

2.4 Composición para la Implementación del Proyecto

2.4.1 Organización

El organismo solicitante por parte del Perú es el MTC y el organismo ejecutivo es la Municipalidad de Lima. La ventana receptora de la Cooperación Financiera No Reembolsable es la Dirección de Cooperación Técnica Internacional de la Presidencia. Por tal motivo, se pondrá atención en la coordinación entre los tres organismos en oportunidad de realizarse la licitación, contrato e implementación.

Tanto el MTC como la Municipalidad de Lima es la primera experiencia que tienen en relacionarse con la actividad de la Cooperación Financiera No Reembolsable. Siendo un cronograma muy limitado, se visualiza la falta de costumbre en realizar las tareas que corresponden al Perú, por lo que se requerirá realizar las reuniones necesarias para el avance del Proyecto.

En la parte estructural, la Dirección de Puentes del MTC realizará el mantenimiento del puente pero después de la terminación del presente proyecto solicitado, la vía será traspasada a la Municipalidad de Lima y la Municipalidad de Lima será responsable del mantenimiento.

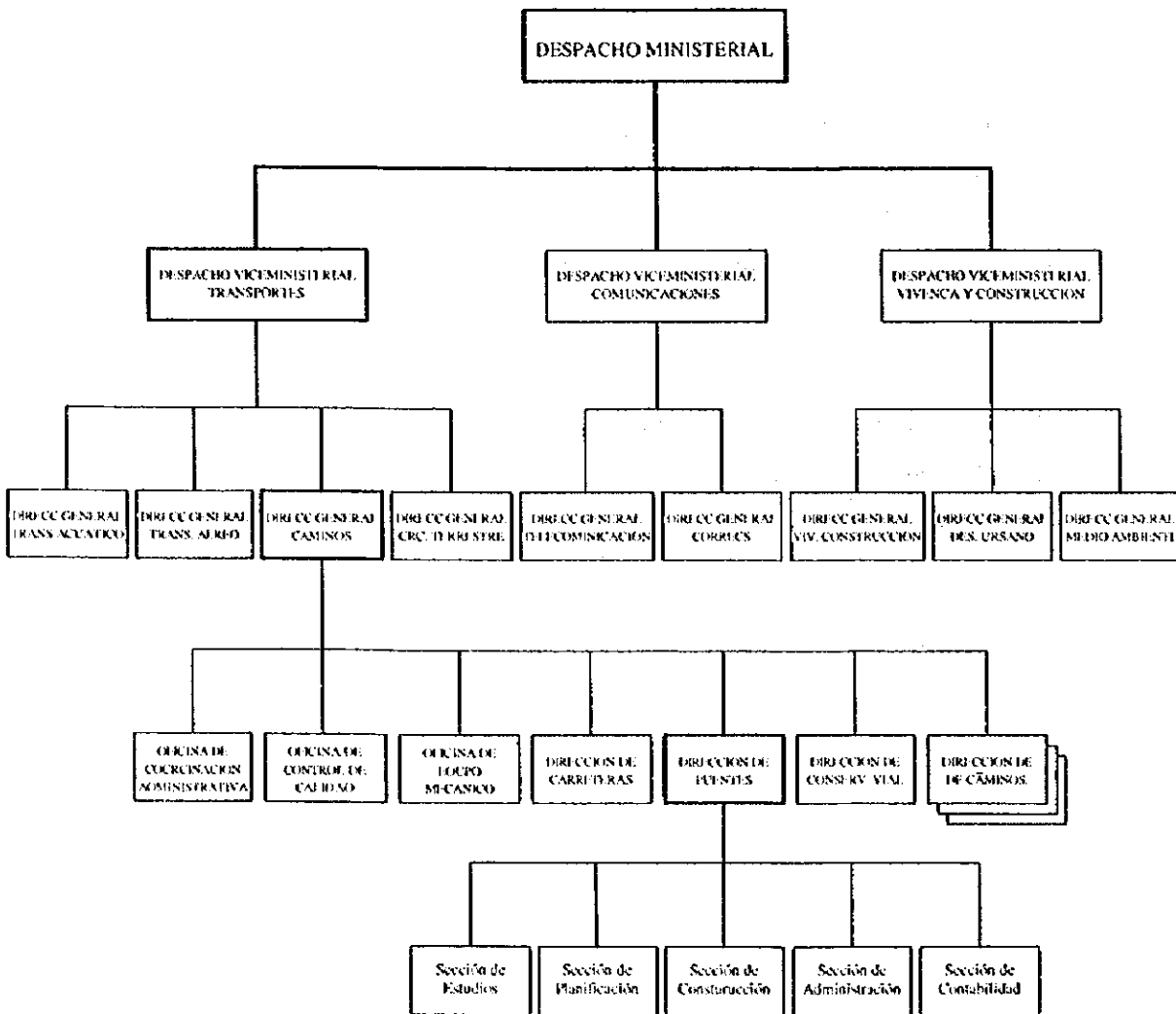
A continuación se muestra el organigrama, divisiones concernientes y número de personal del MTC y la Municipalidad de Lima que son los organismos ejecutivos.

Tabla 2.23 Organigrama del MTC

ORGANIGRAMA DEL MTC

DIRECCION GENERAL DE CAMINOS

DIRECCION DE PUENTES



2.4.2 Presupuesto del Sector Vial

El presupuesto del sector vial de los últimos tres años es como se indica en la Tabla 2.27.

Tabla 2.27 Presupuesto Anual de Organismos Concernientes

Año	Perú	MTC	Dirección General Transporte	Dirección de Puentes	Dirección Vial Munic. de Lima
96-97	23,000	1646	1646	52	8
97-98	30,000	2135	2085	50	6
98-99		1675	1630	47	14

Unidad: Millón de Soles (1US\$=3.4 Soles) Fuente: MTC, IMP

De acuerdo a la situación económica actual, se presume una similar implementación para los próximos años.

2.4.3 Nivel Técnico y Personal

Las actuales vías y puentes bajo la jurisdicción de la Municipalidad de Lima son como se muestra a continuación.

Tabla 2.28 Vías y Puentes Bajo la Jurisdicción de la Municipalidad de Lima (Información del IMP)

	Longitud	Superficie	Lugares
Vías	750 Km	10K m ²	-
Puentes	0.8 Km	10,000 m ²	8

La pavimentación de las vías urbana de Lima se encuentran en un buen estado según evaluación, y para este mantenimiento básicamente en todo se utiliza los servicios externos. Obsevando en forma general el actual mantenimiento y el nivel técnico de la dirección encargada de la Municipalidad de Lima, se presume que para el mantenimiento vial no habrá problemas.

Capítulo 3 Plan de Implementación

3.1 Plan de Implementación

3.1.1 Concepto de Implementación

Los siguientes dos (2) puntos son considerados de modo especial como los más importantes a ser tomados en cuenta para el ejecución del presente Proyecto.

El puente se ubica en una curva del río y la dirección del flujo de agua no es estable. Esto significa que dicha ubicación es complicada desde el punto de vista técnico. Si bien es cierto el lado peruano no tiene ninguna objeción a la instalación de pilares en el río, el equipo de estudio ha decidido no instalarlos debido a las grandes variaciones en el caudal y el fondo del río. El puente continuo de tres tramos y vigas tipo cajón será construido principalmente por el método de cantiliver o bloques; no se empleará andamiaje. Se espera un cuidadoso trabajo de preparación de obra para la definición del método constructivo.

La ruta del Proyecto atravesará la amplia zona de inundación de Cantagallo y se ha elegido un viaducto en lugar de terraplén a fin de no interrumpir el flujo de agua durante época de crecidas. Por lo tanto, el método de preparación y construcción en la zona de inundación deberá ser cuidadosamente elegido antes de las obras para prevenir la posibilidad de inundación en dicha zona.

Durante la construcción de las vigas, es necesario efectuar un estricto control del tráfico en cooperación con la Policía previamente a la ejecución de los trabajos. Las obras temporales prolongadas no son deseables en la Av. Evitamiento.

3.1.2 Condiciones de Implementación

A continuación se presentan los 3 condiciones más importantes.

3.1.2.1 Medidas de Seguridad

El emplazamiento del proyecto se encuentra en malas condiciones debido a la posibilidad de disturbios o retraso de las obras debido a robos etc. aún sin el riesgo de terrorismo. Se espera cuidar la seguridad considerando las condiciones sociales y las reglamentaciones pertinentes.

El documento "Política para el Envío de Japoneses para Cooperación Económica" y sus adjuntos emitidos por el Ministerio de Asuntos Extranjeros del Japón en 1999 muestra que "la ciudad de Lima pertenece a las zonas inseguras". Especialmente el área residencial al sudoeste del emplazamiento del Proyecto se considera peligrosa por los robos, etc.

Tres puntos son considerados desde el punto de vista de la seguridad: protección de terceras personas contra daños, medidas contra los robos, medidas de seguridad para el personal y la obra.

Como medidas para el primer y segundo ítem se propone instalar una cerca alrededor de la obra que impida la observación desde afuera, sistema de seguridad las 24 horas a través de vigilantes como es usual en Lima y la selección cuidadosa de residencias seguras para el personal japonés.

La medida más útil para la seguridad es la educación en obra a través de reuniones y la confirmación de los procedimientos en obra. El lado peruano acordó enviar a la Policía Nacional para garantizar la seguridad en caso de ser necesario.

Las medidas para prevenir accidentes de tráfico durante la construcción también son importantes ya que muchos vehículos transitan a gran velocidad especialmente por la Av. Evitamiento. Por ello, el contratista deberá coordinar con la Policía de Tránsito durante la reducción de los carriles y ampliación de la berma central para la construcción de la cimentación y los pilares así como la restricción del tráfico durante la erección de las vigas. También se debe considerar la posibilidad de caída de materiales desde los puentes y la reducción de la altura libre.

Existe la posibilidad de trabajos de investigación o construcción al lado de SJL durante los cuales se deberá poner especial atención. La Minuta de Discusión del 9 de noviembre de 1999 menciona la necesidad de seguridad en cooperación con el lado peruano.

3.1.2.2 Medidas Ambientales

El presente proyecto pertenece a la categoría de Ingeniería Civil en Zona Urbana y es necesario considerar medidas de mitigación para los residentes a lo largo de las vías del Proyecto.

El departamento ambiental del MTC expresó que verificará los contenidos del proyecto a fin de decidir el nivel necesario de la EIA. El resultado será comunicado al consultor ejecutor durante el proceso de la EIA.

En 1999, el nuevo reglamento para EIA, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental en el Perú, fue aceptada por el Parlamento y se encuentra a la espera de la firma del Presidente. Su opinión es que el nivel de la EIA para el presente Proyecto debería corresponder a esta nueva reglamentación.

El proceso de la EIA para un proyecto de JICA se define como se muestra en la Tabla 3.1.

Tabla 3.1 Contenidos de la EIA de Acuerdo a las Recomendaciones de JICA

Etapa	Contenidos
Diseño Básico	La EAI será realizada por el consultor a fin de estudiar la necesidad de la EIA El consultor deberá preparar la Tabla de Contenidos del Proyecto y remitirla al Departamento Ambiental de la Agencia Ejecutora.
Estudio de Factibilidad (Diseño Detalle)	El consultor deberá realizar la EIA en base al nivel designado para ésta por el Departamento Ambiental de la Agencia Ejecutora. (La EIA deberá ser ejecutada por un consultor registrado en el Departamento Ambiental del MTC. El número de consultores registrados en el pasado fue 70 de los cuales 39 se encontraban registrados en abril de 1999)
Previo a la Construcción	El resultado de la EIA deberá ser remitido al Departamento Ambiental de la Agencia Ejecutora a fin de recibir instrucciones para su modificación o para la ejecución de investigaciones adicionales. La agencia ejecutora emitirá el permiso para el inicio del proyecto desde el punto de vista ambiental en base al informe final de la EIA.

3.1.2.3 Medidas para la Grava y Agua del Río

El lecho del río está compuesto de arena y cantos rodados de 10 a 30cm de diámetro. Se deberá poner especial atención al agua del río ya que se espera bombearla durante la excavación para las cimentaciones cercanas a él.

Al parecer va a ser difícil hincar tablaestacas de acero en los cantos por lo que se recomienda pilotes de acero tipo H. Se utilizará una cucharón hidráulico para remover los cantos rodados bajo el agua. Se recomienda "grout" químico para contener el agua.

3.1.3 Alcance de los Trabajos

La delimitación de los trabajos del lado japonés y peruano durante la ejecución del Proyecto se muestra en la Tabla 3.2.

Tabla 3.2 Delimitación de los Trabajos

Etapa	Lado japonés	Lado peruano
Antes de la entrega del terreno al Contratista	Asistencia durante el proceso de licitación	Demolición de las instalaciones dentro del área de las obras (Edificios, casas, cercas)
Ditto		Reubicación de las instalaciones subterráneas existentes (tuberías de agua, cables eléctricos)
Ditto		Reubicación de las líneas eléctricas aéreas.
	Construcción de la estructura del puente y vías de acceso	Instalación de señales/guías en la vía
Antes de la ejecución del proyecto		Rehabilitación de las vías existentes conectadas con la vía del Proyecto (Expansión y ampliación)
Después del proyecto		Mantenimiento

A continuación se detallan las obligaciones del lado peruano.

3.1.3.1 Demolición de las Instalaciones Existentes Debido a la Adquisición del Terreno

Se espera la demolición de muchas instalaciones tales como viviendas, edificios de mercado de flores, el tanque subterráneo de combustible de la estación de gasolina, así

como la reubicación de las instalaciones subterráneas para el suministro de agua y energía.

Existe un muro de 300m de longitud y 6m de alto en el lado oeste de SETAME sobre la línea central de la vía del Proyecto que deberá ser demolido antes del inicio de la construcción bajo la responsabilidad del lado peruano. Es necesario tener una reunión con SETAME a fin de discutir la demolición del muro, ubicación de la cerca temporal por el lado japonés, sistema de seguridad cooperativa durante la construcción y ubicación final del muro, etc.

El puente peatonal que cruza sobre la Av. 9 de Octubre en el límite con SJL será demolido por el lado peruano.

3.1.3.2 Suministro de Agua y Energía para la Construcción

El suministro de energía para la construcción será a través de generadores. Se espera emplear energía del sistema público para la oficina de obra y para la iluminación de seguridad a fin de evitar ruido durante la noche. La instalación de la línea de energía es trabajo del lado peruano.

El agua para la construcción será tomada del Río Rímac y se abastecerá agua potable mineral del mercado.

3.1.3.3 Instalación de Señalización

La iluminación de la vía será instalada por el lado japonés a fin de garantizar la seguridad de los peatones. Se planea que los carteles de señalización sean instalados por el lado peruano antes de la apertura de la vía del proyecto.

3.1.3.4 Rehabilitación de las Vías de Conexión con el Proyecto en los Extremos Norte y Sur

(a) Acceso en el extremo sur

La vía del Proyecto se conectará con la Av. Sebastián Lorente. Sin embargo, la capacidad de dicha vía se ha estimado por debajo de la correspondiente a la vía del Proyecto. El lado peruano ha decidido emplear la Av. Sebastián Lorente como vía de una dirección hacia el sur mientras que la Av. Locumba será ampliada y empleada como vía de una dirección hacia el norte. Lo anterior se denomina Par Vial y se ejecutará con presupuesto del MTC.

(b) Acceso en el extremo norte

Después de la apertura del proyecto, el tramo norte de la nueva vía y la Av. 9 de Octubre se encontrarán cerca al límite de la construcción. 2+2 carriles se convertirán en 2 carriles. Por lo tanto, es deseable ampliar el tramo norte de la Av. 9 de Octubre a por lo menos tres (3) carriles hasta la intersección con la Av. Malecón Checa. Simultáneamente, es deseable reducir el número de carriles de cualquiera de las vías entre ambas antes de su encuentro, si el volumen de tráfico es menor.

3.1.4 Trabajos de Supervisión

Después de la firma de las Notas de Intercambio, el consultor nominado por JICA firmará contrato con el lado peruano a fin de conducir los siguientes trabajos bajo la supervisión de JICA.

3.1.4.1 Diseño Detallado

Previamente al diseño detallado, las siguientes materias serán discutidas y confirmadas con las autoridades involucradas en el lado peruano.

- Aclaración del estado de la adquisición de los terrenos a fin de garantizar el cumplimiento del ajustado cronograma de avance.
- Nueva investigación de las condiciones del suelo (la ubicación de las perforaciones en el diseño básico corresponde a la ruta previa y no a la actual)
- Los trabajos requeridos por cada lado en base a los resultados de la EIA ejecutada por el lado peruano y el cronograma exacto de avance del lado peruano.
- La variación de los precios de los equipos y materiales de construcción en el mercado desde el estudio básico.

El diseño básico será revisado a fin de culminar el diseño definitivo sobre la base de los nuevos datos.

3.1.4.2 Preparación de los Documentos de Licitación

Se prepararán los siguientes documentos de licitación.

Tabla 3.3 Documentos de Licitación

Convocatoria de postores	Lugar y hora de la licitación, etc.
Instrucciones para los postores	Calificación del postor, comunicación del proceso de licitación, etc.
Formato de propuesta	Ejemplo del formato de los documentos de licitación
Condiciones Generales del Contrato	
Condiciones especiales del contrato	Condiciones especiales del proyecto, de ser necesario.
Planos del Contrato	
Especificaciones Técnicas	
Especificaciones Especiales	Especificaciones especiales, de ser necesario.
Metrados	Metrados aproximados desagregados para la estimación del costo de construcción por el postor.

La calificación de los postores está limitada a japoneses o corporaciones japonesas en el caso de un Proyecto de Cooperación Japonesa. Todos los documentos de licitación serán preparados en inglés por considerarse un idioma internacional.

3.1.4.3 Procedimientos para la Licitación

El consultor japonés ejecutará el proceso de licitación a nombre del gobierno del país receptor bajo la aprobación de JICA en base a la "Guía para Procesos de Licitación de Proyectos de Cooperación Japonesa - Manual de Ejecución del Consultor". Cada proceso de licitación deberá ser notificado sin demora a JICA y al MTC como agencia ejecutora del país receptor.

El proceso normal de licitación para un proyecto de construcción es como se muestra a continuación

Tabla 3.4 Proceso Normal de Licitación

Anuncio público para la precalificación de los postores	Propósito de la licitación, descripción general del proyecto de cooperación, calificación del postor, lugar y fecha para la entrega de los documentos de precalificación. El lugar y fecha límite para la recepción de la solicitud de postulación deberá ser hecha pública en un periódico. El texto del anuncio público deberá recibir la pre-inspección de JICA.
Evaluación de la precalificación	Las solicitudes remitidas deberán ser evaluadas de acuerdo al proceso acordado con JICA. Los resultados deberán ser aprobados tanto por JICA como por el MTC.
Instrucciones a los postores	Los resultados de la evaluación de la precalificación deberán ser comunicados independientemente a todos los postores así como el lugar y hora de entrega de los documentos de licitación a los postores elegidos y el lugar y la fecha límites para la entrega de las propuestas.
Evaluación de la propuesta	Las propuestas serán abiertas públicamente en presencia de JICA y de los postores. La evaluación deberá efectuarse verificando los errores en los formatos y que el desagregado de precios del postor con el menor presupuesto coincida con las condiciones de la licitación. El postor con el menor presupuesto por debajo del estimado por los consultores y aprobado previamente por JICA será el ganador.

3.1.4.4 Verificación Previa al Inicio de la Construcción

Antes del inicio del proyecto, el consultor deberá verificar el cronograma de avance del Postor ganador. Si existe algún comentario, deberá ser aclarado y el resultado deberá ser comunicado al MTC. Se deberá aclarar la confirmación del proceso de los trabajos preliminares y temporales, el volumen de los equipos y materiales así como el tiempo que son requeridos y la organización del personal de la obra. La organización de la agencia ejecutora del presente proyecto deberá ser aclarada e informada al Contratista.

3.1.4.5 Control del Avance

La construcción del puente continuo de 3 tramos y viga cajón sobre el Río Rímac se encuentra en la ruta crítica del cronograma de avance. Se prevé la construcción de una vía provisional en el río la cual deberá ser retirada antes que llegue la temporada de crecida durante el verano. Los trabajos de cimentación de los pilares se efectuarán durante la temporada de sequía en invierno.

Durante la erección de la viga sobre la Av. Evitamiento, la discusión de la programación es importante para coordinar el cierre completo del tráfico.

Se espera un cronograma de avance flexible debido a retrasos imprevistos durante la remoción de la estación de gasolina y la compañía de gas.

El avance será controlado en todo momento y se registrará el volumen de trabajos completados. Se deberán impartir instrucciones oportunas al Contratista en caso de ser necesario. Cualquier revisión mayor de los trabajos deberá ser informada a la agencia ejecutora y JICA antes de su aprobación.

3.1.4.6 Control de Calidad

La resistencia del concreto y del "grout" químico para contener el agua son ítems importantes para el control de calidad. Los materiales deberán ser inspeccionados a fin de que cumplan con los planos del contrato y las especificaciones. Se efectuará transferencia tecnológica práctica durante la solución de los problemas que se presenten durante el hincado de pilotes de acero en el terreno de gravas y cantos rodados.

El estado de la transferencia tecnológica del Consultor y Contratista al personal local deberá ser registrado y notificado al MTC y JICA.

3.1.4.7 Emisión del Certificado de Culminación de Obra

Se remitirá una carta de certificación posteriormente a la culminación de la obra y el término del periodo de garantía.

3.1.4.8 Remisión de los Informes

La revisión de los informes mensuales y fotografías remitidas por el Contratista y un informe resumen deberá ser remitido al MTC y JICA.

Se deberá remitir un informe final a JICA luego de la culminación del Proyecto.

3.1.4.9 Organización para la Construcción

(1) Ingenieros

Los siguientes seis (6) ingenieros serán enviados desde Japón.

Superestructura: Ensamblado de la viga continua de tres tramos, tipo cajón de concreto presforzado

Superestructura:	Ensamblado de la viga conectada compuesta de sección I, concreto presforzado
Superestructura:	Fabricación de la viga PC sección I
Infraestructura:	Estribo y pilares para viga continua de tres tramos de concreto presforzado y vía de acceso
Infraestructura:	Estribo y pilares para viga conectada compuesta de sección I, concreto presforzado
Materiales:	Control de calidad de materiales

Cada ingeniero será enviado periódicamente al emplazamiento durante la construcción e instruirá los métodos técnicos bajo la supervisión del ingeniero residente de obra.

El ingeniero de materiales se encuentra a cargo del control de calidad de los diversos materiales al inicio del proyecto, instrucción de los trabajos de prueba y obras permanentes.

El ingeniero local será asignado como ingeniero asistente del personal extranjero y recibirá la transferencia técnica de ellos.

(2) Especialistas

Se enviarán expertos japoneses a fin de ejecutar los trabajos de alta tecnología a fin de mantener el plazo de ejecución.

1. Supervisor para inyección del "grout" químico
2. Operador para inyección del "grout" químico
3. Supervisor para el entibado
4. Operador de la máquina para hincar tabla estaca o pilote H
5. Supervisor para la fabricación de vigas PC
6. Supervisor para el erección de vigas PC
7. Supervisor para pavimentación

El organigrama (Figura 3.1) muestra la organización para la construcción del presente proyecto.

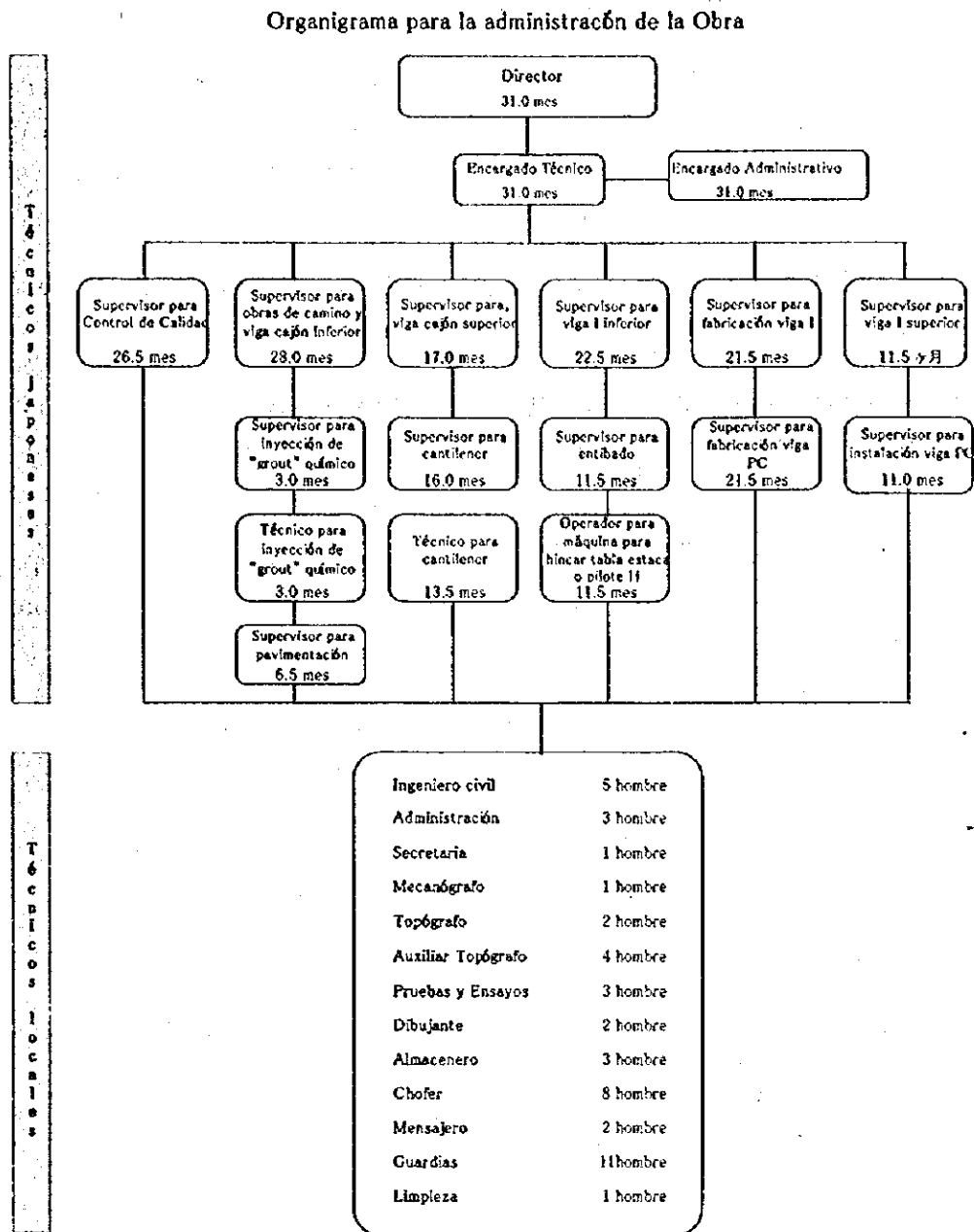


Figura 3.1 Organigrama para la Administración de la Obra

3.1.5 Plan de Suministro

3.1.5.1 Países Suministradores

Casi todos los materiales disponibles localmente serán abastecidos en el Perú si no existen problemas en su entrega y calidad. Los materiales importados que están fácilmente a disposición en el mercado peruano (por ejemplo, barras de acero) también serán obtenidos localmente.

Casi todo el equipamiento se puede rentar en Lima. El equipo que no se encuentre a disposición localmente será importado desde Japón u otros países.

Existen muchas plantas dosificadoras de asfalto y concreto premezclado en el área de Lima. Por lo tanto, no se requerirá la construcción de plantas para el presente Proyecto.

Algunos materiales y equipos mostrados en las siguientes tablas será importados desde el Japón o terceros países tales como Brasil o Argentina siempre que la puntualidad de la entrega y calidad de los mismos esté garantizada.

Tabla 3.5 Lista de Materiales y Lugar de Suministro

Materiales	Perú	Japón	Otros
Asfalto	x		
Imprimante	x		
Base	x		
Sub-base	x		
Cemento	x		
Arena	x		
Piedra chancada	x		
Varillas de acero	x		
Cable para concreto presforzado		x	
Ducto para concreto presforzado		x	
Madera para encofrado	x		
Encofrado metálico (para viga de concreto presforzado)		x	
Mortero sin contracción de fragua		x	
Apoyo de caucho		x	
Junta de dilatación		x	
Guardavía	x		
Pintura para señalización		x	
Aditivos para concreto	x		
Materiales de andamios	x		
Tubo de PVC	x		
Tubo corrugado	x		
Estructura Metálica para Soporte		x	

Tabla 3.6 Lista de Equipamiento y Lugar de Suministro

Nombre	Especificación	Perú	Japón	Otros
Tractor	15 ton	x		
Tractor	21 ton	x		
Pala cargadora	1.8 m ³	x		
Motoniveladora	3.1 m	x		
Retroexcavadora	0.6 m ³ /1.0 m ³	x		
Cucharón de almeja	0.6 m ³		x	No disponible localmente
Rodillo de acero	10 ton	x		
Rodillo neumático	10 ton	x		
Rodillo vibratorio	10 ton/1 ton	x		
Plancha vibradora/Apisonadora	60-100kg	x		
Acabadora de concreto asfáltico	4.5 m	x		
Camión cisterna	5,500 l	x		
Camión aspiradora de pistas	5.5 m ³	x		No disponible localmente
Rompedor gigante	800 kg		x	No disponible localmente
Martillo neumático	20 kg	x		
Volquete	11 ton	x		
Camión	10 ton	x		
Camión concretero	4.4 m ³	x		
Camión bomba de concreto	55-60 m ³	x		
Vibrador	2.5 kva	x		
Lavadora con agua a alta Presión	20l		x	El alquiler de una máquina pequeña es imposible localmente.
Soldadora	200*		x	El alquiler de una máquina pequeña es imposible localmente.
Dobladora/cortadora de varillas de acero		x		
Grúa sobre ruedas	25 ton		x	
Camión grúa	80 ton	x		
Grúa sobre oruga	120 ton	x		
Remolque	50 ton	x		
Compresora	3.7/5 m ³ /min	x		
Generador	10/100/200 kva		x	x El alquiler de una máquina pequeña es imposible localmente.
Máquina perforadora (inyección de "Grout" químico)	Hydraulic 5.5kg/w		x	
Bomba de agua (inyección de "Grout" químico)	Ø50		x	
Bomba de agua sumergible	Ø 80, Ø 100		x	Se espera gran capacidad
Martillo vibratorio	60 kw		x	No disponible localmente
Inyector de agua de alta presión	325l/min		x	No disponible localmente
Gata tensadora			x	
Cortador de disco	100V L-40S		x	
Winche	7.5kw		x	
Mezcladora de "grout"			x	
Bomba para "grout"			x	
Carrito cantiliver			x	
Tanque mezclador para pintura	Tipo 2 tanques		x	No disponible localmente

3.1.5.2 Material para el Terraplén

Los agregados para la construcción en la zona de Lima se obtienen en las ubicaciones mostradas en la figura 3.2.

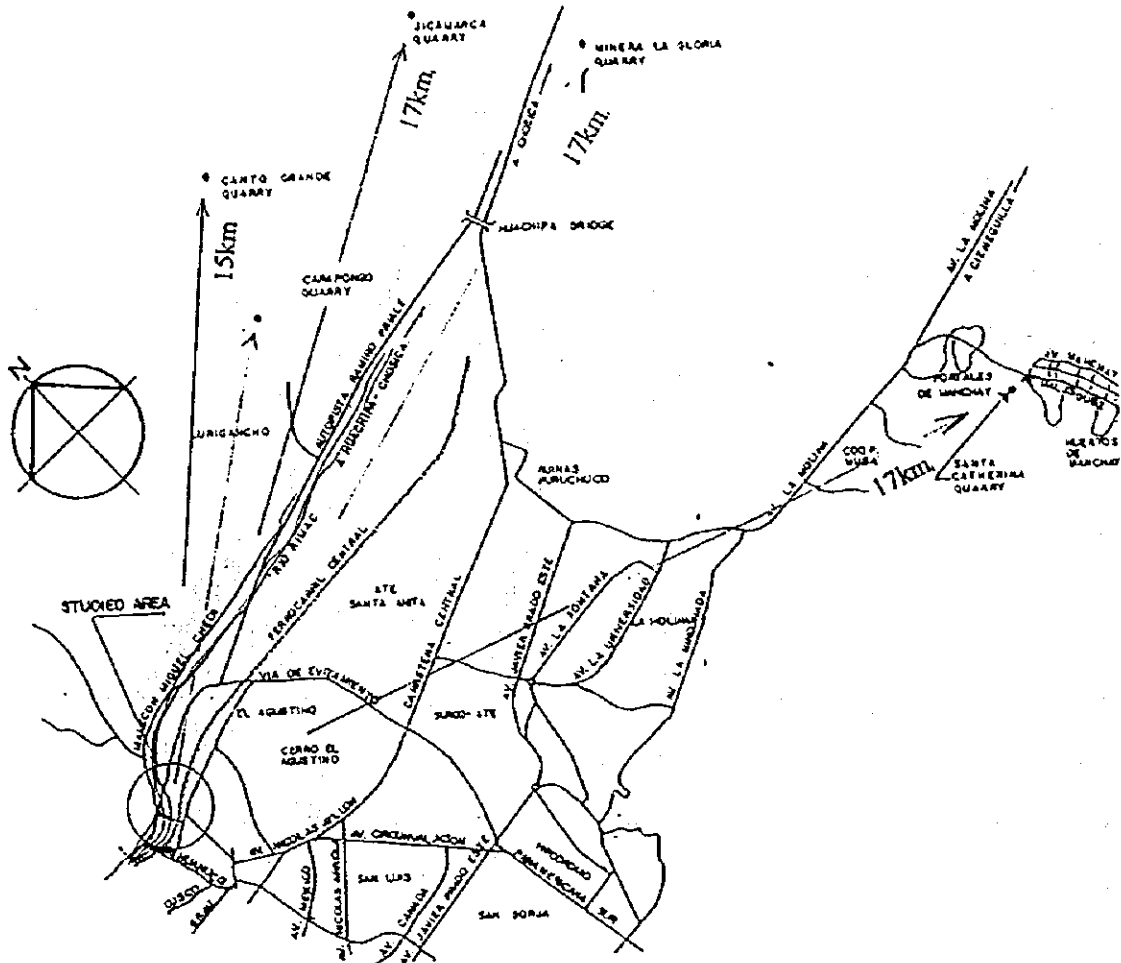


Figura 3.2 Posibles Canteras Consideradas

El Equipo de Estudio eligió la mayor cantera, Santa Catherina para ser investigada. La capa de suelo fue verificada mediante perforaciones e inspección de la superficie.

Los 15m superficiales están compuestos de arena media a gruesa y cantos rodados con diámetro menor que 15cm. Este estrato tiene un contenido de arcillas y limos menor al 3.5% en promedio. Se recomienda adicionarle material fino a fin de garantizar la cohesión cuando sea empleada como material de relleno.

La densidad seca máxima de la arena en la capa superior es 2.11 a 2.16 g/cm³ y el contenido de humedad óptimo es 4.33 a 4.54%.

El Equipo de Estudio verificó la grava del río. Prácticamente no cuenta con materiales finos y se espera emplearla luego de ajustar su gradación y contenido de humedad.

Solicitud para la construcción del puente y préstamo de grava del Río Rímac

La solicitud para la construcción del puente deberá ser remitida al Ministerio de Agricultura a través de la Oficina de Manejo de Ríos. No se prevén problemas en la obtención del permiso.

La solicitud para el préstamo de agregados del río deberá ser remitida también a la Oficina de Manejo de Ríos del Ministerio de Agricultura (Decreto Presidencial No. 26737). Se espera que se adjunte un informe evaluando los efectos de los trabajos de excavación aguas arriba y abajo del lugar donde se planea tomar los agregados. En principio, existe una tarifa de excavación sin embargo las obras públicas están exentas de ésta. El MTC recibirá este tratamiento especial.

3.1.5.3 Cemento

El cemento producido en Perú es del tipo I (Cemento Portland Normal) y tipo V (Cemento de alta resistencia al ataque de sulfatos). Ambos se encuentran disponibles en Perú con buena calidad. No se requiere cemento de resistencia temprana.

3.1.5.4 Varillas de Acero

En Perú se producen alrededor de 300,000 toneladas de acero bajo el estándar ASTM. El grado de las varillas corrugadas es 60 (corresponde al SD345 o más del estándar japonés). Sus dimensiones en mm y pulgadas se muestran en la Tabla 3.7.

Tabla 3.7 Dimensiones Estándar de las Varillas de Acero

	Perú	Japón
8mm		D8
	3/8"	D10
12mm		D12
	1/2"	D13
	5/8"	D16
	3/4"	D19
	1"	D25
	1 3/8"	D35

3.1.5.5 Asfalto (Bctumen)

En Perú se produce asfalto por lo que no se tendrán problemas de suministro.

Las mezclas asfálticas para pavimentos se producen en muchas plantas dosificadoras en Lima.

No se prevén problemas ni de cantidad ni de calidad con el suministro local.

3.1.5.6 Materiales de Acero

Todos los materiales de acero son importados en el Perú. Sólo materiales livianos para la construcción de viviendas se encuentran a disposición localmente. Los perfiles de acero tipo H serán importados desde Japón, no terceros países, a fin de evitar cualquier retraso en la entrega y garantizar la calidad.

3.1.5.7 Cable de Postensado y Anclaje

El cable de postensado, ducto y accesorios de anclaje no se encuentran a disposición en Perú y son importados desde Brasil o Argentina.

En el presente proyecto, estos materiales serán importados desde Japón, no terceros países, a fin de evitar cualquier retraso en la entrega y garantizar la calidad.

3.1.5.8 Otros

Los apoyos de caucho del puente y las juntas de dilatación no se encuentran disponibles en Perú. Ellos serán importados desde Japón a fin de garantizar su funcionamiento.

3.1.6 Cronograma de Implementación

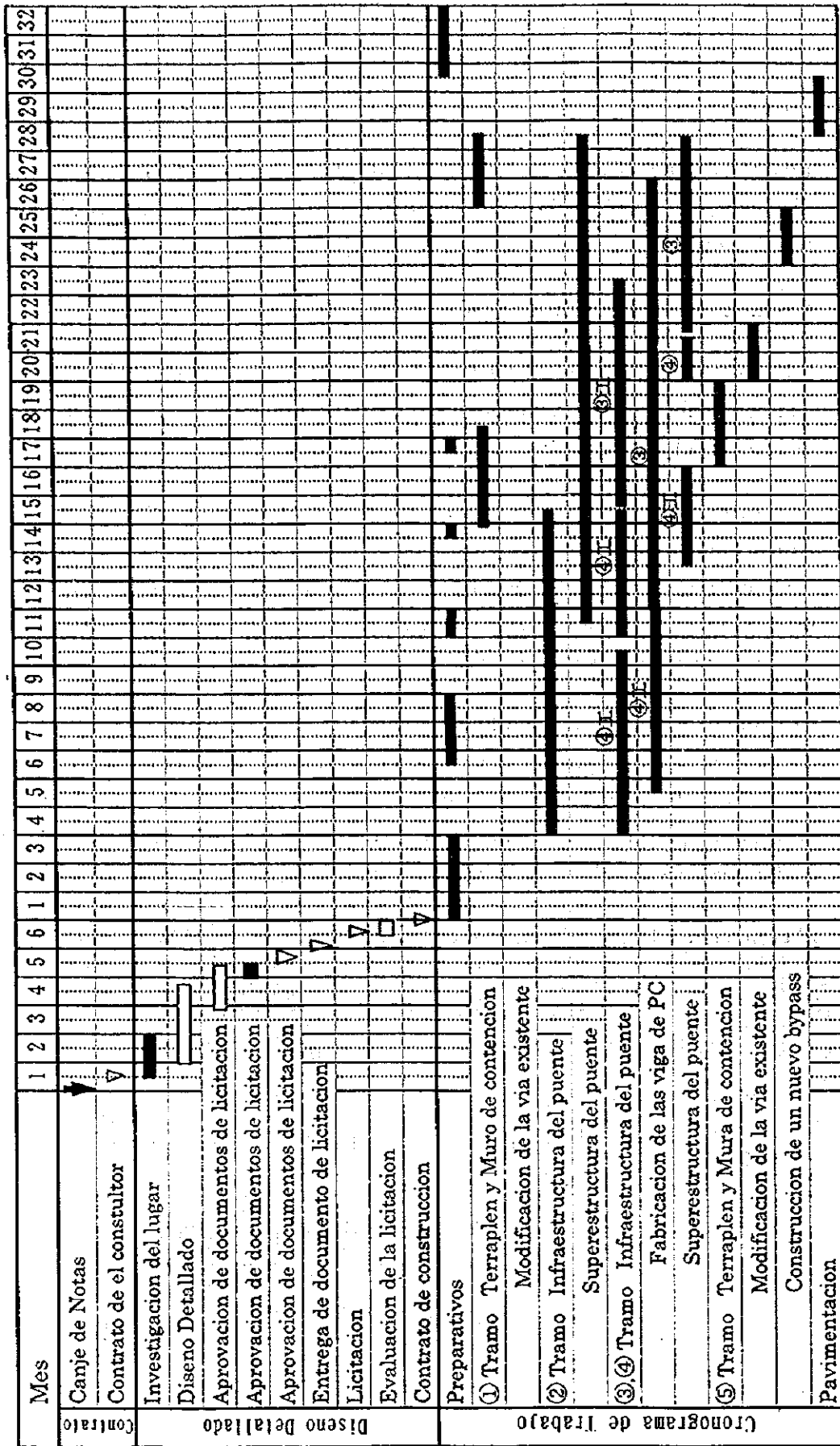
En Lima, prácticamente no llueve y no será necesario tomar medidas preventivas contra el mal clima. Sin embargo, se deberán considerar medidas para la temporada de crecida del Río Rímac.

Los meses de crecida son cuatro (4) desde enero hasta abril durante los cuales el Río Rímac tiene la posibilidad de inundación súbita. Las instalaciones temporales en el río y los trabajos de cimentación deberán ser evitados durante ésta temporada. El uso de obras temporales suspendidas en lugar de andamiaje es recomendado para la construcción de la superestructura.

El inicio de las obras será agosto del 2000 después de la culminación del periodo de diseño detallado, el proceso de licitación y la firma del contrato. El plazo de ejecución se ha estimado en aproximadamente 32 meses hasta el final de marzo del 2003 por lo que incluye tres temporadas de crecida. El diseño detallado se desarrolla en el primer año fiscal y la construcción se ejecutará en los siguientes tres (3) años.

El cronograma de implementación se muestra en la siguiente página como ejemplo.

Figura 3.3 Cronograma de Implementación



3.1.7 Obligaciones del País Receptor

Los procedimientos y obligaciones de ambos países durante la ejecución del presente proyecto se muestran en la Tabla 3.8.

Tabla 3.8 Obligaciones del Lado Peruano y Japonés

Etapa	Obligación japonesa	Obligación peruana
Antes del Diseño Detallado		Ejecución de la EIA Nominación de las contrapartes
Antes de la firma de las Notas de Intercambio para la Construcción	Diseño Detallado	Adquisición del terreno
Durante la construcción	Construcción principal	Exoneración del impuesto de importación Exoneración del impuesto al valor agregado
	Supervisión	Seguridad para el personal japonés involucrado en el proyecto a través de la Policía.
Después de la culminación del proyecto		Mantenimiento

A continuación se detallan las obligaciones del lado peruano

3.1.7.1 Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) del Presente Proyecto

Dado que el presente proyecto se encuentra dentro de los límites urbanos de Lima, la jurisdicción del mismo queda en manos de la Municipalidad de Lima como quedó claro después de la discusión sostenida durante el mes de Julio con los profesionales que se mencionan a continuación.

Ing. Luis V. Negrón Berrillos (Especialista Ambiental)	Unidad Especializada en Estudios de Impacto Ambiental, Dirección de Carreteras, Dirección General de Caminos
Arq. Arnold Millet	Director Ejecutivo del Proyecto de Rehabilitación Medio Ambiente del Area de Lima Metropolitana

EL Gobierno del Perú ha entendido que la ejecución del EIA corresponde al país receptor. La Municipalidad de Lima no tiene ninguna objeción en realizar el EIA. Se espera que éste sea finalizada dentro de 3 meses después de recibir el informe de diseño.

Después de recibir el informe de la EIA, el Equipo de Estudio deberá especificar los gastos relacionados con medidas de protección ambiental que corresponden tanto al país beneficiario como al Japón.

La Tabla 3.9 muestra las materias que deben ser tomadas en cuenta y su correspondiente impacto.

Tabla 3.9 Ambito del Estudio

Item Ambiental	Evaluación	Justificación	
A. Ambiente Social			
1	Reubicación	A	El Proyecto atravesará una zona residencial y la oficina de SETAME.
2	Actividades económicas	C	La construcción de nuevas vías causará cambios en las actividades económicas.
3	Tráfico y servicios públicos	B	El Proyecto se ubica cerca de un hospital.
4	Separación de comunidades	B	Se anticipa la separación del área de Cantagallo, especialmente por rellenos en el camino.
5	Propiedad Cultural	D	No hay propiedades históricas ni culturales.
6	Derechos de agua/derechos comunitarios	D	No hay impacto en derechos de agua
7	Salud y sanidad	D	No se producirá cantidades considerables de desechos
8	Basura	D	La basura generada por la construcción deberá ser adecuadamente depositada.
9	Peligros	B	El pilar afectará la corriente y erosionará el lecho del río. Se deberá garantizar la seguridad de los residentes y obreros.
B. Ambiente Natural			
10	Topografía y geología	D	No existen cambios considerables en topografía y geología.
11	Erosión del suelo	D	No se planean cambios considerables. Se debe tener cuidado con las zonas en pendiente
12	Aguas subterráneas	D	No se bombearán aguas subterráneas.
13	Situación Hidrológica	A	La construcción es en un río el cual podría ver afectado su lecho.
14	Zona costera marina	D	No hay áreas marinas.
15	Flora y fauna	D	No existen especies valiosas de flora o fauna en el área.
16	Clima	B	Hay posibilidades que haya cambios en condiciones cónicas por la construcción de estructuras.
17	Paisaje	B	Es deseable considerar la armonía con la naturaleza y el pasaje que rodea el área
C. Contaminación Ambiental			
18	Contaminación atmosférica	A	La contaminación atmosférica debe ser estudiada durante y después de la construcción.
19	Contaminación de agua.	D	La construcción en el río podría contaminar el agua temporalmente.
20	Contaminación del suelo	D	No habrá ninguna acción que contamine el suelo.
21	Ruido y vibraciones	A	El ruido podría disminuirse por la reducción del tráfico, pero se debe estudiar el impacto del ruido y las vibraciones durante la construcción.
22	Asentamiento del suelo	D	No ocurrirá asentamiento de suelo por este tipo de construcción.
23	Hedor	D	No hay factores que produzcan hedores o gases.

Clasificación de evaluación: A- Se anticipa serio impacto.

B- Impacto más o menos anticipado.

C- Impacto desconocido (se necesita investigar)

D- No habrá impacto.

(Nota) La reubicación de los residentes es un aspecto ambiental importante. Sin embargo, el departamento de Medio Ambiente del MTC manifestó que la EIA deberá ser ejecutada en la primera etapa de la construcción. Si el terreno se adquiere previamente a la construcción no existirán este tipo de efectos durante el periodo de construcción y por lo tanto la EIA no incluirá estos aspectos.

Después de la culminación de la EIA es necesario aclarar la distribución de obligaciones para la protección del medio ambiente entre el lado peruano y japonés. Por lo tanto, la EIA deberá ejecutarse antes del diseño detallado.

3.1.7.2 Asignación de la Contraparte

La técnica de ingeniería vial en el Perú es apreciada por su gran experiencia. Los problemas se presentarán en el control de calidad y el periodo de construcción. Se espera que el MTC y el IMP asignen contrapartes (C/P) no sólo para las coordinaciones con las agencias involucradas sino también para la transferencia técnica durante el proyecto.

- Preparación del Manual para la Supervisión de la Construcción en base a las especificaciones técnicas para la transferencia técnica durante la supervisión.
- Preparación del Manual para el Mantenimiento elaborado durante la construcción

Los trabajos antes mencionados deberán ser efectuados principalmente por las contrapartes del MTC y la MLM bajo la asesoría del lado japonés.

La preparación del Manual para la Supervisión de la Construcción estará basada en las especificaciones técnicas con referencia a la Guía para Supervisión de la Construcción de JICA y los Manuales de Supervisión de la Construcción de la Autoridad de Carreteras de Japón. El manual deberá ser un resumen de la interpretación de las especificaciones incluyendo como supervisar razonablemente a través de métodos estadísticos. Los manuales estarán compuestos de ítems de tiempo y trabajos, tales como control del avance, registro de los trabajos culminados, control de calidad, control de la seguridad, etc.

El manual para el mantenimiento deberá incluir lo siguiente: 1) métodos para archivar y utilizar los planos "conforme a obra" que serán completados en la etapa final del Proyecto; 2) trabajo de gabinete previo a la inspección en sitio; 3) métodos básicos de mantenimiento; 4) registro y archivo de la lista de vías maestras. Los objetivos serán los trabajos de taludes, estructura del puente, apoyos de caucho, barandas, juntas, fisuras en el concreto, pavimento, instalaciones de seguridad, etc.

3.1.7.3 Adquisición del Terreno y Costo

El área necesaria para el presente proyecto se muestra en la Tabla 3.10

Tabla 3.10 Objetivo de la Adquisición de Terreno

Ubicación	Objetivo	Area
Punto de inicio	13 viviendas privadas	Aprox. 570m ²
	Mercado de flores y SETAME	Aprox. 3,300m ²
	Estación de Gasolina	Aprox. 7,100m ²
	Compañía de gas	Aprox. 2,900m ²
Punto de término	23 viviendas privadas	Aprox. 1,100m ²
	Total	Aprox. 15,000m ²

El lado peruano manifestó que toda la adquisición de terrenos y presupuesto será responsabilidad del MTC. Sin embargo, algunas áreas pertenecen a la MLM y se espera coordinación entre ellos.

El costo de la adquisición de terrenos es evaluado por CONATA. La primera estimación del MTC fue aproximadamente US\$1.5 millones. Sin embargo, la estación de gasolina y la compañía de gas solicitaron alrededor de US\$3 millones y US\$4 millones respectivamente en noviembre de 1999. Los costos son variables.

3.1.7.4 Exoneración de Impuestos

Los impuestos de importación y general a las ventas (IGV) son 12% y 18% respectivamente los que constituyen una pesada carga para el lado peruano. El presupuesto deberá ser aprobado por el gobierno en el año previo a la construcción. El MTC manifestó que no existen problemas en relación al presupuesto.

3.1.7.5 Seguridad para el Personal Japonés Involucrado con el Proyecto de Cooperación

Se espera que el lado peruano proporcione seguridad para el personal japonés a fin de garantizar su integridad durante el periodo de Investigación y Construcción. Esta incluye: 1) vigilancia en sus residencias, 2) entrada temporal al distrito de SJL en casos especiales y 3) seguridad en la ruta de transporte de materiales.

3.2.2 Costo de Operación y Mantenimiento

En general, las operaciones de mantenimiento en la Municipalidad de Lima Metropolitana se encuentran en buenas condiciones. Tienen buena organización, habilidad suficiente y no se tienen problemas a excepción de los presupuestales.

En términos generales, el costo de mantenimiento será estimado dividiendo el costo de la construcción nueva durante el periodo de diseño. En este caso, el costo de mantenimiento es como se muestra en la Tabla 3.12 (Unidad: US\$)

Tabla 3.12 Costo de Mantenimiento del Proyecto Esperado (por año en US\$)

	Costo de mantenimiento y reparación	Costo de administración	Total
Pavimento	40,000		
Iluminación de la vía	20,000		
Pintura	2,000		
Otros	10,000		
Estructura del puente	58,000		
Total	120,000	US\$40,000	US\$160,000
(en el periodo inicial)	US\$60,000	US\$25,000	US\$85,000

Se asumen 0.5km de vía y 0.5km de puente

El costo de mantenimiento estimado para el puente es aproximadamente 1% y se encuentra dentro de un rango razonable (El Presupuesto Anual del Departamento de Puentes del MTC es 50 millones de soles).

Referencia: El costo de mantenimiento corresponde a sólo US\$0.02- por vehículo para el volumen de tráfico estimado para el puente (34,000 por día; 10 millones por año).

El costo de mantenimiento de la iluminación de la vía será garantizado como se muestra a continuación:

El mantenimiento de la iluminación de la vías en la ciudad de Lima es conducida por una compañía privada autorizada siguiendo una determinada reglamentación. La

compañía administra todos los postes de la ciudad (alrededor de 10,000) y cobra una tarifa a cada vivienda (alrededor de 10 soles por mes). El número total de viviendas en Lima es de aproximadamente 1.5 millones y el total de las tarifas recolectadas es alrededor de 10 millones de soles. Este dinero se emplea para pagar el costo de la electricidad (alrededor de 2 millones de soles) y otros costos de operación. Las luminarias del Proyecto serán mantenidas mediante el mismo sistema (de acuerdo con el IMP).

Casi todos los materiales necesarios para el mantenimiento se encuentran a disposición en Perú como se mencionó en el Capítulo 3.1.5. Algunos especiales, tales como torones de presforzado, mortero sin contracción de fragua, apoyo de caucho, junta de expansión, pintura para marcar la vía, etc., serán obtenidos de países extranjeros tales como Brasil, Argentina u otros.

CAPÍTULO 4 EVALUACIÓN DEL PROYECTO Y RECOMENDACIÓN

4.1 Prueba, Verificación y Beneficios de la Apropiación

4.1.1 Efectos directos del Proyecto

4.1.1.1 Mediante la ejecución del proyecto, el tráfico sobre el Río Rímac se simplificará y será más confiable lo que contribuirá con el desarrollo de los distritos.

La población mencionada en la siguiente tabla resultará beneficiada.

Tabla 4.1 Población relacionada con el presente proyecto

Nombre del Distrito al Norte del Río Rímac	Residentes	Empleados	Observaciones
Rímac	200,000	70,000	Gente comparativamente rica
San Juan de Lurigancho	600,000	210,000	Gente mayoritariamente pobre
Lurigancho etc.	100,000	30,000	ditto

4.1.1.2 La construcción de un puente moderno y seguro como el materia del presente proyecto contribuirá con el desarrollo de la infraestructura del sistema de transporte de la MLM. Por ejemplo, el volumen de tráfico en los siguientes puentes en la ruta desde SJL y Rímac será reducido y se liberará a los pobladores de las congestiones de tráfico en su camino hacia oficinas y escuelas.

Tabla 4.2 Cambio en los volúmenes de tráfico al finalizar la construcción del Puente Confraternidad.

	Antes del proyecto (condición actual)	Después del proyecto
Pte. Ricardo Palma	47,000pcu	34,000pcu
Pte. Huánuco	41,000pcu	34,000pcu
Pte. Confraternidad	-	34,000pcu
Pte. Nuevo	51,000pcu	44,000pcu
Total	139,000pcu	146,000pcu

Unidad : pcu : unidad de vehículo de pasajeros

4.1.1.3 El número total de descendientes japoneses actualmente en el Perú es de aproximadamente 80,000. Es de enfatizar que el presente proyecto se convertirá en un símbolo memorial del centenario de la primera inmigración japonesa hacia el Perú.

4.1.2 Efectos Indirectos del Proyecto

- (1) Contribuirá con el desarrollo de SJL incluida su zona de influencia y con las oportunidades laborales.
- (2) Contribuirá con el mejoramiento de la infraestructura de tráfico y el desarrollo social de la MLM (población de alrededor de 7.2 millones) en su etapa inicial y su zona de influencia en el futuro.
- (3) Permanentemente se presenta congestión en el Pte. Huánuco en el punto donde el tráfico de la autopista PanAm y el de las vías comunes entra en conflicto. El Puente Confraternidad resolverá esta congestión y contribuirá a recuperar la función original de la autopista PanAm.

4.2 Relación con la Cooperación Técnica y otros Donantes

No hay en especial solicitud para la cooperación técnica.

El proyecto relacionado a la presente solicitud es como se explica en el Capítulo 2.2.1.

Existe el proyecto de la red de transporte de la ciudad metropolitana de Lima y Callao, y el proyecto especial de la circunvalación norte donados por el Banco Mundial, y se a llegado al acuerdo para intercambiar mutuamente información y llevar adelante el Proyecto.

4.3 Recomendaciones

La culminación del presente proyecto contribuirá con la población regional en el desarrollo económico y social así como en otros beneficios adicionales. Cabe mencionar que la ejecución del proyecto bajo el sistema de Cooperación Japonesa es apropiado.

Pero para la ejecución del presente proyecto, después de la culminación de esta ruta, es necesario el arreglo del acceso por ambos lados donde existe la mayor posibilidad de surgir problemas. La ampliación de la Av. Sebastián Lorente por el lado Sur como

lo tiene programada la parte peruana deberá ser de un solo sentido hacia el sur, y para el sentido hacia el norte es necesaria la ampliación y extensión de la Av. Locumba.

Por el lado norte, desde el punto de vista de la seguridad, es necesario ampliar de los dos carriles actuales a tres carriles mínimo.

Anexo 1 Lista de Miembros de la Misión de Estudio**Primera Misión para la Investigación del Lugar**

Cargo	Entidad a la que pertenece	Nombre y apellido
Jefe de la misión	Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA)	Ing. Yasuo MUKAI
Asesor técnico	Subjefe de Oficina de Mantenimiento de Sakaide, Dirección de Mantenimiento No.2, Autoridad de Puente Honshuu-Shikoku	Ing. Kouichi AMANO
Coordinador	2ª Div. de Estudios de Diseño Básico, Dpto. de Estudio y Diseño de Cooperación Financiera No Reembolsable, Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA)	Ing. Kenichiro KOBAYASHI
Jefe del Consultor y Planificador de Mejoramiento Vial	Pacific Consultants International Co. Ltd.	Ing. Koki KANEDA
Diseño de puentes	Central Consultant Inc.	Ing. Masakazu UOCHI
Diseño de carreteras	Pacific Consultants International Co. Ltd.	Ing. Yoshinobu FUJII
Estudio de condiciones naturales I (Estudio topográfico y geológico)	Pacific Consultants International Co. Ltd.	Ing. Teruo TAHARA
Estudio de condiciones naturales II (Estudio meteorológico e hidrológico)	Pacific Consultants International Co. Ltd.	Ing. Takashi FURUKAWA
Construcción Estimación de costos	Central Consultant Inc.	Ing. Atsushi TERASHIMA

Segunda Misión para la Investigación del Lugar

Cargo	Entidad a la que pertenece	Nombre y apellido
Jefe de la misión	2ª Div. de Estudios de Diseño Básico, Dpto. de Estudio y Diseño de Cooperación Financiera No Reembolsable, Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA)	Ing. Takashi MORITA
Jefe del Consultor y Planificador de Mejoramiento Vial	Pacific Consultants International Co. Ltd.	Ing. Koki KANEDA
Diseño de puentes	Central Consultant Inc.	Ing. Masakazu UOCHI
Diseño de carreteras	Pacific Consultants International Co. Ltd.	Ing. Yoshinobu FUJII

Misión para la Sustentación del Informe Preliminar

Cargo	Entidad a la que pertenece	Nombre y apellido
Jefe de la misión	2ª Div. de Estudios de Diseño Básico, Dpto. de Estudio y Diseño de Cooperación Financiera No Reembolsable, Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA)	Ing Takashi MORITA
Asesor técnico	Subjefe de Oficina de Mantenimiento de Sakaide, Dirección de Mantenimiento No.2, Autoridad de Puente Honshuu-Shikoku	Ing. Kouichi AMANO
Jefe del Consultor y Planificador de Mejoramiento Vial	Pacific Consultants International Co. Ltd.	Ing. Koki KANEDA
Diseño de puentes	Central Consultant Inc.	Ing. Masakazu UOCHI

Anexo 2 Programa de las Investigaciones

Cronograma de la Primera Investigación del Lugar

Número	Fecha	Día	Misión del Gobierno	Jefe técnico Planeamiento y Diseño Vial	Diseño del Puente	Clima Topo/Geolog/ Hidráulico	Construcción / Estimación de Costos	
1	4/18	Dom	Movilización: Narita - Nueva York					
2	19	Lun	Movilización: Nueva York - Lima - Visita de Cortesía JICA/Embajada					
3	20	Mar	Preparación de la Investigación del Lugar					
4	21	Mier	Explicación y Discusión del Informe Inicial Confirmación de la Organización del País Receptor					
5	22	Jue	Llegada del Jefe del Proyecto	Visitas a los Ministros Involucrados (Discusión)				
6	23	Vie	Discusión					
7	24	Sab	[Investigación del Lugar]					
8	25	Dom						
9	26	Lun	Minutas de Discusión					
10	27	Mar	Firma de las Minutas - Embajada - Reporte para JICA					
11	28	Mier	Movilización (Lima - Narita)	(Recolección de información / Discusión con la C/P / Políticas para la Investigación del Lugar)		Investigación del Lugar Compañía de Investigación Local	Reglamentación es relacionadas/ condiciones de construcción/ condiciones de suministro desde terceros países/ estimación de costos/ investigaciones	
12	29	Jue		Reunión del Equipo de Estudio				
13	30	Vie		Reglamentaciones				
14	5/1	Sab		Relacionadas con el Plan				
15	2	Dom		Maestro de la Ciudad / Plan				
16	3	Lun		Maestro / Plan Relacional /				
17	4	Mar		Sistema de Asistencia /				
18	5	Mier		Instalaciones Existentes /				
19	6	Jue		Relación del Sistema de				
20	7	Vie		Mantenimiento con Otras				
21	8	Sab		Agencias / Asistencia				
22	9	Dom		proveniente de otros países /				
23	10	Lun		Efectos Ambientales				
24	11	Mar		Investigación				
25	12	Mier						
26	13	Jue						
27	14	Vie						
28	15	Sab						
29	16	Dom		Reunión del Equipo de Estudio				
30	17	Lun						
31	18	Mar						
32	19	Mier						
33	20	Jue						
34	21	Vie	Recolección de Información Suplementaria / Archivo / Discusión Técnica con la C/P / Análisis inicial de los resultados de la investigación del lugar					
35	22	Sab						
36	23	Dom	Reunión del Equipo de Estudio					
37	24	Lun	Discusión Final con la C/P / Reporte para la Embajada					
38	25	Mar						
39	26	Mier	Movilización: Lima - Narita (1500)					
40	27	Jue						

Cronograma de la Segunda Investigación del Lugar

Número	Fecha	Día	Administrador / Jefe del Proyecto	Jefe Técnico Planeamiento y Diseño Vial	Diseño de Vías	Diseño de Puentes
1	7/11	Dom	Movilización (Lima - Narita)	Narita - Nueva York - Lima Visita de cortesía EOJ, JICA y Discusión con el lado peruano		
2	12	Lun				
3	13	Mar				
4	14	Mier				
5	15	Jue				
6	16	Vie				
7	17	Sab	Investigación del lugar			
8	18	Dom	Preparación del borrador M/D - Documentación			Narita - NY - Lima
9	19	Lun	Discusión M/D - Análisis de la información			
10	20	Mar	Discusión M/D			
11	21	Mier	Discusión M/D - Investigación del lugar - Análisis de la información			
12	22	Jue	Investigación - Análisis			
13	23	Vie	Firma M/D - Informe EOJ/JICA - Investigación - Análisis			
14	24	Sab	Los Angeles - Narita	Investigación - Análisis		
15	25	Dom		Documentación		
16	26	Lun		Discusión con el lado peruano		
17	27	Mar		Informe EOJ/JICA		
18	28	Mier		Los Angeles		
19	29	Jue		Narita		

Cronograma de Sustentación del Informe Preliminar

Número	Fecha	Día	Administrador / Jefe del Proyecto	Asesor Técnico	Jefe Técnico Planeamiento y Diseño Vial	Diseño de Puentes
1	11/2	Mar	Movilización - Narita - Dallas - Lima			
2	3	Mier	Visita de Cortesía Embajada - JICA			
3	4	Jue	Sustentación del Informe Preliminar			
4	5	Vie	Sustentación del Informe Preliminar - Discusión			
5	6	Sab	Investigación del Lugar - Documentación			
6	7	Dom	Investigación del Lugar			
7	8	Lun	Discusión M/D			
8	9	Mar	Firma M/D - Retorno a Japón			
9	10	Mier	Dallas - Tokio			

Anexo 3 Lista de las partes involucradas del país receptor

Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción	Ing. Alberto Pandolfi Arbulú
Vice-ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción	Ing. Carlos Nuñez Barriga
Vice-ministro de Vivienda y Construcción	Arq. Eduardo Chullén Dejo
Coordinador General	Sr. Augusto Bedoya Figueredo
Director General de Caminos	Ing. Moisés A. Málaga M
Directora Ejecutiva Dirección General de Caminos	Ing. Ana María Montti de Montero
Director de Puentes	Ing. Juan Morales Céspedes
Director de Puentes	Ing. Joaquín Bonillo
Administradora de Proyectos de Puentes	Arq. Sara Martha Vassallo Salcedo
MTC - Puentes	Ing. Nilo Medina
Ditto	Ing. Luis Rosales
Abogado Consultor	Srta. Nancy A. Orrillo Cano

Teniente Alcalde de la Ciudad de Lima, Municipalidad de Lima Metropolitana	Dr. Germán Aparicio Lembecke
MLM Comisión de Desarrollo Urbano, Regidor Metropolitano Presidente	Arq. Jorge Ruiz de Somocurcio
Instituto Metropolitano de Planificación, Municipalidad de Lima Metropolitana	Sr. Luis Consigliere Cevasco
Ditto	Ing. Guillermo Tamayo Pinto-Bazurco

Presidencia del Concejo de Ministros, Director Ejecutivo de Cooperación Técnica Internacional	Sra. Magdalena Fajardo
Ditto. Gerencia de operaciones	Econ. Eduardo Sal y Rosas Freyre

Anexo 4 Minutas de Discusión

- 4.1 27 de Abril de 1999
- 4.2 04 de Mayo de 1999
- 4.3 21 de Julio de 1999
- 4.4 23 de Julio de 1999
- 4.5 09 de Noviembre de 1999

República del Perú
 Estudio del Diseño Básico para el Proyecto de
 Construcción del Puente Confraternidad Perú-Japón

Minuta de Discusión

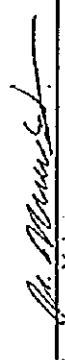
En respuesta a la solicitud del Gobierno de la República del Perú, el Gobierno del Japón decidió realizar el Estudio de Diseño Básico para el Proyecto de Construcción del Puente Confraternidad Perú-Japón en la República del Perú (en adelante se denominará "el Proyecto") y combó dicho estudio a la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (en adelante se denominará "JICA").

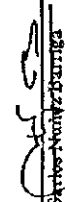
Por consiguiente, JICA envió a la República del Perú una Misión de Estudio del Diseño Básico (en adelante se denominará "la Misión"), dirigida por el Ing. Yasuo Mukai de JICA, desde el día 19 de Abril hasta el día 27 de Abril de 1999.

La Misión ha sostenido una serie de conversaciones con las autoridades del Gobierno de la República del Perú, y ha realizado investigaciones en el área objeto del proyecto.

Como consecuencia de las conversaciones e investigaciones en terreno, ambas partes han confirmado los principales ítems descritos en hojas adjuntas. De acuerdo con los ítems acordados en esta Minuta, la Misión procederá a los trabajos posteriores y preparará el Informe de Estudio del Diseño Básico.

Lima, 27 de Abril de 1999


 Ing. Yasuo Mukai
 Jefe de Equipo
 Misión de Estudio del Diseño Básico
 JICA


 Ing. Gerardo Muñoz Barriga
 Viceministro de Transportes,
 Comunicaciones,
 Vivienda y Construcción

ペルー共和国
 日本・ペルー友好橋建設計画 基本設計調査
 協議議事録 (案)

ペルー共和国 (以下、ペルー国と称する) 政府の要請に基づき、日本国政府は、ペルー国日本・ペルー友好橋建設計画 (以下、本計画と称する) に関する、基本設計調査を実施することを決定し、国際協力事業団 (以下、JICAと称する) へ調査を委託した。

JICAは、ペルー国へ、向井 朔雄氏を団長とする基本設計調査団 (以下、調査団と称する) を派遣し、1999年4月19日から5月25日まで同国に滞在する予定である。

調査団は、ペルー国政府関係者との協議を兼ねるとともに、本計画対象地域の現地調査を行った。協議および現地調査の結果、両者は、付属書に記載されている、主要事項を確認した。調査団は、本合意に基づき、調査の解折を進め、基本設計調査報告書を準備する。

リマ市、1999年4月 日

向井 朔雄
 調査団長
 基本設計調査団
 国際協力事業団
 (日本国)

(氏名)
 (職名)
 道路総局
 運輸通信省
 (ペルー国)

Documento Adjunto

1. Objetivos

Este Proyecto tiene como objetivo aliviar la congestión vial y eliminar "cuellos de botella" en la ciudad a través de la construcción del Puente Confraternidad Perú-Japón.

2. Area objeto del Proyecto

El área objeto del Proyecto es el Río Rimac en la ciudad de Lima, y los alrededores a éste. (ver Anexo I)

3. Organización responsable y ejecutora del Proyecto

La organización responsable y ejecutora de este proyecto será la Dirección General de Caminos (DGC) del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC) de la República del Perú. Ver Organigrama en Anexo I

4. Contenido de la Solicitud del Gobierno de la República del Perú

Después de las conversaciones con la Misión, el Gobierno de la República del Perú presentó el contenido de la Solicitud. Una lista de lo solicitado es mostrada en el Anexo III. Esta lista fue confirmada por la Misión.

Sin embargo, el contenido final del Proyecto será definido de acuerdo con los resultados del análisis en Japón.

5. Sistema de Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón

- 1) El Gobierno Peruano ha comprendido el sistema de Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón, explicado por la Misión según el Anexo IV.
- 2) En caso de ser aceptada la Cooperación Financiera No Reembolsable al Proyecto, el Gobierno del Perú tomará las medidas descritas en el Anexo V, a fin de obtener una buena ejecución del Proyecto.

6. Programa de Estudio

- 1) La Misión realizará sus estudios en la República del Perú hasta el día 27 de Mayo de 1999.
- 2) JICA analizará los resultados del estudio para preparar el borrador del Informe de Diseño Básico y enviará una misión a la República del Perú para la explicación del mismo alrededor de Agosto de 1999.
- 3) En caso que el borrador del Informe de Diseño Básico sea aceptado por el Gobierno del Perú, JICA preparará el Informe Final del Estudio de Diseño Básico, el cual será entregado al Gobierno del Perú entre Octubre y Diciembre de 1999.

7. Otros asuntos relevantes

- 1) El Gobierno del Perú se compromete a realizar el saneamiento legal del terreno necesario en una fecha anterior a la licitación de la construcción de la obra.
- 2) El Gobierno del Perú se compromete a tomar las medidas necesarias a fin de garantizar la seguridad del personal y bienes durante los estudios y la ejecución de la obra.
- 3) El Gobierno Peruano asumirá la responsabilidad de prevenir y solucionar los problemas de congestión de tráfico que se pudieran producir en la Av. Sebastián Lorente posteriormente al desarrollo del Proyecto.

付添書

1. 目的

本プロジェクトの目的は、日本・ペルー友好橋を建設することによって、市内交通のボトルネックの解消・緩和の緩和を図ることである。

2. 計画対象地域

本計画の対象地域は、リマ市リマク地区およびその周辺である。
(別紙I参照)

3. 相手国受入機関および実施機関

本計画の受入機関および実施機関はペルー国運輸通信住宅建設省(MTC)道路総局(DGC)橋梁局である。(以下実施機関と呼ぶ)別紙IIに組織図を添付する。

4. ペルー国政府要請内容

協議を通じて、ペルー国政府は別紙IIIに示す内容を最終的な要請内容として提示し、調査団はこれを承認した。

しかしながら、これらの要請内容は最終的には、国内解釈の結果により決定される。

5. 日本の無償資金協力の制度

- 1) ペルー国政府は調査団が別紙IVに基づき説明した日本の無償資金協力の制度につき理解した。
- 2) ペルー国政府は、本計画に対して日本国政府による無償資金協力を実施される場合には、同計画の円滑な実施のため、別紙Vに記載された必要な措置を執る。

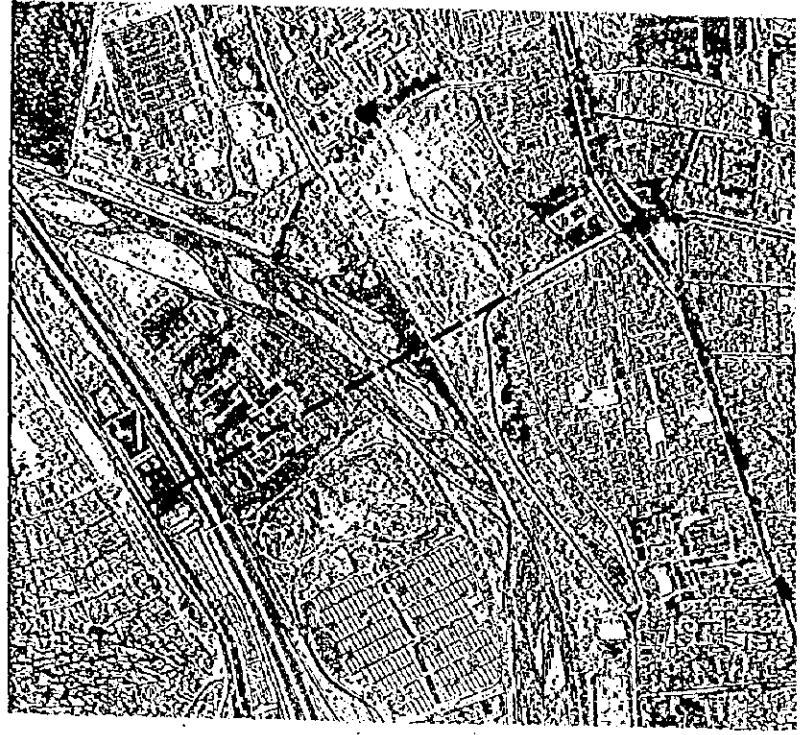
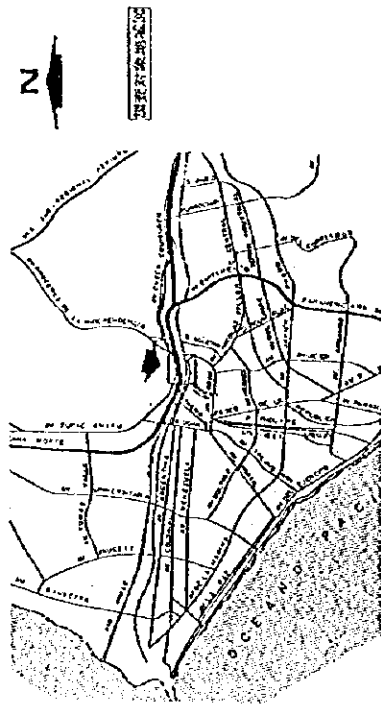
6. 調査の行程

- 1) 本調査団は、1999年5月25日までペルー国において現地調査を実施する。
- 2) JICAは、調査結果を整理して基本設計概算書を作成し、その内容説明のため、1999年8月頃ペルー国に調査団を派遣する。
- 3) 基本設計の概算がペルー政府に合意された場合、JICAは基本設計調査最終報告書を作成させ、これを1999年12月頃ペルー政府に提出する。

7. その他協議事項

- 1) ペルー国政府は1999年 月までに必要な用地の収用を完了することを約束した。

別紙 I : 調査対象地域位置図



Anexo I : Mapa del área en estudio

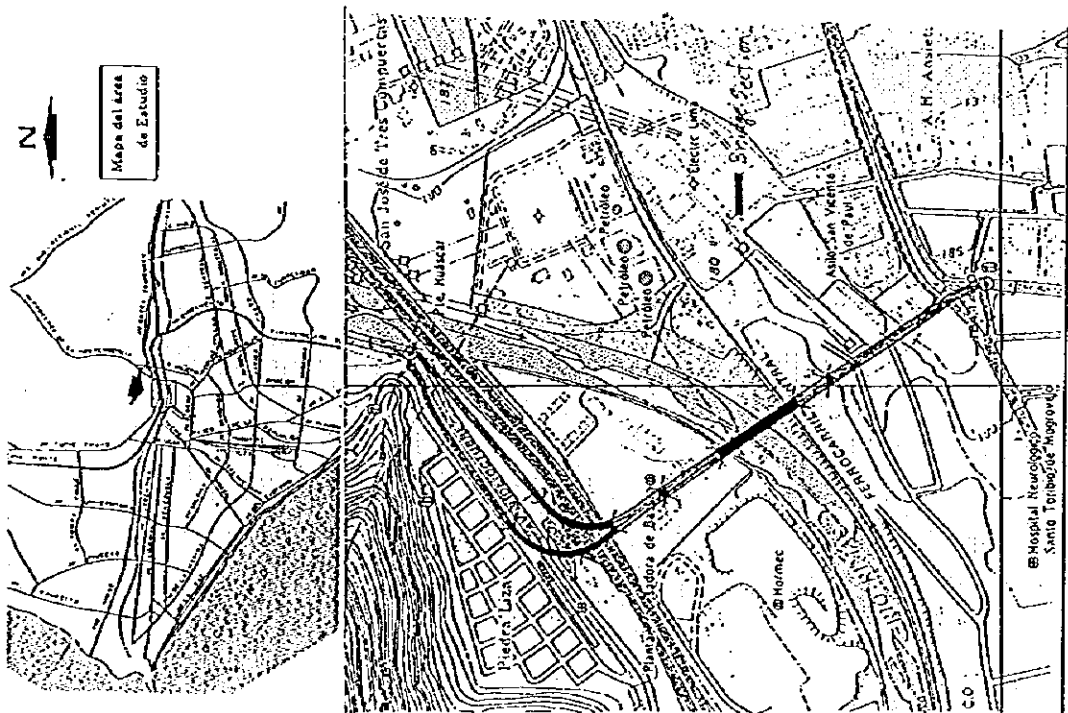


圖 1：交通部在臺灣省政府組織

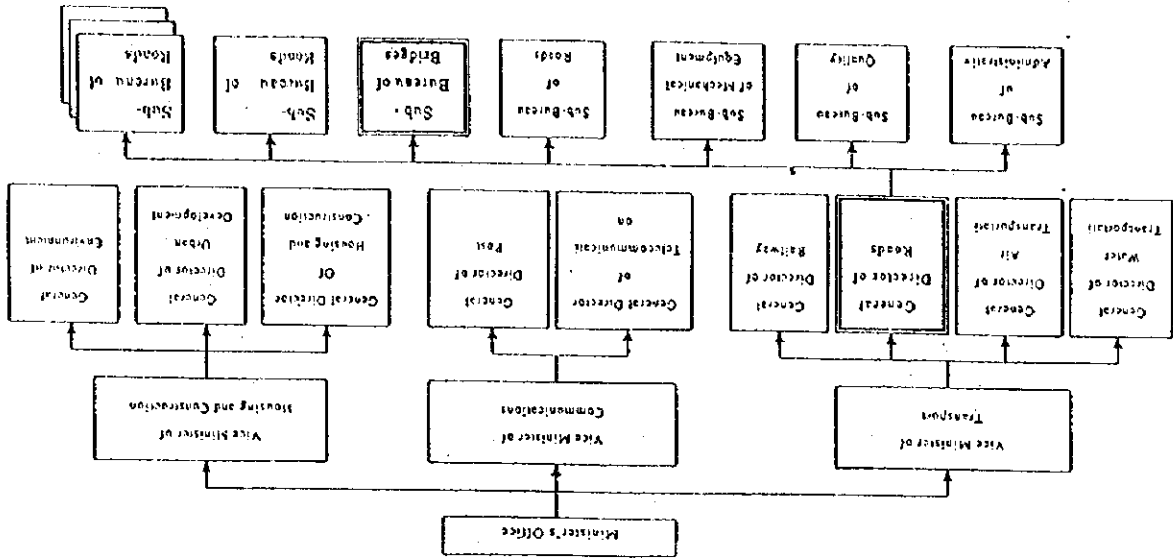
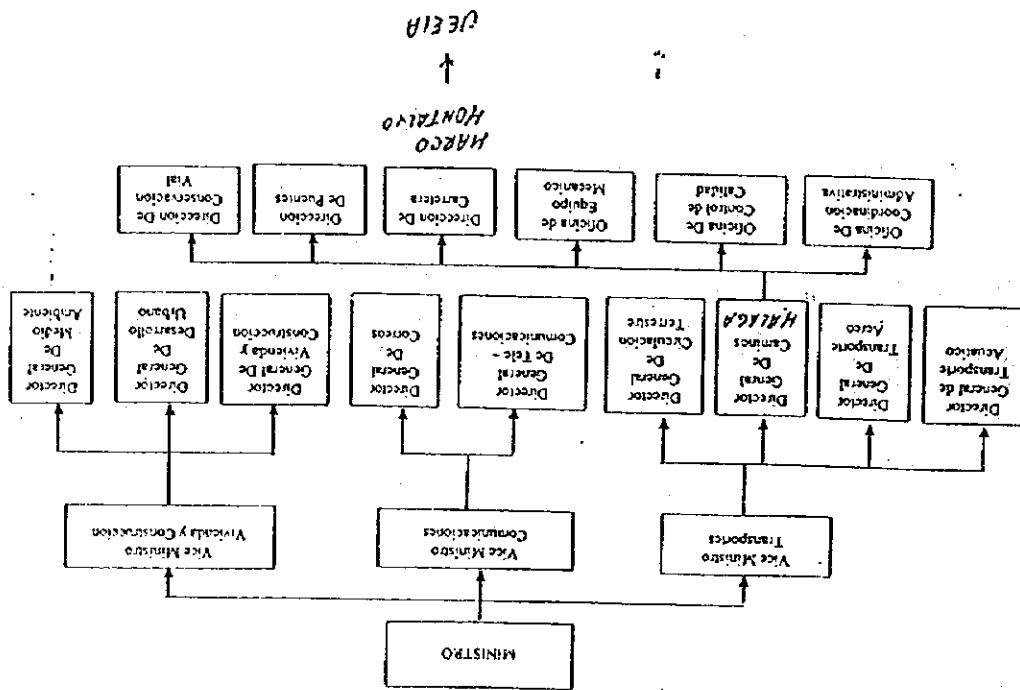


圖 2：交通部在臺灣省政府組織



Anexo III : Lista de los contenidos de la Solicitud

Localización

Sobre el Río Rímac, uniendo los distritos de Lima, Rímac y San Juan de Lurigancho entre los puentes Huáscar y Huánuco, aguas abajo del Puente Huáscar.

Características - En el Anexo I se indican las dimensiones abajo señaladas, los metros mencionados son sólo estimados y deberán ser corregidos durante el diseño básico.

El proyecto del "Puente Confraternidad Perú-Japón" consiste en la construcción de una obra de cinco tramos, a saber:

- Primer Tramo, consiste en un terraplén de aproximadamente 330 metros, que unirá la zona desde la "Huerta Perdida" (Distrito de Lima) hasta el puente a construirse para cruzar el Río Rímac, con un pase vehicular intermedio.
- Segundo Tramo, comprende el puente a diseñarse y construirse para cruzar el Río Rímac, con una longitud aproximada de 140 metros.
- Tercer Tramo, consiste en un terraplén de aproximadamente 190 metros, que unirá la zona desde el puente sobre el Río Rímac hasta la Vía de Evitamiento, con un pase vehicular intermedio.
- Cuarto Tramo, de aproximadamente 155 metros, consistente de dos puentes de 36 metros cada uno, para cruzar la Vía de Evitamiento y la Av. 9 de Octubre.
- Quinto Tramo, consiste en dos terraplenes de aproximadamente 305 metros cada uno, hasta la intersección con la Av. 9 de Octubre.

El puente tendrá como mínimo 4 carriles de circulación, siendo además una estructura moderna y capaz de soportar el volumen y la intensidad del tránsito de pasajeros y de carga pesada.

Handwritten signature or initials.

位置

リマ地区、リマック地区、サンフアンデルリガンチョ地区を流れる、リマック川の、上流部ウアスカル橋と下流部ウアヌコ橋の間。

要請施設の概要

- 第一工区 リマ地区のウエルクベルディク地区から橋建設予定地までの長さ 95 m 区間
- 第二工区 リマック川橋脚橋 140 m 区間
- 第三工区 パンナムバイバスまでの長さ 190 m 区間
- 第四工区 パンナムバイバス橋脚及び 10月9日通りとの交差点までの約 125 m

橋梁は4車線以上の近代的な構造とし、公共輸送機関や大型貨物車輛の交通に対応できるもの。

別紙IV：無償資金協力事業

1. 無償資金協力実施の手順

我が国の無償資金協力（無償）は次のような手順で行われる。

第一段階である「要請」は、援助国から提出された要請書に基づき、日本国政府（外務省）は、無償としての妥当性を検討する中で、案件としてのプライオリティが高いことが確認された場合には、JICAに対して、調査の指示を行う。

第二段階である調査（基本設計調査）は、JICAが実施するが、JICAは原則として、この調査を、我が国のコンサルタントとの契約によって行う。

第三段階の審査と承認は、第二段階でJICAが作成した基本設計報告書に基づき、日本国政府が、そのプロシキエクトが無償として適当であるかを審査した上、閣議決定を行う。

閣議によって承認されたプロシキエクトは、第四段階で、両国政府による交換公文の署名によって、正式決定に至り、期年が実行に移される。

期年の実行に対して、JICAは入札・契約手続、その他の事項につき、該援助国政府に協力を要する。

2. 調査の位置づけ

(1) 調査の内容

JICAが実施する調査（基本設計調査）は、要請の習俗、目的、効果、並びに、実施に必要な技術管理能力等を調査し、その妥当性を、技術面と社会・経済面と、検証を行い、該援助国政府と協議の上、計画の基本構想を、双方で確認し、併せて、基本設計と概算事業費の積算を行うものであるが、その目的は、あくまでも、日本国政府が無償として、承認するに当たっての、基礎資料（判断材料）に位置づけられる。

なお、当然の事として、要請された内容が、全てそのまま協力の対象となるのではなく、我が国の無償スキーム等を勘案し、基本構想が修正される。

また、無償として実施するに当たって、我が国は、該援助国側の自助努力を求める立場から、該援助国にも必要な措置を求めており、この措置が、実行を担当する機関以外の所管事項である場合であっても、その実施担保を求めるものであり、最終的には、先方政府の調停する機関全てとの、確認をミツツツにより行う。

Anexo IV: Cooperación Financiera No Reembolsable del Gobierno del Japón

1. Procedimiento para la Cooperación Financiera No Reembolsable

El procedimiento para obtener la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón es el siguiente:

En la primera etapa se debe presentar una solicitud oficial por el país beneficiario. Basado en esta solicitud, el Gobierno de Japón (Ministerio de Relaciones Exteriores) estudia si ésta es apropiada o no para la Cooperación Financiera No Reembolsable. Si se confirma que la solicitud tiene una alta prioridad como proyecto para la Cooperación Financiera No Reembolsable, el Gobierno del Japón le ordena a JICA efectuar el estudio básico.

Luego viene la segunda etapa, que se refiere al Estudio de Diseño Básico. JICA realiza este estudio, en principio, contratando una compañía consultora japonesa.

En la tercera etapa el Gobierno Japonés evalúa y confirma que el proyecto es apropiado para la Cooperación Financiera No Reembolsable, en base al informe de Diseño Básico elaborado por JICA en la segunda etapa, luego envía el contenido del informe al Gabinete de Ministros para su aprobación.

En la cuarta etapa, una vez aprobado el proyecto por el Gabinete, se firma el Canje de Notas por los representantes de los Gobiernos de ambos países.

Durante la realización del Proyecto, JICA extenderá la ayuda necesaria al Gobierno beneficiario en los procesos de licitación, contrato, etc.

2. Estudio de Diseño Básico

(1) Contenido del Estudio

El estudio de Diseño Básico conducido por JICA está destinado a proporcionar el documento básico necesario para que el Gobierno del Japón evalúe si el Proyecto es viable o no para el sistema de Cooperación Financiera No Reembolsable. El contenido del Estudio incluye:

- a) confirmación de los antecedentes, el objetivo, la eficiencia del Proyecto, y la capacidad de la organización responsable de la administración y mantención del Proyecto.
- b) examen de la factibilidad técnica y socio-económica.
- c) confirmación del concepto básico del plan óptimo del Proyecto a través de la mutua deliberación con el país beneficiario.
- d) preparación del Diseño Básico del Proyecto.
- e) estimación del costo del Proyecto.

El contenido del Proyecto ya aprobado no necesariamente coincide totalmente con la solicitud original, sino que se confirma en consideración al esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable.

Al realizar el Proyecto bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable, el Gobierno del Japón desea que el Gobierno del país beneficiario tome todas las medidas necesarias para promover su auto-suficiencia. Esas medidas deberán asegurarse aunque estuvieran fuera de la jurisdicción de la entidad ejecutora del Proyecto en el país beneficiario. Por lo tanto, la ejecución del Proyecto es confirmada por todas las organizaciones relevantes en el país beneficiario mediante las Minutas de Discusiones.

(2) Selección de la compañía consultora

Al realizar el Estudio, JICA selecciona una compañía consultora entre aquellas registradas en esta mediante una licitación en la que presentan sus propuestas. La compañía seleccionada realiza el Estudio de Diseño Básico y elabora el informe bajo supervisión de JICA.

Después de la firma del Canje de Notas, y con el fin de asegurar coherencia técnica entre el Diseño Básico y el Diseño Detallado, y además tomando en cuenta que no hay tiempo suficiente para seleccionar de nuevo una compañía, JICA recomienda al país beneficiario emplear la misma compañía consultora para el Diseño Detallado y supervisión de la realización del Proyecto.

3. Esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable

(1) Cooperación Financiera No Reembolsable

La Cooperación Financiera No Reembolsable consiste en la donación de fondos que no requieren la obligación de ser reembolsados por parte del país beneficiario, y permiten adquirir equipos, materiales y servicios (técnicos, transporte, etc.) necesarios para el desarrollo socio-económico del país. Esta cooperación se rige bajo las siguientes normas y leyes relacionadas del Japón. La cooperación no se extiende a donaciones directas de bienes.

(2) Firma del Canje de Notas

Para la implementación de la Cooperación Financiera No Reembolsable, es necesario el acuerdo y la firma del Canje de Notas (CN) entre ambos Gobiernos. En el CN se aclara el objetivo, el período efectivo de la donación, las condiciones de realización y el límite del monto de la donación.

(3) Período de Ejecución

El período efectivo de la donación debe ser dentro del mismo año fiscal de Japón (del 1 de Abril al 31 de Marzo del siguiente año) en el que el Gabinete aprobó la cooperación. Durante este período debe concluirse todo el proceso desde la firma de las CN hasta el contrato con la compañía consultora o constructora, incluyendo el pago final.

Sin embargo, en el caso de un retraso en el transporte, instalación o construcción por la condiciones climáticas u otros, existe la posibilidad de prolongar el período a lo más por un año (un año fiscal), previo consulta entre ambos Gobiernos.

(4) Adquisición de productos y servicios

La Cooperación Financiera No Reembolsable será utilizada apropiadamente por el Gobierno del país beneficiario para la adquisición de productos y servicios, japoneses o del país beneficiario, para la ejecución del Proyecto. Aquí el término "nacionales japoneses" significa personas naturales japonesas o jurídicas japonesas controladas por naturales japoneses.

No obstante lo arriba mencionado, esta cooperación podrá ser utilizada, cuando los dos Gobiernos lo estimen necesario, para la adquisición de productos y servicios de transporte de terceros países (otros excepto Japón y el país beneficiario).

Sin embargo, considerando el esquema de la donación del Japón, los contratistas principales para la ejecución del Proyecto, así como los consultores, constructores y proveedores deberán ser nacionales japoneses.

(2) コンサルタントの選定

調査の実施に際して、JICAは、登録業者の中から、プロポーザル方式により、コンサルタントを選定する。選定されたコンサルタントは、JICAの指示に基づいて、基本設計調査を行い、報告書を作成する。

なお、無償の実行が、E/Nより決定された後のコンサルタントの契約については、基本設計調査と詳細設計業務の技術的一貫性を保つ必要性と、新たに詳細設計や施工監理業務を任せるコンサルタントを選定する時間的余裕が無いため、JICAは、当該コンサルタントを援助団体に推薦する。

3. 無償資金協力のスキーム

(1) 無償資金協力とは

無償資金協力とは、被援助国に返済義務を課さないで、資金を提供する援助で、被援助国が、自国の経済・社会の発展のための計画に役立つ施設、資機材および役務（被送等）を調達するのに必要な資金を我が国の関連法令に従って、以下のような原則により贈与するもので、我が国が資材・機材、設備等を直接に調達して現物供与する形態はとっていない。

(2) 交換公文の署名

無償の実施に当たっては、政府間の合意・署名（E/N）が必要である。E/Nでは当該プロジェクトに係る目的、供与期限、限度額等が確認される。

(3) 「供与期限」は、我が国の閣議決定の行われた会計年度内とする。

この間、E/Nの署名から、コンサルタントおよびコントラクター等との契約を経て、最終的な私を含めて、全てを終了しなくてはならない。

但し、天候等やむを得ない事情により、期入、工事等が遅延した場合には、両国政府間の協議により、一年間（一財政年度）の延長が可能である。

(4) 生産物および役務の調達

贈与によって調達される生産物、および、役務は、原則として、日本国および被援助国の生産物、ならびに、日本国民又は被援助国民の役務を購入するため、適正に、かつ、専ら使用される。ここでいう「日本国民」というのは日本国の自然人、又は、その支配する日本国の法人を意味する。なお、贈与は両国政府が、必要と認めるばあいは、第三国（日本国および当該国以外）の、生産物の購入あるいは輸送等の役務の購入にも、使用する事が可能である。

但し、無償の原則により、贈与を実施するに当たって必要とする、プライムコントラクター、即ち、コンサルタント、施工業者および調達業者は「日本国民」に限定される。

(5) Necesidad de Aprobación

El Gobierno del país beneficiario o la autoridad designada por éste, concertará contratos, en yenes japoneses, con nacionales japoneses. Tales contratos deberán ser aprobados por el Gobierno del Japón. Esta aprobación se debe a que el fondo de donación proviene de los impuestos generales de los contribuyentes japoneses.

(6) Responsabilidades del Gobierno Beneficiario

El Gobierno del país beneficiario tomará las siguientes medidas necesarias:

- 1) Asegurar la adquisición y preparación del terreno necesario para el Proyecto, limpiar y nivelar el terreno previo al inicio de los trabajos de construcción.
- 2) Proveer de instalaciones para el suministro de electricidad, agua, sistema de desagüe y otras instalaciones adicionales dentro y fuera del lugar del Proyecto.
- 3) Proporcionar inmuebles y espacios necesarios para el resguardo de equipos.
- 4) Asegurar todos los gastos, el pronto embarco, y despacho aduanero en el país beneficiario, de los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable.
- 5) Eximir del pago de derechos aduaneros, impuestos internos y otras cargas locales a los nacionales japoneses en el país beneficiario con respecto al suministro de los productos y servicios estipulados en los contratos aprobados.
- 6) Otorgar a los nacionales japoneses, cuyos servicios sean requeridos en los contratos aprobados, las facilidades necesarias de ingreso y estada al país beneficiario para que puedan desempeñar sus funciones.
- 7) El país beneficiario deberá asegurar que las instalaciones construidas y los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable sean debida y efectivamente mantenidos y utilizados, asignando el personal necesario para la ejecución y mantenimiento del Proyecto. Deberá también cubrir todos los gastos necesarios, a excepción de aquellos cubiertos por la donación.
- 8) Los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable no podrán ser reexportados desde el país beneficiario.
- 9) Acuerdo bancario

a) El Gobierno del país beneficiario o la autoridad designada por éste deberá abrir una cuenta bancaria a nombre del Gobierno del país beneficiario en un banco autorizado para el cambio de moneda extranjera en Japón (en adelante referido como "el Banco"). El Gobierno Japonés llevará a cabo los pagos, en yenes japoneses, para cubrir las obligaciones contraídas por el Gobierno del país beneficiario o la autoridad designada por éste en base a los contratos aprobados.

b) Los pagos por parte del Gobierno del Japón se efectuarán cuando las solicitudes de pago sean presentadas por el Banco al Gobierno del Japón, en virtud de una autorización de pago (AP) expedida por el Gobierno del país beneficiario o la autoridad designada por éste.

(5) 「承認」の必要性

当該国政府又は政府が、指定する当局が行う「日本国民」との契約は「再貨運」で締結され、かつ、日本政府による「承認」を必要とする。「承認」は贈与財産が日本国民の税金であることによる。

(6) 被災助国に求められる措置

無償が実施されるに際しては、当該国政府は、以下のような措置が求められる。

- 1) 施設条件実施に当っては、施設の建設に必要な土地を確保し、かつ、用地の整備を行うこと。
- 2) 用地の整理を行うに際しては、併せて、用地までの配線、給水、排水、その他の付随的な、施設の整備、工事等を行うこと。
- 3) 資機材等の案件については、必要な建築物等が確保されること。
- 4) 原則として贈与に基づいて、購入される生産物の運搬における陸揚げ、通関および国内輸送等に係る負担と、運やかに実施されること等の確保。
- 5) 承認された契約に基づき調達される生産物、および役務のうち、日本国民に課せられる関税、内国税およびその他の財政負担金を免除すること。
- 6) 承認された契約に基づいて、供与される日本国民の役務について、その作業の遂行のための入国および滞在に必要な便宜を与えること。
- 7) 「適正使用」：贈与に基づいて建設される施設、および、購入される機材が、当該計画の実施のために、適正かつ効率的に維持され、使用されること、並びに、そのために必要な要員等の確保を行うこと。また、贈与によって、負担される経費を除き、計画の実施のために、必要な維持・管理全ての経費を負担すること。
- 8) 「再輸出」：贈与に基づいて購入される生産物は、当該国より再輸出されてはならない。
- 9) 銀行取決め
- a) 当該国政府又は「指定された当局」は、日本国内の銀行に、当該国政府の勘定を、開設する必要がある。日本国政府は、承認された契約に基づいて、当該国政府、若しくは、指定された当局が負う、債務の弁済に充てるための、資金を当該国に「日本円」で払込むことにより、贈与を承認する。
- b) 日本政府による払込みは、当該国政府、又は、指定された当局が、発行する「支払い受領書」に基づいて、「銀行」が、支払い請求書を、日本政府に提出した時に行われる。

Anexo V : Medidas necesarias que deberá tomar el Gobierno del Perú

En caso de aprobarse la Cooperación Financiera No Reembolsable del Gobierno del Japón para este Proyecto, el Gobierno del Perú deberá tomar las medidas que a continuación se enumeran, incluyendo aquellas mencionadas en el Anexo IV, parte 3.(6).

- 1) Pagar al Banco de Cambio Exterior de Japón las comisiones requeridas en base al Acuerdo Bancario (A/B).
- 2) Eximir del pago de derechos aduaneros, impuestos internos y otras cargas fiscales a los nacionales japoneses en el país beneficiario con respecto al suministro de los productos y servicios estipulados en los contratos aprobados. En caso de que no sea posible eximir de estos impuestos a los bienes mencionados anteriormente, el Gobierno del Perú deberá pagar estos impuestos.
- 3) Asegurar todos los gastos, el pronto desembarco y despacho aduanero en el país beneficiario, de los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable.
- 4) Otorgar a los nacionales japoneses, cuyos servicios sean requeridos en los contratos aprobados, las facilidades necesarias de ingreso y estadía al país beneficiario para que puedan desempeñar sus funciones.
- 5) El país beneficiario deberá asegurar que las instalaciones construidas y los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable sean debida y efectivamente mantenidos y utilizados.
- 6) Las instalaciones construidas y los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable sólo serán utilizados en este Proyecto.

Aún cuando la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón no incluye la reparación de los muros de contención ribereños del río Rimac ni de las obras de control de caudales, en caso de cambios en el lecho del río o en los muros de contención debidos a este Proyecto, la parte japonesa se hará cargo de la restauración a su estado original.

- 7) El país beneficiario deberá asegurar que las instalaciones construidas y los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable sean debida y efectivamente mantenidos y utilizados, asignando el personal y el presupuesto necesario para la ejecución y mantenimiento del Proyecto.

別紙V：ペルー國側の責任事項

ペルー國政府は、本計画に対して、日本政府による無償資金協力が実施される場合には、別紙IVの措置に加えて、以下の措置を講ずるものとする。

- 1) 銀行取極に基づく、銀行業務に係る、日本の外国為替銀行への、手数料の負担。
- 2) 保証された契約に基づき行われる、製品および役務の供給に携わる日本人に対して、その保証助国の滞在期間中、課せられる課税、内國課税を免除すること。
- 3) 資材の現地調達における付加価値税の扱いは、実施機関が免税のための、手続を行うものとする。もし、右が適用されない場合は、実施機関が、付加価値税を迅速に支払うものとする。
- 4) 無償資金協力で、取得された生産物の越境助國における荷降ろし、通関事務処理を迅速に行い、その費用を負担すること。
- 5) 保証された契約に基づき、生産物および役務の供給に関連して、ペルー國に入国し滞在する日本人に対して、その入国、滞在に必要な便宜を供与すること。
- 6) 無償資金協力によって建設される施設および購入される資機材の適切かつ有効な維持管理および使用。
- 7) 施設の建設および資機材の運送と設置に必要な全ての費用のうち、日本の無償資金協力では負担されない費用の負担。
- 8) リマック川の護岸、水溜工を含む河川改修は、日本の無償資金協力では負担しないが、本計画に関連して、河床、護岸に変更を加えた場合、その原形復旧は日本側の負担とする。
- 9) 適切かつ効果的な運用と維持管理を行うためのプロジェクトの職員との関係と年間維持管理予算の確保。

Basic Design for the Study of Construction of Japan-Peru Friendship Bridge, Lima
Minutes of Discussion

1. Date : 040599 10 : 30~13 : 10
2. Place : Institute of Metropolitan Planning Department(IMP), Lima Municipality(LM)
3. Agenda : Discussion of the Project of Friendship Bridge
4. Attendance : MTC, Mr. Bonilla

Ms. Marta
IMP, Mr. Tamoyu
Mr. Manuel Chamoro
JICA Kaneda
Uochi
Morokawa

5. Discussion :

- (1) Mr. Chamoro explained the outline of Transportation matters of the City Master plan.
It includes the mass transportation plan, such as subway and light rail system as well as road network plan. 700,000 population of SJL and total 2.5 million of northern part of Rimac river has not enough transportation measures. Lima city is separated two zones, such as Northern part and Southern Part, by the Rimac river and railway. He emphasized especially the importance of the route from San Jahn de Luriganch (SJL) to Central Area of the City as well as Carmen de la Legua district where new another bridge is expected.
Concerning for Grau-Lokumba area, traffic volume is 25,000 vehicles @per day and 3x2 lanes roads is expected.
- (2) Mr. Tamoyo explained the road network plan which includes two tunnels as the part of ring roads. Grau-Locumba road needs 6 lanes for 1.7 million future population of SJL district. He explained that, after the completion of the new bridge of the extension of Grau-Lokumba, 50 % of traffic from SJL will go to Abankay through R. Palma, 20 % through Ponte Neubo, and 30 % through the new planned bridge. He explained that Peru government established new organization named "CONSERJO DE TRANSPORTE" for the total management of Metropolitan traffic system, composed of 5 authorities, such as Municipality of Lima, Callo, MTC, PNP(Police) and ME(Ministry of Economy). Total budget for the City Master plan is estimated to 3 billion US dollars.
- (3) Mr. Kaneda appreciated their explanation and asked following matters:
 - Detail of Term and Budget of the Master plan with the schedule of the foreign loans to realize the plan, especially for short term plan.
 - Traffic survey results for the justification of Grau-Locumba road.Mr. Tamayu agreed to supply us the necessary data in early chance.
- (4) After the discussion IMP side agreed to accept and utilize the Grant bridge as apart of their Master Plan. For the request to widen the bridge to 6 lanes from the first stage, Mr. Kaneda explained the traffic volume problems of the south side of the project (Av. S. Lorente) and budgetary and study period limits based on the request from Peru side.
- (5) The width of the bridge is discussed. Peru side should supply the standard and the study team will review considering the total budget.
- (6) The location of the project routes received claims from Mr. Tamoyo, because it needs the demolition of existing buildings belongs to LM. It is agreed to discuss between MTC and LM, and could give us the answer in very early chance considering the ver tight time schedule of the study team.
- (7) Maintenance of the bridge structure will be conducted by the MTC, while the maintenance of road sign, lighting and pavement will be managed by LM. LM will supply the justification of documents for the maintenance, such as organization, staff numbers, budget and equipment.
- (8) Source of the necessary materials for the project is explained by Mr. Kaneda. Peru side agreed to have a meeting for the discussion of utilizing the materials from Rimac river, under the Presidential degree No. 26737.
- (9) LM is requested to dispatch minimum one counterpart to the study team to exchange the information and to cooperate each other. LM agreed.

Japan-Peru Friendship Bridge project

Minutes of Meeting

Date : July 21,99 15:00 - 19:30
Attendance MTC: Mr Bonilla, Mr. Rosales, Ms. Martha
IMP: Mr. Tamayo
Mission: Morita, Kaneda, Fujii, Uochi
Others: Ms Nancy (Administrator for land acquisition)

Discussed based on the letter submitted to MTC on July 19,99 by Mission.

- 1) Item 2) : Structural scope of roads. Mission requested again the clear reason of the necessity of viaduct. IMP explained that first one is to avoid the separation of future park by embankment. Second is to shut out the peoples to avoid the accident by crossing road. Mission explained that they are not enough to accept .
- 2) Item 3) : Future plan was explained by Peru side for widening of Av. Oct.9, concept of Route "A", Av. Malicon Rimac Plan and Railway plan. The conclusions are as follows:
- 3) Construction Limit : Start from 10 m north side of intersection of Plaza Malabias. Ending Point is before the Pedestrian bridge at the boundary to San Juan de Lurigancho.
- 4) Shape of the access with Av. Oct 9 is one branch to meet with the future Plan of Bus lane (7.6 m) by PROTUM project. Future road is expected to locate to the south side of the existing road to meet with the modification of the sharp corner at the boundary with San Juan de Lurigancho. Pedestrian bridge shall be modified by Peru side. Peru side agreed that the future expansion of the road and bridge will not be taken into account in the design of the Project.
- 5) Par Vial shall be proceeded by MTC simultaneously with the Project. Starting point is Intersection of Grau and Lorente. Traffic of Av. Cementerio will be strongly controlled.
- 6) Route "A" is expected to be used as an alternative of Route "B". Usage as the Par Vial (as one way) is not fixed yet. Design should be by MTC and IMP. Construction will be by Lima city with their finance.
- 7) Ring road plan was denied as the old plan of 10 years ago. Malicon Rimac plan is expected to be realized by utilizing Av. Amazonas (Width:22-25m). IMP promised to give the detailed road plan to the Mission to reflect the design of The Project.
- 8) Future Railway development plan is promised to be given to the Mission by the End of coming August to justify the height and width of the bridge by The Project.
- 9) Countermeasures to solve the worried traffic jam at Plaza Malabias. Direct connection road, from the south end of bridge by grant to the extension of Locumba was denied even after the opening of Route "A". Av. Lorente and Av. Locumba will be used as Par Vial with almost same function.
- 10) Peru side confirmed that there is no special code for the road structures in historical area in Lima for their shape, height and color etc.
- 11) Luis Consigliere Cevasco said that IMP has a project of 260m Viaduct near Jocky Plaza (2 lanes by US\$ 250,000-).

República del Perú
Estudio del Diseño Básico para el Proyecto de
Construcción del Puente Confraternidad Perú-Japón

Minuta de Discusión

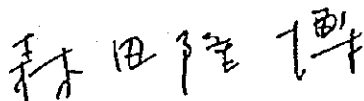
En respuesta a la solicitud del Gobierno de la República del Perú, el Gobierno del Japón decidió realizar el Estudio de Diseño Básico para el Proyecto de Construcción del Puente Confraternidad Perú-Japón (en adelante se denominará "el Proyecto") en la República del Perú. Y confió dicho estudio a la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (en adelante se denominará "JICA").

JICA envió al Perú del 19 de Abril al 25 de Mayo de 1999 una Misión de Estudio de Diseño Básico, que a la vez que mantuvo deliberaciones con las autoridades del Gobierno Peruano, hizo estudios en la zona materia de este Proyecto. Como resultado de las discusiones y estudios, ambas partes, firmaron el Acta de Acuerdo el 27 de Abril, luego de confirmar los puntos principales.

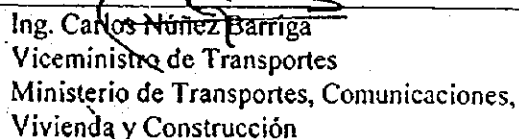
Sin embargo, posteriormente la Municipalidad Metropolitana de Lima presentó al MTC justificadamente una modificación de la ruta que había sido acordada en el Acta antes mencionada y se detuvo el avance de los estudios. Esta vez por acuerdo entre el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC) y el Municipalidad Metropolitana de Lima, se presentó la modificación de una parte de la ruta, por lo que JICA envía nuevamente al Perú desde el 11 de Julio de 1999 al 29 de Julio a la Misión de Diseño Básico, (en adelante se denominará "la Misión") la cual ha sostenido una serie de conversaciones con las autoridades del Gobierno de la República del Perú, y ha realizado investigaciones en el área objeto del Proyecto. Como resultado de las discusiones y los estudios en el terreno, ambas partes confirman el 23 de Julio los ítems de esta Minuta y los puntos del Anexo y procedieron a su firma. Del lado peruano, el MTC y la Municipalidad Metropolitana de Lima están negociando un acuerdo de partes que establecerá con claridad los compromisos de cada uno de ellos en la realización de las actividades complementarias al Proyecto.

De acuerdo con los ítems acordados en esta Minuta, la Misión procederá a los trabajos posteriores y preparará el Informe de Estudio del Diseño Básico.

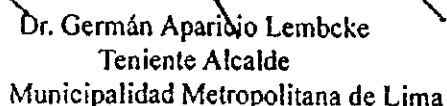
Lima, 23 de Julio de 1999



Ing. Takahiro Morita
Jefe de Equipo
Misión de Estudio del Diseño Básico
JICA



Ing. Carlos Núñez Barriga
Viceministro de Transportes
Ministerio de Transportes, Comunicaciones,
Vivienda y Construcción



Dr. Germán Aparicio Lembcke
Teniente Alcalde
Municipalidad Metropolitana de Lima

Documento Adjunto

1. Objetivos

Este Proyecto tiene como objetivo aliviar la congestión vehicular y eliminar los "cuellos de botella" en la ciudad a través de la construcción del Puente Confraternidad Perú-Japón.

2. Área objeto del Proyecto

El área objeto del Proyecto es el Distrito el Rímac y el Cercado, en la ciudad de Lima.
(ver Anexo 1)

3. Organización responsable y ejecutora del Proyecto

El organismo responsable y ejecutor de este proyecto es el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC) de la República del Perú (en adelante "Organismo Ejecutor").

El organismo encargado de administrar y mantener el presente proyecto es la Municipalidad Metropolitana de Lima, y la demarcación de las labores en el lado peruano entre el MTC y la Municipalidad Metropolitana de Lima, para la realización del presente proyecto, se muestra en el Anexo 2.

4. Contenido de la Solicitud del Gobierno de la República del Perú

Después de las conversaciones con la Misión, el Gobierno de la República del Perú presentó el contenido de la Solicitud mostrada en el Anexo 3, como solicitud final. Esta lista fue confirmada por la Misión. Respecto al contenido del Diseño Detallado, éste se muestra en las Actas de Discusiones del Anexo 4.

Sin embargo, el contenido final del Proyecto será definido de acuerdo con los resultados de los análisis que se efectuarán en Japón.

5. Sistema de Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón

- 1) El Gobierno Peruano ha comprendido el sistema de Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón, explicado por la Misión según el Anexo 5.
- 2) En caso de ser aceptada la Cooperación Financiera No Reembolsable al Proyecto, el Gobierno del Perú tomará las medidas descritas en el Anexo 6, a fin de obtener una buena ejecución del Proyecto.

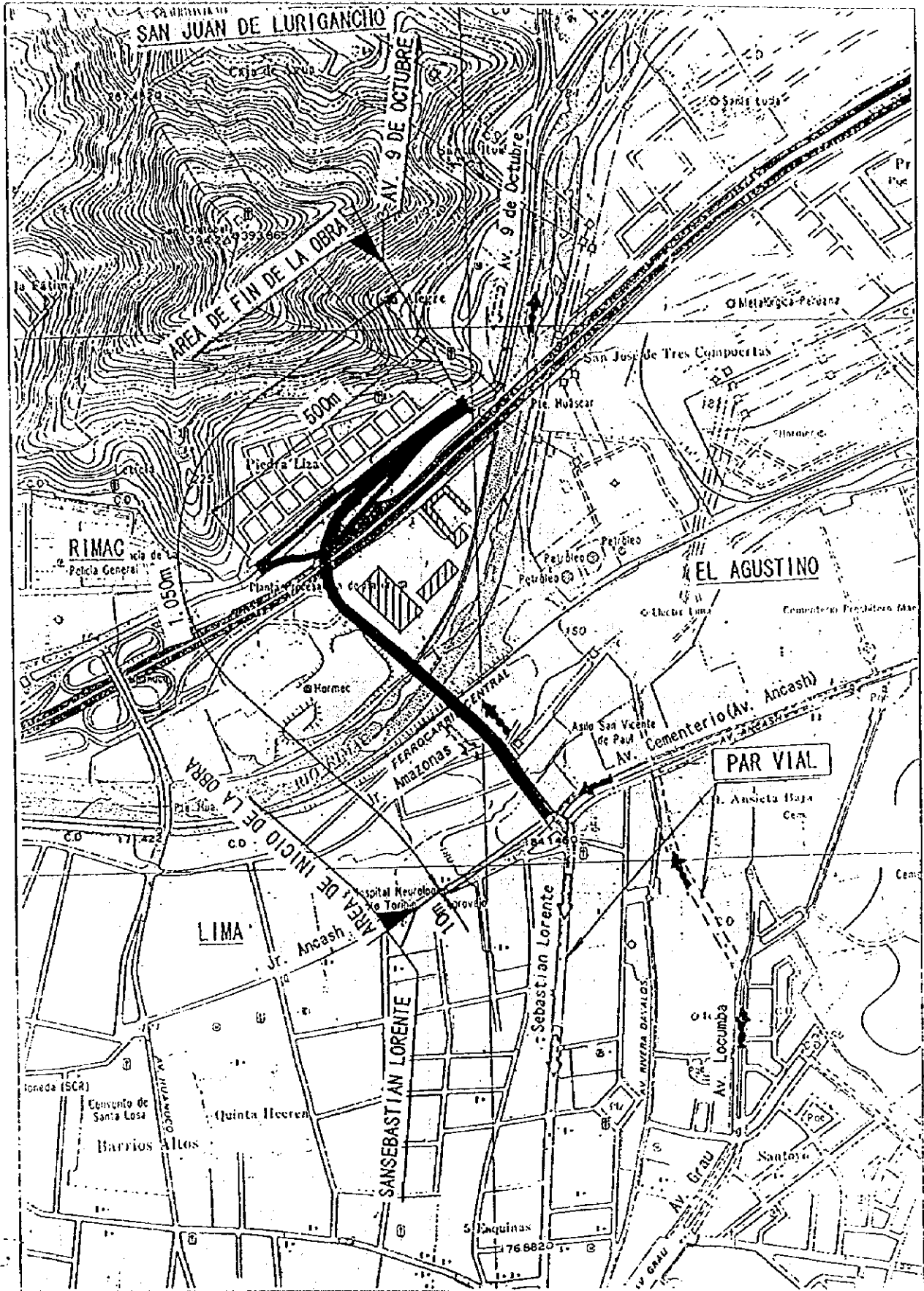
6. Programa del Estudio

- 1) La Misión realizará sus estudios en la República del Perú hasta el día 28 de Julio de 1999.
- 2) JICA analizará los resultados del estudio para preparar el borrador del Informe de Diseño Básico y enviará una misión a la República del Perú para la explicación del mismo alrededor de Octubre de 1999.
- 3) En caso que el borrador del Informe de Diseño Básico sea aceptado por el Gobierno del Perú, JICA preparará el Informe Final del Estudio de Diseño Básico, el cual será entregado al Gobierno del Perú en Enero del 2000.

7. Otros asuntos relevantes

- 1) La ventana de comunicación con el lado Japón será el MTC, el mismo que realizará las coordinaciones necesarias con la Municipalidad de Lima.
- 2) El gobierno del Perú y la Municipalidad de Lima comprenden que la condición previa para este proyecto es la expropiación de los terrenos en forma pacífica, y se han comprometido a terminar las expropiaciones necesarias antes del inicio de las obras del proyecto. Por otro lado el Gobierno del Perú se comprometió a informar al lado japonés acerca de los avances de las expropiaciones, a fines de cada mes, usando el cuadro del Anexo 7.
- 3) La parte peruana, estuvo de acuerdo en que el Diseño Detallado se estudiará posteriormente en base al contenido de la Minuta del día 21 de julio. Respecto a la forma de la vía, acordaron que aceptarán los resultados de las evaluaciones que realice el lado japonés en Japón. El lado peruano comprendió asimismo que en principio, el contenido del borrador del Informe de Diseño Básico no podrá ser modificado.
- 4) El lado peruano confirmó que no hay regulaciones especiales para estructuras viales en el área histórica de Lima, en cuanto a su forma, altura, color y otros. Asimismo se comprometió a realizar los trámites necesarios de solicitudes de construcción.
- 5) Entre la ruta de la margen izquierda del río Rímac (Plan A), y la ruta de la Av. Sebastián Lorente hacia el norte (Plan B), se tomará la ruta B como objeto del estudio de este proyecto, y se evaluará su solución de tránsito como Par Vial. La planificación de proyectos futuros en el área que comprende el presente proyecto continuará siendo estudiada entre el MTC y la Municipalidad de Lima.





República del Perú Estudio del Diseño Básico para el Proyecto de
Construcción del Puente Confraternidad Perú-Japón
ペルー共和国 日本・ペルー友好橋建設計画基本設計調査
国際協力事業団・国交省国際協力局・国交省建設局・国交省都市計画局

Fig.

M

M

CUADRO DE TRABAJO DE DEMARCAACION
TABLE OF THE WORK OF DEMARCAATION

Anexo 2
Attachment 2

Nº	ITEMS	Cronograma Calendar	MTC	Municipalidad de Lima Lima Municipality
1	Interlocutor ante el lado japonés Coordination with the Japanese side		⊙	○
2	Responsabilidades de la Ruta "B" Declision of the detail of Route "B"		○	○
3	Coordinación con el Corredor Vitrina (relacionado con el PROTUM) Coordination with the Vitrina Corridor (related to PROTUM)	Julio 22	⊙	
4	Coordinación con el Plan Maestro (relacionado con la Ciudad de Lima) Coordination with the Master Plan (related to Lima City)	Julio 22		⊙
5	Normas de Diseño de Puentes Bridges Design Standard	Julio 26	⊙	
6	Normas de Diseño Vial Urbano Urban Roads Design Standard	Julio 26		⊙
7	Mantenimiento de la Estructura del Puente Maintenance of the Bridge Structure	Julio 26	⊙	
8	Mantenimiento del Puente Maintenance of the Bridge (except No 7)	Julio 26		⊙
9	Licencia de Construcción Construction Licence	Antes del inicio de la Obra Prior to Construction Start		⊙
10	Trámites ante el INC Procedures with INC	Agosto 30	⊙	
11	Trámites ante Prolima Procedures with Prolima	Agosto 30		⊙
12	Preparación del Plano de los Terrenos a adquirir Preparation of the Land Acquisition Plan	Julio 20	⊙	○
13	Plan de Adquisición de Terrenos Land Acquisition Plan	Agosto 20	⊙	○
14	Disposiciones legales para adquisición de Terrenos Regulatory Process for Land Acquisition	Poco después de la Misión Draft (de 6 meses a 1 año) Soon after Draft Mission (6 months to 1 year)	⊙	○
15	Fondo para Adquisición de Terrenos Land Acquisition Fund	Poco después de la Misión Draft (de 1 a 3 meses) Soon after Draft Mission (1 to 3 months)	⊙	⊙
16	Trámite y Negociación sobre Terrenos (Propiedad del Estado) Procedures and Negotiation with Land Owners (State Property)	Poco después de la Misión Draft (de 6 meses a 1 año) Soon after Draft Mission (6 months to year)	⊙	⊙
17	Trámite y negociación sobre Terrenos (Ocupados por el Municipio) Procedures and Negotiation with Land Owners (Occupied by Lima Municipality)	Poco después de la Misión Draft (de 6 meses a 1 año) Soon after Draft Mission (6 months to 1 year)	○	⊙
18	Trámite y Negociación sobre Terrenos (Propiedad Privada) Procedures and Negotiation with Land Owners (Private Property)	Poco después de la Misión Draft (de 6 meses a 1 año) Soon after Draft Mission (6 months to 1 year)	○	⊙
19	Informe Mensual del Avance de los Trámites de Adquisición de Terrenos Monthly report about the Process of the Land Acquisition	Sometido mensualmente a la Oficina de JICA en Perú Monthly submitted to JICA Office in Peru	⊙	○
20	Coordinación con el EIA (Estudio de Impacto Ambiental) EIA Coordination (Environmental Impact Assesment)	Dentro de los 6 meses después de la Misión Draft Within 6 months after Draft Mission	⊙	○
21	Trámites de Exoneración Tributaria Tax Exemption Procedures	Fines de Octubre End of October	⊙	
22	Fondo como Contraparte de la Exoneración Tributaria Fund for Tax Exemption	Fines de Octubre End of October	⊙	
23	Construcción del Par Vial Construction of Par Vial	Fines del Proyecto End of the Project	⊙	
24	Ensanchamiento de la Av. 9 de Octubre Widening of Av. 9 de Octubre	Fines del Proyecto End of the Project	⊙	⊙

Legenda / Legend : ⊙ Agente Principal / Main Agent

○ Agente Auxiliar / Assistant Agent

100
W

Handwritten notes and initials

M
mm

Anexo 3: Lista de los contenidos de la Solicitud

Localización

El tramo que une la Av. Sebastián Lorente y la Av. 9 de Octubre. El límite sur de las obras será a 10 m. al norte del cruce del Parque Maravillas. El límite norte será en la Av. 9 de Octubre, antes del puente peatonal, en el límite con el distrito de San Juan de Lurigancho. (Ver Anexo I).

Resumen de la solicitud (Las cifras corresponden a cálculos estimados, y se definirán luego de los estudios en el Diseño Básico).

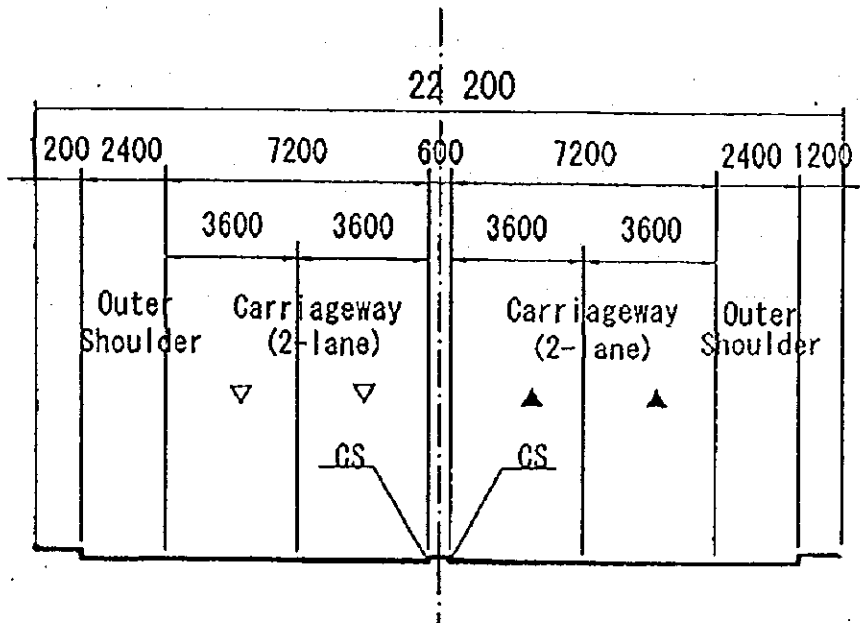
1,050 m. de extensión de vía/puentes.
Mejoramiento de vía actual en 500 m.

Puente

Será una estructura de cuatro carriles, que pueda ser usada para el tránsito de transporte público y de vehículos grandes de transporte de carga.

Ancho total de la vía

22.2 m. de acuerdo al plano de sección adjunto.



PROYECTO PUENTE CONFRATERNIDAD PERU – JAPON

ACTA DE CONVERSACIONES

Fecha : 21 de Julio de 1999
 Hora : 15:00 – 19:30
 Atención : MTC : Ing. Joaquín Bonilla González
 IMP : Arq. Luis Consigliere Cevalco
 Ing. Guillermo Tamayo Pinto-Bazurco
 Misión : Ing. Morita, Ing. Kaneda, Ing. Uochi, Ing. Fujii.
 Otros : Dra. Nancy Orrillo Cano

Discusión basada en la carta dirigida por la Misión al MTC, el día 19 de julio de 1999.

- 1) Punto 2: En cuanto a la estructura de la vía, el MTC y la Municipalidad Metropolitana de Lima sustentaron las diversas razones técnicas por las cuales se justifica la utilización del viaducto elevado. La Misión explicó que esta posición deberá ser evaluada en Japón y comunicada oportunamente.
- 2) Punto 3: El lado peruano explicó que existen planes viales aprobados en la zona de influencia del proyecto, tales como tratamiento del Malecón Rímac, la Vía Férrea, la Av. 9 de Octubre y el trazo "A". Las conclusiones son como se detallan a continuación.
 - a) Límite de construcción: se inicia desde los 10 m. por el lado norte de la intersección de la Plaza Maravillas. El punto final se ubica antes del Puente peatonal que limita con San Juan de Lurigancho.
 - b) El acceso entre la Av. 9 de Octubre y el puente se realizará a través de una rampa cuya ubicación se hará considerando los planes futuros de PROTUM. El puente peatonal será modificado por el lado peruano. El lado peruano acordó que el futuro ensanche de la Av. 9 de Octubre y del puente no serán considerados dentro del presupuesto para el diseño del Proyecto.
 - c) Se procederá con la construcción del Par Vial a cargo del MTC simultáneamente con el Proyecto japonés. El punto de inicio es la intersección de las Av. Grau y Sebastián Lorente. El tránsito de la Av. Cementerio será fuertemente controlado.
 - d) La ruta "A" se espera sea utilizada como una alternativa de la ruta "B". Su uso como el Par Vial (como una vía), aún no está fijado. El diseño será efectuado por el MTC. La construcción estará a cargo de la Municipalidad Metropolitana de Lima, de acuerdo con su propio programa de inversiones.
 - e) El Plan Maestro del Centro de Lima ha modificado los anillos viales propuestos en el plan vial de 1989. El eje vial del Malecón Rímac utilizará el actual eje del Jr. Amazonas. El IMP proporcionará el plan vial detallado en la zona.
 - f) El MTC gestionará ante el concesionario de la vía férrea, se proporcionen los planes de expansión, operación e inversión a realizarse en esa vía.
 - g) La conexión directa desde el extremo sur del puente con la Av. Locumba fue negada. Dicha conexión se ejecutará a través de la Av. Cementerio con un Par Vial constituido por las avenidas Sebastián Lorente y Locumba.

Anexo 5: Cooperación Financiera No Reembolsable del Gobierno del Japón

1. Procedimiento para la Cooperación Financiera No Reembolsable

El procedimiento para obtener la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón es el siguiente:

En la primera etapa se debe presentar una solicitud oficial por el país beneficiario. Basado en esta solicitud, el Gobierno de Japón (Ministerio de Relaciones Exteriores) estudia si ésta es apropiada o no para la Cooperación Financiera No Reembolsable. Si se confirma que la solicitud tiene una alta prioridad como proyecto para la Cooperación Financiera No Reembolsable, el Gobierno del Japón le ordena a JICA efectuar el Estudio Básico.

Luego viene la segunda etapa, que se refiere al Estudio de Diseño Básico. JICA realiza este estudio, en principio, contratando una compañía consultora japonesa.

En la tercera etapa el Gobierno Japonés evalúa y confirma que el proyecto es apropiado para la Cooperación Financiera No Reembolsable, en base al informe de Diseño Básico elaborado por JICA en la segunda etapa, luego envía el contenido del informe al Gabinete de Ministros para su aprobación.

En la cuarta etapa, una vez aprobado el proyecto por el Gabinete, se firma el Canje de Notas por los representantes de los Gobiernos de ambos países.

Durante la realización del Proyecto, JICA extenderá la ayuda necesaria al Gobierno beneficiario en los procesos de licitación, contrato, etc.

2. Estudio de Diseño Básico

(1) Contenido del Estudio

El Estudio de Diseño Básico conducido por JICA está destinado a proporcionar el documento básico necesario para que el Gobierno del Japón evalúe si el Proyecto es viable o no para el sistema de Cooperación Financiera No Reembolsable. El contenido del Estudio incluye:

- a) Confirmación de los antecedentes, el objetivo, la eficiencia del Proyecto, y la capacidad de la organización responsable de la administración y mantenimiento del Proyecto.
- b) Examen de la factibilidad técnico y socio-económica.
- c) Confirmación del concepto básico del plan óptimo del Proyecto a través de la mutua deliberación con el país beneficiario.
- d) Preparación del Diseño Básico del Proyecto.
- e) Estimación del costo del Proyecto.

El contenido del Proyecto ya aprobado no necesariamente coincide totalmente con la solicitud original, sino que se confirma en consideración al esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable.

Al realizar el Proyecto bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable, el Gobierno del Japón desea que el Gobierno del país beneficiario tome todas las medidas necesarias para promover su autosuficiencia. Esas medidas deberán asegurarse aunque estuvieran fuera de la jurisdicción de la entidad ejecutora del Proyecto en el país beneficiario. Por lo tanto, la ejecución del Proyecto es confirmada por todas las organizaciones relevantes en el país beneficiario mediante las Minutas de Discusiones.

(2) Selección de la compañía consultora

Al realizar el Estudio, JICA selecciona una compañía consultora entre aquellas registradas en ésta mediante una licitación en la que presentan sus propuestas. La compañía seleccionada realiza el Estudio de Diseño Básico y elabora el informe bajo supervisión de JICA.

Después de la firma del Canje de Notas, y con el fin de asegurar coherencia técnica entre el Diseño Básico y el Diseño Detallado, y además tomando en cuenta que no hay tiempo suficiente para seleccionar de nuevo una compañía, JICA recomienda al país beneficiario emplear la misma compañía consultora para el Diseño Detallado y supervisión de la realización del Proyecto.

3. Esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable

(1) Financiera No Reembolsable

La Cooperación Financiera No Reembolsable consiste en la donación de fondos que no requieren la obligación de ser reembolsados por parte del país beneficiario, y permiten adquirir equipos, materiales y servicios (técnicos, transporte, etc.) necesarios para el desarrollo socio-económico del país. Esta cooperación se rige bajo las siguientes normas y leyes relacionadas del Japón. La cooperación no se extiende a donaciones directas de bienes.

(2) Firma del Canje de Notas

Para la implementación de la Cooperación Financiera No Reembolsable, es necesario el acuerdo y la firma del Canje de Notas (C/N) entre ambos Gobiernos. En el C/N se aclara el objetivo, el periodo efectivo de la donación, las condiciones de realización y el límite del monto de la donación.

(3) Período de Ejecución

El periodo efectivo de la donación debe ser dentro del mismo año fiscal de Japón (del 1 de Abril al 31 de Marzo del siguiente año) en el que el Gabinete aprobó la cooperación. Durante este periodo debe concluirse todo el proceso desde la firma del C/N hasta el contrato con la compañía consultora o constructora, incluyendo el pago final.

Sin embargo, en el caso de un retraso en el transporte, instalación o construcción por las condiciones climáticas u otros, existe la posibilidad de prolongar el periodo a lo más por un año (un año fiscal), previa consulta entre ambos Gobiernos.

(4) Adquisición de productos y servicios

La Cooperación Financiera No Reembolsable será utilizada apropiadamente por el Gobierno del país beneficiario para la adquisición de productos y servicios, japoneses o del país beneficiario, para la ejecución del Proyecto. Aquí el término "nacionales japoneses" significa personas naturales japonesas o jurídicas japonesas controladas por naturales japoneses.

No obstante lo arriba mencionado, esta cooperación podrá ser utilizada, cuando los dos Gobiernos lo estimen necesario, para la adquisición de productos y servicios de transporte de terceros países (otros excepto Japón y el país beneficiario).

Sin embargo, considerando el esquema de la donación del Japón, los contratistas principales para la ejecución del Proyecto, así como los consultores, constructores y proveedores deberán ser nacionales japoneses.

(5) Necesidad de Aprobación

El Gobierno del país beneficiario o la autoridad designada por éste, concertará contratos, en yenes japoneses, con nacionales japoneses. Tales contratos deberán ser aprobados por el Gobierno del Japón. Esta aprobación se debe a que el fondo de donación proviene de los impuestos generales de los contribuyentes japoneses.

(6) Responsabilidades del Gobierno Beneficiario

El Gobierno del país beneficiario tomará las siguientes medidas necesarias:

1. Asegurar la adquisición y preparación del terreno necesario para el Proyecto, limpiar y nivelar el terreno previo al inicio de los trabajos de construcción.
2. Prover de instalaciones para el suministro de electricidad, agua, sistema de desagüe y otras instalaciones adicionales dentro y fuera del lugar del Proyecto.
3. Proporcionar inmuebles y espacios necesarios para el resguardo de equipos.
4. Asegurar todos los gastos, el pronto desembarco y despacho aduanero en el país beneficiario, de los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable.
5. Eximir del pago de derechos aduaneros, impuestos internos y otras cargas fiscales a los nacionales japoneses en el país beneficiario con respecto al suministro de los productos y servicios estipulados en los contratos aprobados.
6. Otorgar a los nacionales japoneses, cuyos servicios sean requeridos en los contratos aprobados, las facilidades necesarias de ingreso y estadía al país beneficiario para que puedan desempeñar sus funciones.
7. El país beneficiario deberá asegurar que las instalaciones construidas y los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable sean debida y efectivamente mantenidos y utilizados, asignando el personal necesario para la ejecución y mantención del Proyecto. Deberá también cubrir todos los gastos necesarios, a excepción de aquellos cubiertos por la donación.
8. Los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable no podrán ser reexportados desde el país beneficiario.
9. Acuerdo bancario
 - a) El Gobierno del país beneficiario o la autoridad designada por éste deberá abrir una cuenta bancaria a nombre del Gobierno del país beneficiario en un banco autorizado para el cambio de moneda extranjera en Japón (en adelante referido como "el Banco"). El Gobierno Japonés llevará a cabo los pagos, en yenes japoneses, para cubrir las obligaciones contraídas por el Gobierno del país beneficiario o la autoridad designada por éste en base a los contratos aprobados.
 - b) Los pagos por parte del Gobierno del Japón se efectuarán cuando las solicitudes de pago sean presentadas por el Banco al Gobierno del Japón en virtud de una autorización de pago (A/P) expedida por el Gobierno del país beneficiario o la autoridad designada por éste.

Anexo 6 : Medidas necesarias que deberá tomar el Gobierno del Perú

En caso de aprobarse la Cooperación Financiera No Reembolsable del Gobierno del Japón para este Proyecto, el Gobierno del Perú deberá tomar las medidas que a continuación se enumeran, incluyendo aquellas mencionadas en el Anexo IV parte 3.(6).

1. Pagar al Banco de Cambio Exterior de Japón las comisiones requeridas en base al Acuerdo Bancario (A/B).
2. Eximir del pago de derechos aduaneros, impuestos internos y otras cargas fiscales a los nacionales japoneses en el país beneficiario con respecto al suministro de los productos y servicios estipulados en los contratos aprobados. En caso de que no sea posible eximir de estos impuestos a los bienes mencionados anteriormente, el Gobierno del Perú deberá pagar estos impuestos.
3. Asegurar todos los gastos, el pronto desembarco y despacho aduanero en el país beneficiario, de los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable.
4. Otorgar a los nacionales japoneses, cuyos servicios sean requeridos en los contratos aprobados, las facilidades necesarias de ingreso y estadía al país beneficiario para que puedan desempeñar sus funciones.
5. El país beneficiario deberá asegurar que las instalaciones construidas y los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable sean debida y efectivamente mantenidos y utilizados.
6. Las instalaciones construidas y los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable sólo serán utilizados en este Proyecto.
Aún cuando la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón no incluye la reparación de los muros de contención ribereños del río Rímac ni de las obras de control de caudales, en caso de cambios en el lecho del río o en los muros de contención debidos a este Proyecto, la parte japonesa se hará cargo de la restauración a su estado original.
7. El país beneficiario deberá asegurar que las instalaciones construidas y los bienes adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable sean debida y efectivamente mantenidos y utilizados, asignando el personal y el presupuesto necesario para la ejecución y mantenimiento del Proyecto.
8. El gobierno peruano se compromete a efectuar los Estudios de Impacto Ambiental que sean necesarios para la ejecución del proyecto, antes del inicio de la obra.



MESA DEL TRABAJO DE DEMARCAACION
TABLE OF THE WORK OF DEMARCATION

Anexo 1
Attachment 1

Nº	ITEMS	Cronograma Calendar	MTC	Municipalidad de Lima Lima Municipality
1	Interlocutor ante el lado Japonés Coordination with the Japanese side		⊙	○
2	Responsabilidades de la Ruta "B" Decision of the detail of Route "B"		○	○
3	Coordinación con el Corredor Vitrina (relacionado con el PROTUM) Coordination with the Vitrina Corridor (related to PROTUM)	Julio 22	⊙	
4	Coordinación con el Plan Maestro (relacionado con la Ciudad de Lima) Coordination with the Master Plan (related to Lima City)	Julio 22		⊙
5	Normas de Diseño de Puentes Bridges Design Standard	Julio 26	⊙	
6	Normas de Diseño Vial Urbano Urban Roads Design Standard	Julio 26		⊙
7	Mantenimiento de la Estructura del Puente Maintenance of the Bridge Structure	Julio 26	⊙	
8	Mantenimiento del Puente Maintenance of the Bridge (except No 7)	Julio 26		⊙
9	Licencia de Construcción Construction Licence	Antes del inicio de la Obra Prior to Construction Start		⊙
10	Trámites ante el INC Procedures with INC	Agosto 30	⊙	
11	Trámites ante Prolima Procedures with Prolima	Agosto 30		⊙
12	Preparación del Plano de los Terrenos a adquirir Preparation of the Land Acquisition Plan	Julio 20	⊙	○
13	Plan de Adquisición de Terrenos Land Acquisition Plan	Agosto 20	⊙	○
14	Disposiciones legales para adquisición de Terrenos Regulatory Process for Land Acquisition	Poco después de la Misión Draft (de 6 meses a 1 año) Soon after Draft Mission (6 months to 1 year)	⊙	○
15	Fondo para Adquisición de Terrenos Land Acquisition Fund	Culminado Completed	⊙	○
16	Trámite y Negociación sobre Terrenos (Propiedad del Estado) Procedures and Negotiation with Land Owners (State Property)	Poco después de la Misión Draft (de 6 meses a 1 año) Soon after Draft Mission (6 months to year)	⊙	○
17	Trámite y negociación sobre Terrenos (Ocupados por el Municipio) Procedures and Negotiation with Land Owners (Occupied by Lima Municipality)	Poco después de la Misión Draft (de 6 meses a 1 año) Soon after Draft Mission (6 months to 1 year)	○	⊙
18	Trámite y Negociación sobre Terrenos (Propiedad Privada) Procedures and Negotiation with Land Owners (Private Property)	Poco después de la Misión Draft (de 6 meses a 1 año) Soon after Draft Mission (6 months to 1 year)	○	⊙
19	Informe Mensual del Avance de los Trámites de Adquisición de Terrenos Monthly report about the Process of the Land Acquisition	Sometido mensualmente a la Oficina de JICA en Perú Monthly submitted to JICA Peru Office	⊙	○
20	Coordinación con el EIA (Estudio de Impacto Ambiental) EIA Coordination (Environmental Impact Assessment)	Dentro de los 6 meses después de la Misión Draft within 6 months after Draft Mission	⊙	○
21	Trámites de Exoneración Tributaria Tax Exemption Procedures	Fines de Octubre End of October	⊙	
22	Fondo como Contraparte de la Exoneración Tributaria Fund for Tax Exemption	Fines de Octubre End of October	⊙	

Leyenda / Legend : ⊙ Agente Principal / Main Agent

○ Agente Auxiliar / Assistant Agent

23 1900 ビアンの建設

24 001900 改修

⊙

○

o / U