad, área usuaria y órgano encargado de las contrataciones, a fin de reducir los plazos de selección y contratación de los servicios de conservación y permita atender oportunamente la infraestructura vial nacional

-Fortalecer el sistema de ejecución y seguimiento de la administración de los contratos por niveles de servicio (CNS), incorporando indicadores verificables de calidad y desempeño, con énfasis en las carreteras de alto tránsito a fin de mitigar el acelerado deterioro de las vías nacionales.

-Realizar el rediseño del modelo contractual, incorporando esquemas de pago por resultados verificables y mecanismos de penalización en casos de incumplimiento de estándares mínimos o la implementación de contratos estandarizados internacionales a fin de reducir los atrasos o controversias en la ejecución contractual.

-Fortalecer el equipo de la Subdirección de Conservación como responsable de la conservación de la red vial nacional a cargo de Provias Nacional dotándola de capacidades técnicas, normativas y supervisión, a fin de garantizar la sostenibilidad en sus acciones para conservar el valor del patrimonio vial generado por la entidad.

-En tanto no cuenten con contratos de conservación por niveles de servicio o de mantenimiento periódico, es necesario priorizar con la Unidades Zonales la atención efectiva de los tramos más críticos o de mayor riesgo (puntos negros) a fin de asegurar su transitabilidad y para lo cual, la Direcciones y Oficinas de la sede central de la entidad, brindarán el total apoyo técnico y administrativo

-Otras acciones específicas complementarias recomendadas:

- Convocar nuevamente los procedimientos de selección para intervenciones resueltas, precisando las necesidades actuales de cada carretera y estableciendo criterios claros para la convocatoria a fin de asegurar la idoneidad técnica, financiera y experiencial de los contratistas seleccionados.
- Liberar los terrenos de interferencias de predios y servicios públicos, además de gestionar anticipadamente el déficit de Depósitos de Material Excedente (DMEs), para no afectar los cronogramas de ejecución de obra.
- Establecer un límite de plazo y cantidad de levantamiento de observaciones por parte del contratista conservador a fin de reducir las demoras más allá de lo razonable
- Fortalecer el procedimiento de elaboración y aprobación de los Planes de Gestión Vial (PGV) considerando: (i) la carga de trabajo y disponibilidad de los especialistas encargados a fin de evitar cuellos de botella administrativos y (ii) en caso de contratos vigentes, considerar la provisión de asistencia técnica al contratista a fin de minimizar errores en la elaboración del PGV y acelerar su aprobación conforme a cronograma.

Este conjunto de recomendaciones contribuirá a la mejora del desempeño de las actividades operativas y además, representa un avance hacia una gestión vial más estratégica centrada en resultados y orientada al ciclo de vida del activo conforme a los lineamientos del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico.

Expediente: E-019268-2025

Esto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=UOz1PBQee+s=>



EJECUCIÓN DE PRESUPUESTO 2024 (En Soles)

PRODUCTO - PROYECTO / ACTIVIDAD	PIA 2024	PIM 2024	DEVENGADO 2024	AVANCE PIA	AVANCE PIM
3.PRODUCTO	1,317,178,425	1,204,488,897	1,159,076,126	88.0%	96.2%
5000276.GESTION DEL PROGRAMA	156,735,453	122,186,157	113,323,935	72.3%	92.7%
5001433.CONSERVACION POR NIVELES DE SERVICIO DE LA RED PAVIMENTADA Y NO PAVIMENTADA	939,280,342	723,788,475	694,872,295	74.0%	96.0%
5001434.MANTENIMIENTO PERIODICO DE LA RED VIAL NACIONAL PAVIMENTADA	59,325,571	153,187,520	149,840,393	252.6%	97.8%
5001435.MANTENIMIENTO RUTINARIO RED VIAL NACIONAL PAVIMENTADA	67,582,180	62,268,407	62,011,750	91.8%	99.6%
5001436.MANTENIMIENTO RUTINARIO RED VIAL NACIONAL NO PAVIMENTADA	32,538,632	38,323,730	38,216,286	117.4%	99.7%
5001437.PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS VIALES	35,420,362	79,307,967	76,917,700	217.2%	97.0%
5003240.FUNCIONAMIENTO DE UNIDADES DE PEAJES	26,295,885	25,426,641	23,893,766	90.9%	94.0%
2.PROYECTO	2,925,453,173	1,399,334,622	1,382,661,848	47.3%	98.8%
TOTAL	4,242,631,598	2,603,823,519	2,541,737,974	59.9%	97.6%

Fuente SIAF. Elaboración OPP

4.4. Es importante señalar que la ejecución presupuestal es el fiel reflejo de los avances de las intervenciones o actividades operativas de las actividades e inversiones que se realizan para la Red Vial Nacional no Concesionada. Así, en el 2024 los indicadores de ejecución presupuestal respecto del PIA expresan las dificultades presentadas en la gestión para implementar y ejecutar las intervenciones programadas en el plan operativo institucional.

4.5. En línea con lo expresado respecto a la ficha de implementación de la AEI.01.01 “Infraestructura Vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional”, PIA 2024 no pudo ser ejecutado en su totalidad, principalmente por lo siguiente:

- Retrasos en la ejecución y avance de los estudios definitivos o expedientes técnicos para obra.
- Retrasos en las convocatorias de obras: Huallanca – Caraz, Boca del Río – Tacna, Rancho – Panao Tr 1, Cerro de Pasco - Tingo María Tr 1; Lima – Canta, 11 Puentes Tambogrande, 6 Puentes Sajinos – Paimas, que si bien se convocaron, no pudieron contratarse y por ende otorgar el desembolso por adelanto de obra debido a demoras en la actualización del expediente técnico, nulidades, entre otros.
- Demoras en la actualización del expediente técnico de la obra Checca – Masacruz, impidiendo su convocatoria.
- No se culminaron los expedientes técnicos de las obras: Oyon – Ambo Tr 3, Sectores Dañados de Puente – Chino – Aguaytía, Variante Tutumbaro, así como los de saldo de obras de Negromayo - Yauri, Oyon Tr 1 y Mollepata – Pallasca)
- Retrasos en los cronogramas de los proyectos ejecutados bajo G2G, teniendo como efecto un menor gasto respecto del PIA asignado.
- En actividades con gasto corriente, la menor ejecución fue principalmente porque no se llegaron a contratar e iniciar los 16 corredores por niveles de servicio programados, lo que generó la reversión al MEF de los recursos asignados.
- Así también, los recursos aprobados para las intervenciones en el acceso al Aeropuerto Jorge Chavez sólo se utilizaron el 7% debido a que no se solicitaron los adelantos ni iniciaron dichas actividades.
- Con respecto a la ejecución del gasto en mantenimiento rutinario, si bien se ejecutó el 100% del PIM final, es importante destacar que en el mes de diciembre, las Unidades Zonales solicitaron rebajar su presupuesto asignado, con excepción de las unidades zonales de Ancash y San Martín.



MATRIZ DE RECOMENDACIONES PROVIAS NACIONAL - EVALUACIÓN DEL PEI-POI 2024

Nº		ASPECTO DE MEJORA	RECOMENDACIÓN	UNIDAD DE ORGANIZACIÓN RESPONSABLE	PLAZO
1	Implementación	Actividades o procesos de transformación de productos (bienes, servicios o regulaciones) destinados a la población objetivo	Implementar el enfoque de gestión integral de proyectos, que considere el rol de Gestor de Proyectos, para lo cual deberá conformar al equipo gestor del proyecto con representantes de DES, DDV y OAD) con el objeto de mejorar la articulación con dichas unidades	DIRECCIÓN DE OBRAS	15/04/2026
2	Implementación	Procesos de Apoyo	Mejorar el mecanismo para elaborar el expediente de contratación con la revisión previa de las partes involucradas antes de la presentación formal de la documentación por parte del área usuaria, durante los actos preparatorios, en coordinación con OPP	DIRECCIÓN DE OBRAS / DIRECCIÓN DE GESTIÓN VIAL - SUBDIRECCIÓN DE CONSERVACIÓN	15/04/2026
3	Implementación	Procesos de Apoyo	Disponer la implementación de términos de referencia estandarizados para la conservación por niveles de servicio, con el objeto de optimizar el procedimiento de selección, contratación y ejecución contractual, que permitirá mejorar el estado de la RVN	DIRECCIÓN DE GESTIÓN VIAL - SUBDIRECCIÓN DE CONSERVACIÓN	15/04/2026
4	Implementación	Procesos de Apoyo	Disponer la mejora del mecanismo para la revisión y aprobación de los Planes de Gestión Vial en el marco de los contratos de conservación por niveles de servicio, optimizando los recursos humanos disponibles, para cumplir con la ejecución según los plazos contractuales, en coordinación con OPP	DIRECCIÓN DE GESTIÓN VIAL - SUBDIRECCIÓN DE CONSERVACIÓN	15/04/2026
5	Implementación	Actividades o procesos de distribución o entrega de productos	Elaborar un reporte con las situaciones críticas respecto a los trámites vinculados con los instrumentos ambientales gestionados ante SENACE, OEFA, MINCUL, ANA, SERNANP, DEGAAM, con el objeto de solicitar la intervención de la Alta Dirección del MTC	DIRECCIÓN DE PUENTES	15/04/2026
6	Implementación	Actividades o procesos de transformación de productos (bienes, servicios o regulaciones) destinados a la población objetivo	Evaluar las acciones a implementar para la ejecución de obras de puentes a través de la modalidad de contratos estandarizados de ingeniería y construcción de uso internacional, en el marco de la nueva Ley General de Contrataciones Públicas, en coordinación con OAD, OAJ y OPP	DIRECCIÓN DE PUENTES	15/04/2026
7	Implementación	Actividades o procesos de transformación de productos (bienes, servicios o regulaciones) destinados a la población objetivo	Mejorar el mecanismo para la programación, ejecución y seguimiento a las intervenciones por administración directa a través de las UZ, con el objeto de hacer más eficiente la ejecución de dichas intervenciones en aspectos técnicos y administrativos, en coordinación con OPP	DIRECCIÓN DE GESTIÓN VIAL - SUBDIRECCIÓN DE CONSERVACIÓN	15/04/2026
8	Implementación	Procesos de Apoyo	Mejorar el mecanismo de liberación de terrenos para priorizar la disponibilidad de las áreas de construcción, a fin de evitar retrasos en el inicio o ejecución de la obra, en coordinación con la unidad funcional competente, implementar mecanismo en coordinación con la OPP	DIRECCIÓN DE DERECHO DE VÍA	15/04/2026
9	Implementación	Procesos de Apoyo	Establecer un mecanismo para la inscripción del derecho de vía ante la SUNARP, que corresponda al trazo aprobado del proyecto, con el objeto de cautelar su custodia previa a la ejecución de la obra, implementar en coordinación con OPP	DIRECCIÓN DE DERECHO DE VÍA	15/04/2026
10	Implementación	Actividades o procesos de transformación de productos (bienes, servicios o regulaciones) destinados a la población objetivo	Establecer un mecanismo que permita verificar si realmente los depósitos de material excedente (DME) y canteras están disponibles al momento de la aprobación del expediente técnico, a fin de evitar retrasos durante la ejecución de la obra	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS	15/04/2026
11	Implementación	Actividades o procesos de transformación de productos (bienes, servicios o regulaciones) destinados a la población objetivo	Evaluar la implementación de un piloto para la ejecución de obras a través de la modalidad de contratos estandarizados de ingeniería y construcción de uso internacional, en el marco de la nueva Ley General de Contrataciones Públicas, próxima a entrar en vigencia. Para lo cual deberá tomar acciones inmediatas en coordinación con la Oficina de Administración, la Oficina de Asesoría Jurídica y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, en el marco de sus competencias.	DIRECCIÓN DE OBRAS	15/04/2026

