



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad”

## INICIATIVA PRIVADA COFINANCIADA

### “ANILLO VIAL PERIFÉRICO”

Información a publicar en el portal institucional de PROINVERSIÓN, conforme a lo establecido en el numeral 85.2 del artículo 85 del Decreto Supremo N° 240-2018-EF, norma que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362 - Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos<sup>1</sup>.

#### I. Antecedentes

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) mediante Decreto Supremo N° 013-97-MTC publicado el 13 de junio de 1997, declaró de interés social y de necesidad pública la ejecución de los Estudios Definitivos y ejecución de las Obras Públicas del Proyecto Periférico Vial Norte para interconectar la Carretera Panamericana Norte, Carretera Central y Carretera Panamericana Sur, para lo cual se creó mediante Decreto Supremo N° 028-98-MTC, el Proyecto Especial Periférico Vial Norte y se precisó el derecho de vía de los Tramos I al V del Proyecto Especial Periférico Vial Norte mediante Resolución Ministerial N° 233-2000-MTC/15.02.
- El 14 de marzo de 2013, el Proponente presentó ante PROINVERSIÓN la Iniciativa Privada Cofinanciada "Anillo Vial Periférico" (IPC AVP).
- Mediante Oficio N° 0103-2013-MTC/01 del 10 de mayo de 2013 y Oficio N° 432-2013-MML-GMM del 10 de mayo de 2013, el MTC y la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) emitieron opinión favorable a la IPC AVP respecto a su relevancia y prioridad.
- El 24 de mayo de 2013, la Dirección General de Inversión Pública autorizó los Contenidos Mínimos Específicos (CME) mediante Informe Técnico N° 033-2013-EF/63.01, para la elaboración de los estudios de pre inversión del proyecto IPC AVP en el marco del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- El 16 de noviembre de 2016 se suscribió el Convenio de Delegación de Competencias entre la MML y el MTC, en el cual la MML delega al MTC las competencias y funciones específicas necesarias para que el MTC se constituya en único Concedente en la IPC AVP.
- Mediante Oficio N° 6494-2016-EF/63.01 del 14 de diciembre de 2016, el Ministerio de Economía y Finanzas comunicó a Proinversión la Declaratoria de Viabilidad del Proyecto de Inversión Pública "Construcción del Anillo Vial Periférico de la Ciudad de Lima y el Callao" (Proyecto).

<b>Nombre del Proyecto</b>	Proyecto de Inversión Pública "Construcción del Anillo Vial Periférico de la ciudad de Lima y el Callao"
<b>Código SNIP</b>	309972
<b>Nivel de Estudio</b>	Factibilidad
<b>Unidad Formuladora</b>	Dirección de Promoción de Inversiones – PROINVERSIÓN
<b>OPI Responsable</b>	Dirección General de Inversión Pública - MEF

Fuente: Informe Técnico N° 080-2016-EF/63.01 de la Dirección General de Inversión Pública del MEF



<sup>1</sup> De acuerdo al numeral 45.6 del artículo 45 del Decreto Legislativo N° 1362, el carácter confidencial y reservado de las iniciativas privadas se mantiene hasta la publicación de la Declaratoria de Interés, con excepción de la información que debe ser publicada de acuerdo con lo que establezca el Reglamento.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

## II. Objetivo del Proyecto

Mejora de las condiciones de flujo vehicular entre los centros generadores de viaje con las vías nacionales (norte, centro y sur), de la ciudad de Lima y el Callao.

## III. Ubicación del Proyecto

El Proyecto vial de 34.8 km de longitud se desarrolla entre un distrito de la Provincia Constitucional del Callao (Callao) y 11 distritos de Lima Metropolitana, de los cuales 5 están ubicados en el área norte de la ciudad (San Martín de Porres, Los Olivos, Independencia, Comas y San Juan de Lurigancho) y 6 en el área este (Lurigancho, El Agustino, Santa Anita, Ate Vitarte, La Molina y San Luis).

## IV. Beneficiarios

La población del área de influencia directa, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), alcanzó los 4'385,088 de habitantes para el año 2012. Dicha población afectada se encuentra distribuida en los 11 distritos siguientes:

DISTRITO	Población 2012
Ate	573,948
Callao	417,622
Comas	517,881
El Agustino	189,924
Independencia	216,503
La Molina	157,638
los Olivos	355,101
San Juan de	1,025,930
San Luis	57,368
San Martín de Porres	659,612
Santa Anita	213,561
<b>TOTAL</b>	<b>4,385,088</b>

Fuente: Informe Técnico N° 080-2016-EF/63.01 de la Dirección General de Inversión Pública del MEF

## V. Situación actual

De acuerdo al diagnóstico elaborado dentro del Plan de Desarrollo Concertado de la MML, la estructura vial de la ciudad de Lima - Callao se caracteriza por ser un sistema radio céntrico, que obliga a las relaciones entre las áreas o distritos periféricos de Lima - Callao a circular por el centro de la gran metrópoli. Ejemplo de ello lo vemos a diario al observar el tránsito de vehículos pesados transportando contenedores por las principales avenidas del norte (Avenida José Granda, Avenida Perú, Avenida Zarumilla, Panamericana Norte) y al este de Lima (Avenida Nicolás Ayllon y Avenida Javier Prado), lo cual afecta la movilidad de pasajeros en vehículos públicos y privados.

En efecto, si bien es cierto que en la década de los 90 se construyó la Vía de Evitamiento de la ciudad de Lima, el fuerte crecimiento urbano de Lima y el proceso migratorio campo - ciudad, reflejado en la explosión demográfica de los distritos de Comas, Independencia, San Juan de Lurigancho, Lurigancho y Ate-Vitarte; han llevado al agotamiento de la capacidad de esta vía, haciendo que el tránsito de largo y corto recorrido convivan.

Lima tiene un sistema de transporte público sobredimensionado y desordenado, ya que circulan en la actualidad el doble del número de vehículos que sería necesario para un transporte público de calidad, con una organización predatoria que lleva a prácticas de conducción de riesgo que afectan a las condiciones de seguridad de los ciudadanos y a las condiciones de circulación en la ciudad.





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad”

La gestión de tránsito es poco eficiente, con una falta de coordinación entre las redes semaforicas distritales y metropolitanas, y una estructura vial donde todavía se permite realizar casi cualquier movimiento en cualquier intersección. Ello origina un funcionamiento de la red vial poco eficiente, con niveles de congestión altos y niveles de servicio bajos, no sólo en las horas punta, sino extendiendo estas hacia las horas valle.

Estas intensidades en los ejes principales para el cruce de la ciudad de Lima agotan prácticamente la capacidad disponible y no sólo generan niveles de congestión elevados, sino que carecen de margen para incorporar los crecientes volúmenes de tráfico producidos por el incremento de la actividad económica - comercial e incremento de los índices de motorización.

La ubicación de los grandes centros generadores de carga (Puerto del Callao y Mercado de Santa Anita), así como el aeropuerto y toda la zona de actividad logístico-industrial próxima al puerto y aeropuerto, hace que los tráficos que se generan y atraen, se vean fuertemente influidos por la situación general del tráfico antes descrita.

Los tráficos de carga en el puerto, que representa el 80% del tráfico portuario nacional, han ido creciendo en los últimos años de manera sostenida y continuada, crecimiento reforzado por la entrada en operaciones de las concesiones de los Terminales Norte y Sur. Los tráficos portuarios deben en la actualidad cruzar las zonas urbanas de Callao y de Lima.

Estos volúmenes de tráfico llevan a relaciones volumen/capacidad cercanas o superiores a la unidad en la mayor parte de las vías principales de la ciudad y, con velocidades de circulación inferiores a 20 km/h en hora punta en numerosas avenidas de la ciudad de Lima (Zona Norte y Este principalmente) y que unida a una deficiente gestión del tráfico, llevan a la obstrucción de vías próximas y a la extensión de las colas de vehículos, hasta generar áreas de la ciudad donde la circulación se hace complicada o casi imposible en algunos periodos del día.

**VI. Descripción y componentes del Proyecto**

- **Tramos y Sub Tramos:** El Proyecto consta de seis (6) sub tramos:

TRAMO	DESCRIPCIÓN
I A	Óvalo 200 millas – Av., Elmer Faucett – Av. Canta Callao hasta su cruce con la Av. Naranjal
I B	Av.- Naranjal – Panamericana Norte
II A	Panamericana Norte – Av. Condorcanqui – Av. El Sol- Próceres de la Independencia
II B	Próceres de la Independencia – Av. Los Álamos – Av. San Martín de Porres – Autopista de Ramiro Prialé
III A	Autopista Ramiro Prialé – Separadora Industrial hasta el cruce con la Carretera Central
III B	Separadora Industrial desde el cruce con la Carretera Central hasta Av. Circunvalación

Fuente: Informe Técnico N° 080-2016-EF/63.01 de la Dirección General de Inversión Pública del MEF.

- **Diseño Geométrico :**





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad”

**AUTOPISTA**

Nº de calzadas:	2
Nº de carriles por calzada:	3
Ancho carril (m):	3.6
Ancho separador central (m):	1
Ancho berma exterior (m)	1.4
Ancho berma interior (m)	0.5
Bombeo (%)	2
Peralte máximo (%)	4
Radio mínimo (m)	280
Pendiente máxima (%)	5
Pendiente excepcional (%)	6
Velocidad de diseño (Km/h)	80

**VIA DE SERVICIO (Zona Urbana)**

Nº de calzadas:	2
Nº de carriles por calzada:	2
Ancho carril (m):	3.0
Ancho berma adyacente a la autopista (m):	1
Ancho veredas a cada lado de viviendas (m):	2

**TUNEL**

Nº de calzadas (bóvedas):	2
Nº de carriles por calzada:	3
Ancho carril (m):	3.6
Ancho berma exterior (m)	1.0
Ancho berma interior (m)	0.50
Ancho veredas a cada lado de bóveda o túnel (m):	0.75

Fuente: Informe Técnico N° 080-2016-EF/63.01 de la Dirección General de Inversión Pública del MEF

- **Pavimentos:** De acuerdo al tráfico desviado de las rutas alternas en las zonas norte y este de la ciudad de Lima hacia el anillo vial proyectado, se evaluaron las estructuras de pavimentos flexibles y rígidos.
- **Estructuras: Pasos de desnivel e intercambios viales**  
La ejecución del Proyecto demanda la construcción de un total de 47 estructuras a lo largo del Trazo.
- **Túneles:**  
Cuenta con 02 túneles con 2 bóvedas, con 3 de carriles cada uno, el túnel 1 con una longitud de 2.29 km y el túnel 2 con una longitud de 1.93 km.

**VII. Alternativas Técnicas**

El estudio considera la alternativa de pavimentos sobre un trazo, características geométricas y componentes como viaductos y túneles comunes. La Alternativa 1 está definida por pavimento flexible y la Alternativa 2 con pavimento rígido.

**VIII. Costos**

- **Costos de Inversión**

El presupuesto del Proyecto incluye los costos directos de obra, gastos generales, utilidad, gastos administrativos, supervisión, IGV, expropiaciones, interferencias y mitigación ambiental para cada alternativa:





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad”

**Alternativa 1 Pavimento Flexible:** 2'418,532 (miles USD)

**Alternativa 2 Pavimento Rígido:** 2'479,042 (miles USD)

Los resultados de costos tienen su basamento en los metrados o cantidades y precios estimados a partir de los siguientes estudios básicos de ingeniería: Topografía, Suelos, Geotecnia de Túneles, Geotecnia de Puentes, Hidrología, Canteras, Arqueología, Inventario Vial, Estudio Urbanístico, Afectaciones prediales, Impacto Ambiental.

- **Costos de mantenimiento:** Los costos de operación y mantenimiento del Proyecto a precio de mercado son:

Año	Costos de Operación (Miles USD)	Costos de Mantenimiento (Miles USD)
2017	697	721
2018	4,412	2,596
2019	8,735	3,961
2020	8,922	4,166
2021	9,412	5,945
2022	9,359	6,187
2023	9,394	6,398
2024	9,437	6,611
2025	9,474	6,544
2026	9,513	6,966
2027	9,555	7,263
2028	9,607	7,271
2029	9,655	7,708
2030	9,713	7,780
2031	9,778	8,163
2032	9,835	8,285
2033	9,899	8,408
2034	9,969	8,532
2035	10,041	8,357
2036	10,111	8,669
2037	10,123	8,856
2038	10,145	8,742
2039	10,166	9,056
2040	10,179	9,157

Fuente: Informe Técnico N° 080-2016-EF/63.01 de la Dirección General de Inversión Pública del MEF

### IX. Evaluación Económica

El Proyecto que consiste en construir el anillo vial de 34.8 km de longitud, 06 carriles a nivel de carpeta asfáltica, 02 túneles con 2 bóvedas, puentes, viaductos e intercambios, es socialmente conveniente para el país, alcanzando un Valor Actual Neto Económico (VANE) de S/. 7,871'705,800 nuevos soles (USD 2.81 miles de millones) y una Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) de 17.5%.

### X. Evaluación Privada

El Proyecto en su conjunto es NO AUTOSOTENIBLE, puesto que los posibles ingresos (tarifas indexadas según IPC) solo permitirían cubrir los costos de operación y mantenimiento, por cuanto las inversiones + operación + mantenimiento en el horizonte, requerirán el cofinanciamiento del Estado. Los ingresos permiten cubrir el 100% de los costos de operación-mantenimiento y una fracción de las inversiones.

