



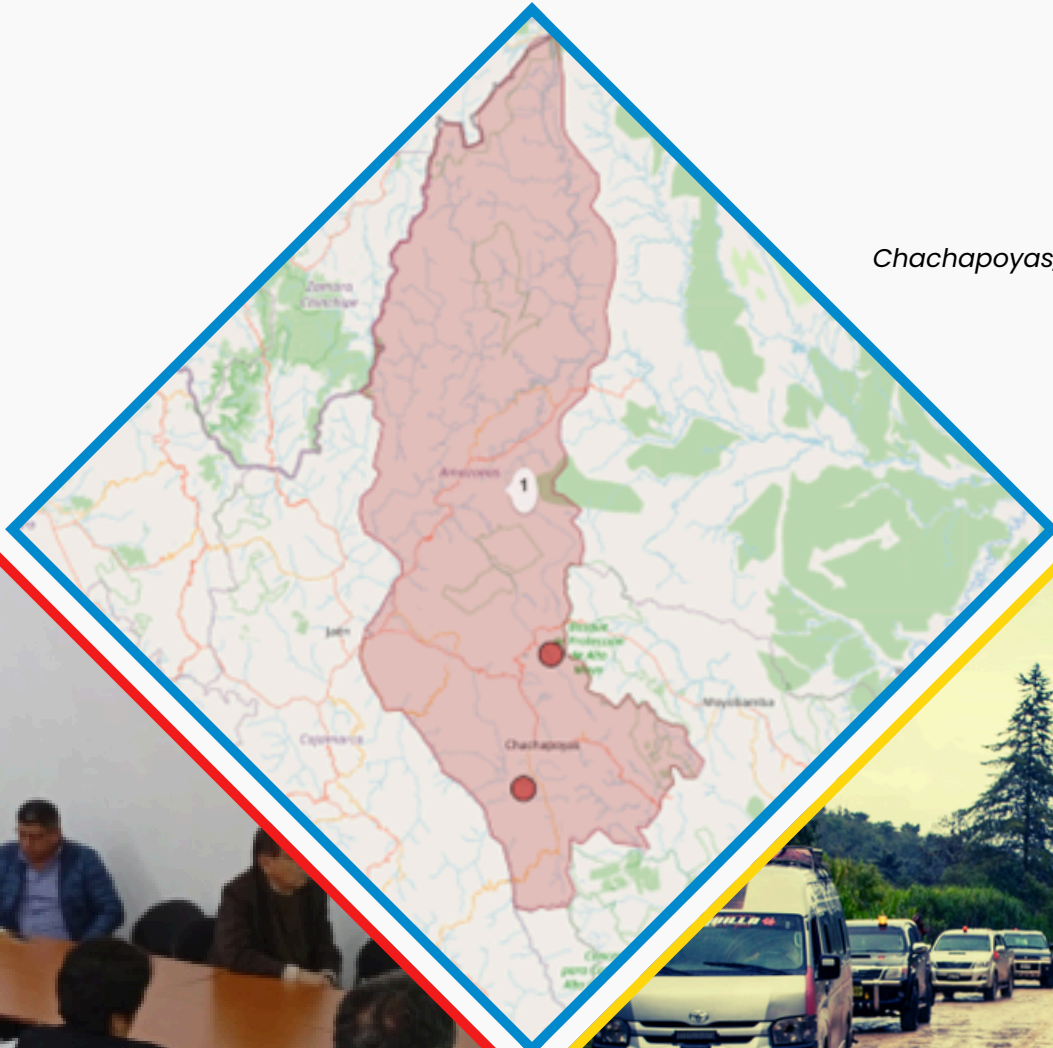
Mesa de Concertación
para la Lucha contra la Pobreza

AMAZONAS **Alerta**

Retraso Crítico del Proyecto:

“Mejoramiento de la vía Departamental AM-106, Tramo: Emp. PE-5N (Balzapata) - Jumbilla - Asunción Emp. PE-8B (Molinopampa); AM-110: Chachapoyas - Levanto; Tramo: Emp. PE-8B (Tingo) AM-111 Emp. PE-8B (Tingo) - Longuita - María - Kuelap, Prov. Chachapoyas - Bongará y Luya - Amazonas”
con (CUI 2196451)

Alerta N° 003-2025-MCLCP/AMAZONAS



Chachapoyas, Diciembre 2025



Elaborado por las instituciones que participan en el Comité Ejecutivo Regional de la MCLCP Amazonas

Por el Estado

Programa de Desarrollo Productivo Agrario Rural -Agrorural-Unidad Zonal Amazonas
Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social-Oficina de Enlace Amazonas
Programa Nacional Plataformas De Acción Para La Inclusión Social-PAIS -UT Amazonas
Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS)-Sede Amazonas
Programa Nacional para la Prevención y Erradicación de la Violencia Contra las Mujeres e Integrantes del Grupo Familiar -Warmi Ñan
Unidad de Protección Especial (UPE) Amazonas
Dirección Desconcentrada de Cultura Amazonas
Ministerio de Relaciones Exteriores-Cancillería Amazonas
Corte Superior de Justicia de Amazonas
Junta de Fiscales Superiores del Distrito Fiscal de Amazonas
Prefectura Departamental Amazonas
Región Policial Amazonas
Instituto Nacional de Estadística e Informática
Dirección Regional de Salud Amazonas
Dirección Regional de Educación Amazonas
Gerencia Regional de la Autoridad Regional Amazonas
Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial

Por la Sociedad Civil

Asociación peruana para la conservación de la naturaleza (APECO)
AMAR C
Cámara Regional De Comercio, Agricultura, Industria Y Turismo De Amazonas
Colegio de Ingenieros del Perú-Consejo Departamental de Amazonas
Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas
Diosesis de Chachapoyas
Oficina de Turismo de Amazonas-OFITUR
Mancomunidad Regional Amazonas
Naturaleza y Cultura Internacional
Yunkawasi
Red de Mujeres Emprendedoras y Empresarias de Amazonas
Comité de Transparencia y Vigilancia Ciudadana Sede Regional Amazonas Bagua
Colectivo de Vigilancia por los Derechos Sexuales y Reproductivos.

ASISTENCIA TÉCNICA

Equipo Técnico MCLCP – Amazonas

Antonio Servan Picón
Coordinador Regional

Yuri Andrew Peláez Poclín
Secretario Técnico

Milagros Santamaria Portocarrero
Asistente Regional

Jassybel Liza Damacén
Promotora Regional

ELABORACIÓN DE CONTENIDOS

MCLCP Amazonas

REVISIÓN Y APROBACIÓN DE CONTENIDOS

Comité Ejecutivo Regional MCLCP-AMAZONAS Aprobada en la Séptima reunión ordinaria del Comité Ejecutivo Regional (CER) de fecha 17 de diciembre del 2025.

PRESENTACIÓN

La Mesa de Concertación para la Lucha contra la Pobreza – Región Amazonas (MCLCP) viene desarrollando, de manera sostenida, procesos de seguimiento concertado a las principales políticas públicas e intervenciones del Estado, con énfasis en aquellas que impactan directamente en la mejora de las condiciones de vida de la población en situación de pobreza y exclusión. En ese marco, la MCLCP Amazonas ha priorizado el seguimiento a la ejecución del proyecto “Mejoramiento de la vía Departamental AM-106, AM-110 y AM-111”, conocido como Eje Vial III, por su alto valor estratégico para la integración territorial, la dinamización económica y la mejora del acceso a derechos fundamentales.

El proyecto, con Código Único de Inversión (CUI) 2196451, fue concebido para conectar zonas rurales agrícolas y turísticas de difícil acceso en las provincias de Chachapoyas, Bongará y Luya, beneficiando directamente a más de 48 mil habitantes, muchos de ellos en situación de pobreza multidimensional. No obstante, a casi cinco años de su inicio, la obra presenta un avance físico y financiero muy por debajo de lo programado, con múltiples paralizaciones, ampliaciones de plazo, sobrecostos y deficiencias en la gestión contractual, afectando gravemente a las comunidades locales que siguen esperando una vía que les permita acceder con dignidad a mercados, centros de salud, escuelas y servicios públicos.

En cumplimiento del Acuerdo de Gobernabilidad Regional Amazonas 2023–2026, suscrito por autoridades y organizaciones de sociedad civil, que establece como prioridad la mejora de la infraestructura vial para cerrar brechas de acceso y reducir la pobreza en zonas rurales, la MCLCP emite esta Alerta sobre el Eje Vial III. El propósito es contribuir al debate informado, promover una respuesta articulada entre los actores responsables y reforzar la vigilancia ciudadana como herramienta de transformación democrática y territorial.

Este documento incluye una cronología de antecedentes del proyecto (2020–2025), un análisis de su situación actual, impactos humanos y territoriales, y una serie de recomendaciones técnicas y concertadas orientadas a reencauzar su ejecución. La información ha sido sistematizada con base en fuentes oficiales (Contraloría General de la República, Gobierno Regional de Amazonas, SEACE, Invierte.pe) y reportes de prensa regional, bajo un enfoque de desarrollo humano, corresponsabilidad institucional y transparencia pública.

Antonio Servan Picón
Coordinador Regional

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO (2020–2025)

El desarrollo del Eje Vial III se remonta a mayo de 2017, cuando se iniciaron las actuaciones preparatorias para su formulación como proyecto de inversión pública. Esta etapa concluyó con la suscripción del contrato de obra el 24 de noviembre de 2020, marcando formalmente el inicio de su ejecución.

El siguiente gráfico N° 01 se muestra de manera cronológica los hitos clave previos al contrato, permitiendo comprender las decisiones técnicas, financieras y administrativas que dieron origen al proyecto. A partir de 2020, comenzaron a manifestarse una serie de cuellos de botella como deficiencias técnicas del expediente, retrasos administrativos, ampliaciones de plazo y problemas de ejecución que han afectado seriamente el cumplimiento de los objetivos planteados.

A continuación, se presenta un resumen cronológico y analítico de los principales hechos e incidencias ocurridas entre 2020 y 2025, periodo en el cual el proyecto ha transitado de una expectativa de integración y desarrollo regional a un caso crítico de ejecución paralizada y creciente preocupación social:

Gráfico N° 01: Línea de Tiempo del proyecto con Código Único 2196451



Fuente: Proyecto de inversión -MEF

a) **2020 – Convenio de Financiamiento y Contratación Inicial:** El proyecto Eje Vial III inició con la firma de un convenio de financiamiento entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a través de Provías Descentralizado y el Gobierno Regional Amazonas en marzo de 2019, asegurando recursos para su ejecución. En febrero de 2020, el MTC transfirió S/ 135.5 millones al GOREA como parte de este acuerdo, evidenciando el carácter prioritario de la obra a nivel nacional. Posteriormente, el 14 de julio de 2020 se convocó la licitación pública para la ejecución del proyecto, y el 31 de agosto de 2020 se otorgó la Buena Pro al Consorcio Vial Kuelap – integrado por China Gezhouba Group Company Limited (Sucursal Perú) y empresas locales por un monto contractual de S/ 223.13 millones (sin IGV).

La Contraloría General de la República, en un informe de control concurrente, observó irregularidades en este proceso de selección, señalando que se calificó a un postor que “no cumpliría con la experiencia en obras similares” antes de adjudicarle la buena pro, lo cual

podría vulnerar la legalidad de la contratación pública. A pesar de ello, el contrato de obra (Contrato de Gerencia General Regional N° 048-2020-GRA/GGR) fue suscrito el 06 de noviembre de 2020 entre el GOREA y el Consorcio Vial Kuelap. Seguidamente, el Gobierno Regional entregó el terreno el 30 de noviembre y la obra inició físicamente el 01 de diciembre de 2020. En este cierre de año 2020, el consorcio recibió adelantos financieros equivalentes al 15% del contrato (aprox. S/ 33.5 millones), pero el avance constructivo alcanzó apenas alrededor de 1% del proyecto.

- b) 2021 – Inicio de Ejecución, Supervisión y Primeras Ampliaciones:** En febrero de 2021 se adjudicó la supervisión de la obra a la empresa DOHWA Engineering Co. Ltd. (Sucursal Perú) por S/ 11.83 millones. El contrato de supervisión (Contrato GGR N° 008-2021-GRA) se firmó el 15 de marzo de 2021. Durante 2021, la obra avanzó principalmente en el Tramo AM-110 (Chachapoyas–Levanto) y parte del Tramo AM-111 (Tingo–Longuita–María–Kuélap), bajo la gestión del entonces gobernador IÓscar Altamirano Quispe. Hacia fines de ese año, se estima que el avance físico acumulado rondaba el 15% (cifras oficiales de fin de 2021), mientras que se había ejecutado cerca del 30% del presupuesto, incluyendo los adelantos. Sin embargo, ya surgían problemas técnicos y administrativos importantes. La más grave fue la ausencia de la autorización forestal para la actividad de desbosque en la vía. La obra se inició sin contar con este permiso requerido por ley pese a tener Declaración de Impacto Ambiental lo que obligó a paralizar trabajos asociados a la limpieza de bosque. Esta omisión generó retrasos y la necesidad de ampliaciones de plazo desde temprano.

En agosto de 2021, el GOREA aprobó una primera ampliación de plazo de 61 días (Res. Gerencia GR N° 166-2021-GRA/GGR) para compensar demoras atribuibles a la falta de permisos del SERFOR (Servicio Forestal). Asimismo, se introdujeron modificaciones contractuales: mediante Resolución Ejecutiva Regional (RER) N° 425-2021-GR Amazonas, de 15 de noviembre de 2021, se aprobó la Prestación Adicional de Obra N° 01 por S/ .33.0 millones junto con un Deductivo Vinculante equivalente a S/ 33.55 millones, resultando en un cambio neto casi nulo al presupuesto original. Esta medida aparentemente redistribuyó partidas **(posiblemente posponiendo la ejecución de componentes sin permiso, desbosque, y reforzando otros trabajos)**. No obstante, la Contraloría alertó que dichas ampliaciones y modificaciones presupuestarias no se reflejaban en avances físicos **reales**, generando el riesgo de mayores gastos generales a favor del contratista. Al cierre de 2021, aunque el proyecto no registraba un gran retraso respecto al cronograma ajustado, ya eran evidentes ineficiencias administrativas que sentarían las bases de los futuros problemas.

- c) 2022 – Vencimiento de Plazo Contractual, Permisos Forestales y Control Concurrente:** El plazo de ejecución contractual original (540 días calendarios) culminaba en mayo de 2022. Para entonces, la obra no se terminó; por el contrario, debió extenderse significativamente mediante sucesivas ampliaciones y suspensiones. En el primer semestre de 2022 se regularizó la situación del permiso forestal, pero a costa de interrupciones prolongadas. El 03 de mayo de 2022, mediante RER N° 170-2022-GR Amazonas, el Gobierno Regional declaró improcedente la propuesta de Prestación Adicional de Obra N° 02 y su deductivo vinculante, lo que indica que alguna solicitud de ampliación presupuestal en ese momento fue desestimada (posiblemente por falta de sustento técnico o presupuestal). Sin embargo, poco después, el 30 de junio de 2022 se aprobó la Prestación Adicional de Obra N° 03 por S/ 4.33 millones (con un deductivo menor de S/ 0.10 millones) para incorporar trabajos pendientes, según RER N° 263-2022-GR Amazonas. Estas variaciones aumentaron el costo del proyecto

en neto S/ 4.23 millones. Para mediados de 2022, el avance físico acumulado del proyecto había alcanzado aproximadamente 37% de la meta. No obstante, el plazo de ejecución ya se había excedido considerablemente y la obra seguía inconclusa.

La Contraloría General intensificó el control concurrente en el proyecto durante este año. En junio de 2022 emitió el Informe de Control Concurrente N° 3745-2022-CG/GRAM-SCC, que reveló varias situaciones adversas: **(1) se habían otorgado ampliaciones de plazo al contratista por retrasos atribuibles a la entidad, exponiendo al Estado a mayores costos por gastos generales; (2) el GOREA pagó adelantos de materiales fuera del plazo contractual, dando liquidez indebida al contratista; (3) hubo cambios y reemplazos de personal clave de obra y supervisión sin sustento ni perfiles adecuados, incumpliendo la normativa y comprometiendo la calidad de la obra.** Un hecho gravísimo salió a la luz a fines de 2022: la Contraloría realizó un informe de Control Específico a la etapa inicial del proyecto, determinando que la “falta de autorización forestal” al comienzo de la obra causó retrasos y sobrecostos, generando un perjuicio económico de S/ 5.58 millones para el Estado. Este informe específico (N° 116-2024-2-5331-SCE) evidenció que funcionarios del periodo 2020-2021 permitieron iniciar trabajos de desbosque sin permiso, lo que derivó en paralizaciones y extensiones de plazo injustificadas.

La irregularidad fue de tal gravedad que la Contraloría asignó responsabilidad penal a tres exfuncionarios regionales, cuyas acciones u omisiones facilitaron este incumplimiento legal. Los hallazgos fueron remitidos a la Procuraduría Anticorrupción para las denuncias correspondientes. Este caso ejemplifica cómo problemas técnicos mal gestionados se tradujeron en pérdidas millonarias para el erario y en prolongar la situación de estancamiento del proyecto.

Hacia finales de 2022, el proyecto acumulaba aproximadamente dos años de retraso. La administración regional saliente (2019–2022) había logrado avanzar una parte sustantiva de la obra (cerca de un 37% físico), pero no pudo culminarla. Quedaban tramos críticos especialmente el Tramo AM-106 (Balzapata–Jumbilla–Molinopampa) de aproximadamente 90 km pendientes y ahora afectados por las continuas postergaciones. La gestión entrante enfrentaría así un proyecto ya complicado, con plazos vencidos, múltiples adendas y adicionalidades, y observaciones de la Contraloría en curso.

- d) 2023 – Cambio de Gestión, Paralizaciones y Deterioro del Desempeño:** En 2023, el cambio de autoridades regionales trajo nuevos funcionarios al Gobierno Regional de Amazonas (GOREA), pero no mejoras en la ejecución del Eje Vial III. El avance físico fue mínimo (apenas +2 %), mientras que los sobrecostos y ampliaciones de plazo continuaron en aumento.

La Contraloría advirtió demoras institucionales y riesgos de nuevas paralizaciones por falta de resolución de interferencias técnicas. Más del 80 % del presupuesto (S/ 210 millones) ya había sido desembolsado, mientras el tramo principal seguía inconcluso, generando indignación social. Solo en gastos generales durante las suspensiones, el GOREA habría pagado más de S/ 21 millones sin resultados tangibles.

A mitad de año, comenzaron acciones de fiscalización ciudadana, lideradas por comités de Bongará y Luya, ante la falta de avances y el aparente uso ineficiente de los recursos. Hacia fin

de año, se formalizaron pagos adicionales (S/ 7,23 millones) tras decisiones de la Junta de Resolución de Disputas, aumentando el costo del proyecto.

El año cerró con el proyecto prácticamente paralizado, deterioro de la supervisión y creciente desconfianza de la población, que sigue sin acceder a una vía funcional pese a los millones ejecutados.

- e) **2024 – Ruptura del Contrato de Supervisión y Nuevo Intento de Reinicio:** Durante el año 2024, el Proyecto Eje Vial III atravesó una de sus etapas más críticas. Al iniciar el año, acumulaba más de 800 días de retraso, lo que llevó a firmar una cuarta suspensión de obra (Acta N.º 04, febrero 2024) debido a problemas financieros y técnicos, especialmente por la falta de aprobación del Adicional de Obra N.º 23, indispensable para continuar el tramo AM-106. En junio, la empresa supervisora DOHWA Engineering decidió resolver su contrato alegando incumplimientos del Gobierno Regional, mientras que el GOREA respondió resolviendo unilateralmente el vínculo e imponiéndole penalidades. Este hecho dejó al proyecto sin supervisión técnica independiente por varios meses, debilitando el control de calidad.

Para intentar retomar los trabajos, el GOREA contrató de emergencia al Consorcio Supervisor Vial Amazonas en agosto de 2024, con un presupuesto de S/ 7.01 millones. Paralelamente, se suscribió el Acta de Reinicio de Plazo N.º 04 (09 de septiembre de 2024) junto al contratista Consorcio Vial Kuélap. Sin embargo, el reinicio fue parcial y de corta duración: solo se trabajó en tramos menores (AM-110 y AM-111), mientras que el tramo más importante, AM-106 (Balzapata–Molinopampa), permaneció paralizado por falta de financiamiento.

El Adicional N.º 23, valorizado en S/ 38.6 millones, debía ser aprobado por la Contraloría General de la República antes de su ejecución, pero el trámite se prolongó durante todo el año, impidiendo el avance de la obra. Entre octubre y diciembre de 2024, el contratista volvió a suspender actividades y se otorgaron nuevas ampliaciones de plazo sin avances reales. Al cierre del año, el avance físico seguía en 39 %, mientras el gasto financiero alcanzaba cerca del 80 % del presupuesto total.

En conclusión, el 2024 estuvo marcado por intentos fallidos de reactivación, una crisis de coordinación institucional y falta de recursos suficientes, factores que profundizaron la desconfianza ciudadana. La población de Chachapoyas, Luya y Bongará respondió con creciente frustración, anunciando movilizaciones para exigir la culminación definitiva del proyecto.

- f) **2025 – Intervención de la Contraloría, Protestas Sociales y Llamado a la Acción:** En 2025, la paralización prolongada del Eje Vial III desató protestas sociales en Chachapoyas, lideradas por comunidades de Bongará y Luya. La ciudadanía denunció que, pese a haberse ejecutado cerca del 85 % del presupuesto (S/ 210 millones), el avance físico apenas llega al 40 %, principalmente en los tramos AM-110 y AM-111, mientras que el tramo AM-106 permanece virtualmente abandonado. Como respuesta, la Contraloría General de la República rechazó el Adicional N.º 23 (S/ 38.6 millones) por falta de disponibilidad presupuestal, revelando además fallas en la gestión técnica y promesas de financiamiento sin sustento del GOREA.

Esta decisión frenó cualquier intervención en el tramo Balzapata–Molinopampa (AM-106). Simultáneamente, el Congreso citó al Gobernador Regional y a representantes de la sociedad civil a explicar el caso. La presión ciudadana también recayó sobre autoridades locales,

especialmente en Bongará, donde se cuestionó la falta de información y acción. Frente a la crisis, el GOREA implementó una intervención económica parcial en tramos autorizados, administrando directamente los recursos, pero dejando el tramo crítico aún sin solución.

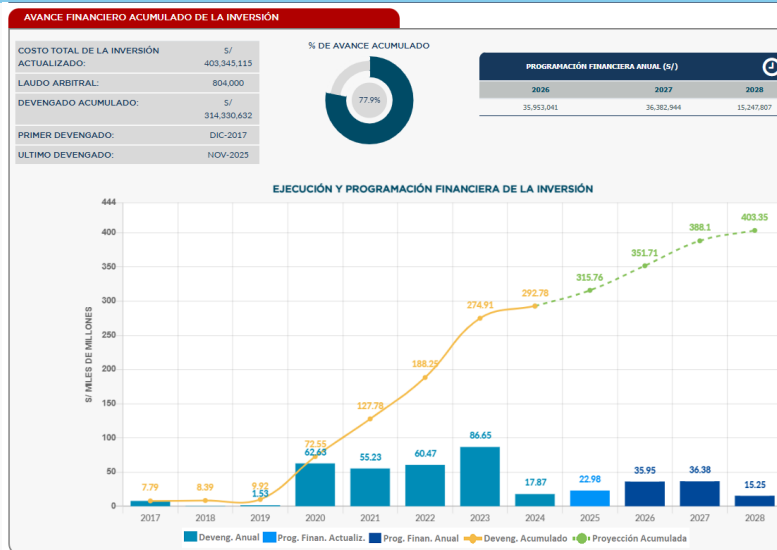
Este año marca el punto más álgido de la desconfianza ciudadana, evidenciando que una obra que prometía integración y desarrollo humano hoy representa un caso emblemático de posible ineficiencia institucional y perjuicio social para más de 48 mil personas en zonas rurales de Amazonas.

II. EJECUCIÓN PRESUPUESTAL

El proyecto “Mejoramiento de la Carretera Departamental AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III” es una de las obras viales más importantes para la conectividad de la región Amazonas. Su costo total actualizado asciende a S/ 403.3 millones, aunque este monto incluye estimaciones de adicionales no financiados aún. La ejecución está a cargo del Gobierno Regional de Amazonas (GOREA) bajo la modalidad de administración indirecta por contrata.

A nivel financiero, el avance acumulado de ejecución reportado por GOREA alcanza entre 77.9% equivalente a S/ 314.3 millones devengados de un total de S/ 403.3 millones, incluyendo adelantos, mayores gastos generales, valorizaciones en trámite y compromisos tal como se observa en el gráfico N° 02.

Gráfico N° 02: Avance Financiero acumulado de la Inversión



Fuente: MEF - Portal de Seguimiento

En 2025, el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) asciende a S/ 30.98 millones, de los cuales se ha devengado S/ 21.55 millones (69.6 %). Esta ejecución limitada refleja la falta de disponibilidad presupuestal para atender los adicionales y compromisos por laudos arbitrales. El año anterior (2024) cerró con un PIM de apenas S/ 18.3 millones y una ejecución de S/ 17.8 millones, confirmando la tendencia decreciente de financiamiento.

Gráfico N° 03: Avance financiero de la inversión 2025



Fuente: MEF - Portal de Seguimiento

La evolución presupuestal acumulada entre 2017 y 2025 se detalla en la siguiente tabla:

Tabla N° 01: EVOLUCION DEL PRESUPUESTO EJECUTADO DEL PROYECTO "MEJ.VIAS DEP. AM-106, TRAMO: EMP. PE-5N (BALZAPATA) - JUMBILLA - ASUNCION EMP.PE-8B (MOLINOPAMPA); AM-110: CHACHAPOYAS - LEVANTO; TRAMO: EMP.PE-8B (TINGO) AM-111: EMP.PE-8B (TINGO) - LONGUITA - MARIA - KUELAP, PROV. CHACHAPOYAS-BONGARA Y LUYA-AMAZONAS"				
Año	PIA	PIM	DEVENGADO	%
2017	0	8,527,847	7,790,464	91.4%
2018	0	2,624,814	594,837	22.7%
2019	13,000,000	13,000,000	1,532,923	11.8%
2020	70,914,588	62,640,503	62,632,978	100.0%
2021	55,299,747	55,299,747	55,229,406	99.9%
2022	71,105,737	71,174,548	60,472,253	85.0%
2023	80,000,000	86,682,431	86,653,618	100.0%
2024	34,474,292	18,378,010	17,870,138	97.2%
2025	38,234,119	30,984,707	21,541,015	69.5%
Total	363,028,483	349,312,607	314,317,632	90.0%

Fuente: Pagina Amigable del MEF -Elaboración Propia

III. SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO:

El Proyecto conocido como Eje Vial III, enfrenta una situación de alta complejidad técnica, financiera e institucional al cierre del año 2025. A continuación, se presenta un análisis de su estado actual:

- Avance Físico Global:** El avance físico global estimado del proyecto es de 46.6%. Este indicador refleja trabajos ejecutados principalmente en los tramos AM-110 (Chachapoyas – Levanto – Magdalena – Tingo) y AM-111 (Tingo – Longuita – María – Kuélap), donde se han registrado mejoras parciales en la transitabilidad. **Sin embargo, el tramo AM-106 (Balzapata – Jumbilla – Molinopampa) está críticamente rezagado:** menos del 30% de avance en su sección inicial y 0% de intervención en el subtramo final (Molinopampa – Puente Vilcaniza), donde ni siquiera se ha iniciado la apertura de trocha tal como se detalla a continuación:

Tabla N° 02: Situación actual de proyecto	
Hito	Valor estimado al 04/11/2025
Avance físico declarado (Invierte.pe)	46.6 % Corresponde al monto efectivamente devengado y registrado en el SIAF, en base al PIM actualizado de S/ 403.3 millones.
Avance de ejecución financiera (Invierte.pe)	45.7 %
Avance financiero reportado por GOREA	79.6% (equiv. ~S/ 210 millones devengados) Incluye adelantos, valorizaciones en trámite, mayores gastos generales e incluso compromisos pendientes de registro. Monto base considerado: S/ 263 millones (sin IGV).
Tramos con mayor avance	AM-110 y AM-111 (transitabilidad parcial)
Tramo más crítico	AM-106 (Balzapata–Molinopampa–Vilcaniza)
Nota aclaratoria: Esta diferencia entre el avance financiero (Invierte.pe y GOREA) se debe a criterios distintos: mientras Invierte.pe solo considera pagos liquidados con respaldo presupuestal formal, los informes del GOREA y Contraloría suman obligaciones ya asumidas o en controversia técnica y financiera.	

Fuente: Elaboración propia

Gráfico N° 04: Información del avance de la inversión del proyecto con código único: 2196451					
ESTIMACIÓN DEL AVANCE DE LA INVERSIÓN					
% Avance de la Ejecución de la Inversión		45.72 %	% Avance Físico de la Inversión		46.55 %
				Fecha de Declaración	04/11/2025
N°	Producto / componente	Costo total actualizado	Avance		
			%	Costo	Comentario
1	MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD VEHICULAR	358,209,069	46.55%	166,746,322	
2	GESTIÓN DEL PROYECTO	11,732,976	0%	0	
3	EXPEDIENTE TÉCNICO	4,214,549	100%	4,214,549	
4	EXPEDIENTE TECNICO COVID	0	0%	0	
5	SUPERVISIÓN	25,336,226	46.55%	11,794,013	
6	SUPERVISIÓN COVID	242,248	0%	0	
7	LIQUIDACIÓN	0	0%	0	
Total		399,735,068		182,754,884	

Fuente: MEF - Portal de Seguimiento

- Financiamiento:** De acuerdo con la Programación Multianual de Inversiones (PMI) actualizada y consultada el 17 de diciembre de 2025, el proyecto Eje Vial III (CUI 2196451) cuenta con un financiamiento programado para el periodo 2026–2028, que asciende a un total de S/ 83.08 millones. Este monto se distribuye de la siguiente manera: S/ 10.00 millones para el año 2026, S/ 36.38 millones para el año 2027 y S/ 36.70 millones para el año 2028, tal como se aprecia en la Programación Multianual de Inversiones vigente.

Gráfico N° 05: Proyección de la inversión según la Programación Multianual de Inversiones al 05 de noviembre-2025/17 de diciembre del 2025

05/11/2025

Lista de resultados															
Prioridad	Orden prelación (*)	Sector	OPMI	Nivel Gobierno	Código único	Código idea	Tipo de inversión	Nombre inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/) (al 31 dic. 2024)	PIM 2025 (S/)	Programación del monto de inversión (S/)			
												Monto año 2025 (S/)	Monto año 2026 (S/)	Monto año 2027 (S/)	Monto año 2028 (S/)
292	C	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	OPMI DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	GOBIERNO NACIONAL	2196451		PROYECTO DE INVERSION	MEDIDAS DEP. AM-106, TRAMO EMP. PE. SU (BALZAR/ATA) - JUMBILLA - AGUINON EMP. PE. 88 (MOLINOPAMPAL) AM-110 CHACHAFONOS - LEVANTE, TRAMO EMP. PE. 88 (TRIGO) AM-111 EMP. PE. 88 (TRIGO) - LONGUITA MAMBA - KULUP, PROV. CHACHAFONOS BONGARÁ Y LUYA-AMAZONAS	403,345,119.23	292,776,616.91	33,984,707.00	38,234,119.00	0.0	36,362,943.00	1,247,808.00

17/12/2025

Lista de resultados															
Prioridad	Orden prelación (*)	Sector	OPMI	Nivel Gobierno	Código único	Código idea	Tipo de inversión	Nombre inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/) (al 31 dic. 2024)	PIM 2025 (S/)	Programación del monto de inversión (S/)			
												Monto año 2025 (S/)	Monto año 2026 (S/)	Monto año 2027 (S/)	Monto año 2028 (S/)
294	C	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	OPMI DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	GOBIERNO NACIONAL	2196451		PROYECTO DE INVERSION	MEDIDAS DEP. AM-106, TRAMO EMP. PE. SU (BALZAR/ATA) - JUMBILLA - AGUINON EMP. PE. 88 (MOLINOPAMPAL) AM-110 CHACHAFONOS - LEVANTE, TRAMO EMP. PE. 88 (TRIGO) AM-111 EMP. PE. 88 (TRIGO) - LONGUITA MAMBA - KULUP, PROV. CHACHAFONOS BONGARÁ Y LUYA-AMAZONAS	403,345,119.00	292,776,617.00	33,984,707.00	38,234,119.00	10,000,000.00	36,362,944.00	36,700,848.00

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (2025). *Consulta de Programación Multianual de Inversiones - Proyecto CUI 2196451.* Invierte.pe. <https://ofi5.mef.gov.pe/invierte/pmi/consultapmi?cui=2196451>

Si bien la incorporación de recursos en el año 2026 representa un avance positivo para la continuidad del proyecto, el financiamiento programado para el periodo 2026–2028 resulta aún insuficiente para cubrir los S/ 95 millones adicionales estimados como necesarios para la culminación total de la obra, conforme a lo advertido por la Contraloría General de la República.

En ese sentido, persiste el riesgo de retrasos en la ejecución de los tramos pendientes, por lo que resulta imprescindible que el Gobierno Regional de Amazonas, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, gestione ante el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) una ampliación presupuestal realista, alineada al cronograma técnico y financiero requerido para asegurar la finalización integral del proyecto.

Tabla N° 03: Impactos a futuro	
Impactos	Detalle
Financiamiento Futuro y Riesgos (PMI 2025–2028)	<p>Según la última actualización de la Cartera de Programación Multianual de Inversiones (PMI):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Costo total actualizado: S/ 403.3 millones. • Devengado acumulado al 2024: S/ 292.7 millones. • Presupuesto asignado para 2025: S/ 38.2 millones. • Monto asignado para 2026: S/ 10 millones • Proyección para 2027: S/ 36.3 millones. • Proyección para 2028: S/ 36.7 millones. <p><i>“Si bien la Programación Multianual de Inversiones contempla recursos suficientes en términos globales para cubrir el saldo pendiente del proyecto, la baja asignación presupuestal prevista para el año 2026 (S/ 10 millones) genera un descalce entre el cronograma financiero y el cronograma técnico de ejecución, lo que compromete la continuidad de la obra y explica las observaciones formuladas por la Contraloría General de la República.</i></p>
Impacto Territorial y Humano	<p>Más de 48 mil personas en zonas rurales siguen afectadas por inaccesibilidad, alto costo logístico y aislamiento.</p> <p>La obra inconclusa limita la evacuación de emergencias médicas, el traslado escolar y la venta de productos agropecuarios.</p> <p>El riesgo de retroceso en indicadores de pobreza y desarrollo humano es alto, especialmente en distritos como María, Longuita, Chisquilla y Quinjalca.</p>

Fuente: Elaboración propia

IV. ACTORES INVOLUCRADOS:

- **Entidad Ejecutora – Gobierno Regional de Amazonas (GOREA):**
La obra está a cargo del GOREA, a través de su Gerencia Regional de Infraestructura. El proyecto ha atravesado tres gestiones: la de 2019–2022 (Oscar Altamirano), que contrató e inició la obra; una breve transición a inicios de 2023; y la actual (2023–2026, Gilmer Horna), en la que se registraron las principales paralizaciones. El Gobierno Regional administra el contrato, gestiona pagos, ampliaciones y supervisa al contratista. Los principales problemas detectados son la débil planificación financiera, cambios constantes de personal técnico y poca reacción ante los incumplimientos del contratista.
- **Contratista – Consorcio Vial Kuélap:**
Integrado por la empresa china *China Gezhouba Group* y las peruanas *Negocios & Construcciones Lito E.I.R.L.* y *V&H Contratistas Generales E.I.R.L.*, es responsable directo de la ejecución de la obra. Si bien avanzó algunos tramos en la etapa inicial, redujo progresivamente su actividad alegando suspensiones. Ha presentado 23 solicitudes de adicionales, varios aprobados, y reclama nuevos pagos para continuar. La Contraloría detectó irregularidades, como el inicio de labores sin permisos ambientales, con responsabilidades compartidas con funcionarios regionales. Actualmente el consorcio mantiene la titularidad del contrato, pero exige que se le aseguren los pagos pendientes.
- **Supervisión – DOHWA Engineering y Consorcio Supervisor Vial Amazonas:**
La supervisión estuvo a cargo de DOHWA Engineering (Corea del Sur) entre 2021 y 2024, periodo en el que enfrentó dificultades por los constantes paros de obra y terminó resolviendo su contrato por mutuo acuerdo. Desde septiembre de 2024, el nuevo supervisor es el Consorcio Vial Amazonas, cuyo desempeño aún es limitado por la baja actividad en campo. La ausencia de un supervisor continuo durante las paralizaciones generó riesgos de pagos por trabajos no ejecutados y menor control de calidad.
- **Contraloría General de la República:**
Ha desempeñado un rol determinante en el control del proyecto, emitiendo informes desde 2020 que alertan sobre irregularidades técnicas y financieras. La Gerencia de Control de Megaproyectos ha intervenido en las ampliaciones presupuestales, rechazando el “Adicional 23” por no tener sustento legal. También ha derivado casos a la Fiscalía por presuntas irregularidades como el desbosque sin autorización. Actualmente, la Contraloría continúa el control concurrente y exige al GOREA adoptar medidas correctivas urgentes.
- **Otros Actores Institucionales:**
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de Provías Descentralizado, es cofinanciador del proyecto. Ha transferido más de S/ 135 millones y participa en reuniones técnicas de coordinación. A nivel local, los alcaldes provinciales y distritales de Chachapoyas, Bongará y Luya han tenido un rol irregular: algunos se mantuvieron distantes, mientras otros han apoyado activamente el reinicio de la obra y las demandas ciudadanas.
- **Sociedad Civil Organizada:**
El Comité de Fiscalización del Eje Vial III, junto con las rondas campesinas y frentes de defensa, ha mantenido una vigilancia constante sobre la obra. Han documentado los incumplimientos mediante actas y denuncias públicas los medios de comunicación

regionales como *Radio Reina de la Selva* han contribuido a visibilizar el problema y fortalecer la voz ciudadana en la exigencia de transparencia y cumplimiento.

V. PRINCIPALES RIESGOS ACTUALES DEL PROYECTO EJE VIAL III – REGIÓN AMAZONAS

El Proyecto Eje Vial III atraviesa una etapa decisiva, en la que resulta indispensable reforzar la articulación entre los distintos niveles de gobierno y los actores involucrados, a fin de salvaguardar la inversión pública realizada y garantizar los beneficios esperados para la población de la región Amazonas. En este contexto, se identifican los siguientes riesgos prioritarios:

- **Riesgo de inconclusión del proyecto:** La falta de financiamiento para culminar el tramo pendiente, equivalente aproximadamente al 20 % del total del proyecto, representa una seria amenaza para su conclusión. De no gestionarse oportunamente los recursos adicionales ya sea a través del presupuesto regional, el apoyo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o mecanismos extraordinarios de financiamiento existe el riesgo de que el tramo AM-106 quede inconcluso, afectando directamente la conectividad y el desarrollo de distritos como Asunción y Molinopampa.
- **Riesgo de deterioro de la infraestructura ejecutada:** Las paralizaciones recurrentes han dejado sectores de la vía expuestos a condiciones climáticas adversas, con obras incompletas en capas asfálticas, drenajes y estructuras complementarias. La prolongación de esta situación podría ocasionar daños significativos, especialmente durante la temporada de lluvias, generando pérdidas económicas adicionales y la necesidad de rehacer trabajos ya ejecutados y pagados.
- **Riesgo contractual y legal:** El proyecto ha registrado sucesivas ampliaciones de plazo, y las garantías contractuales se encuentran próximas a vencer. En ausencia de una reactivación oportuna, existe el riesgo de que el contratista no renueve las fianzas o inicie procesos arbitrales, lo que podría derivar en una paralización prolongada de la obra y en contingencias legales que comprometan al Gobierno Regional de Amazonas.
- **Riesgo de conflictividad social y debilitamiento de la confianza ciudadana:** El incumplimiento reiterado de los plazos y compromisos asumidos ha generado un clima de descontento y desconfianza en la población beneficiaria, con la amenaza de nuevas medidas de protesta. La limitada coordinación entre autoridades regionales y locales contribuye a profundizar estas tensiones, afectando la gobernabilidad, el diálogo social y la cohesión comunitaria en el territorio.
- **Riesgo de mayor perjuicio económico al Estado:** De acuerdo con los informes de la Contraloría General de la República, se han identificado más de S/ 11.5 millones en sobrecostos y pérdidas, con la advertencia de que podrían incrementarse hasta en S/ 10 millones adicionales si persisten los retrasos. La continuidad de esta situación no solo encarece la inversión pública, sino que también limita la disponibilidad de recursos que podrían destinarse a sectores prioritarios como educación, salud y desarrollo rural.

En este escenario, resulta fundamental fortalecer el trabajo concertado, transparente y oportuno entre el Gobierno Regional, los gobiernos locales, el MTC y la sociedad civil, a fin de adoptar decisiones que

permitan destrabar el proyecto, proteger los recursos públicos y asegurar que el Eje Vial III cumpla su objetivo de integración y desarrollo para la región Amazonas.

VI. CONCLUSIONES (IMPACTO HUMANO Y TERRITORIAL)

- **Pobreza y exclusión rural:** El atraso del proyecto ha agravado la situación económica de las provincias de Bongará, Luya y Chachapoyas, donde la pobreza rural supera el 40 %. Sin la carretera operativa, los pequeños productores no pueden transportar con eficiencia sus cosechas cafés, papa, maíz, etc y deben venderlas a precios bajos, perdiendo ingresos vitales. Además, los empleos temporales generados por la obra se interrumpieron, afectando la economía local y reduciendo las oportunidades laborales.
- **Aislamiento y falta de acceso a servicios:** El Eje Vial III debía integrar comunidades rurales y facilitar el acceso a salud, educación y programas sociales. Sin embargo, la obra inconclusa mantiene a miles de personas enfrentando viajes largos y peligrosos por trochas para llegar a hospitales o escuelas. Los distritos de Asunción y Molinopampa siguen viviendo con brechas de conectividad que frenan su desarrollo y limitan la acción del Estado.
- **Afectación al turismo y al patrimonio cultural:** La falta de culminación de la vía restringe el acceso a la fortaleza de Kuélap y otros destinos turísticos, reduciendo la llegada de visitantes y afectando los ingresos de guías, artesanos y pequeños negocios. La falta de conectividad impide aprovechar el potencial turístico y cultural de Amazonas, frenando alternativas sostenibles de desarrollo local.
- **Desconfianza y malestar social:** Los años de promesas incumplidas han generado desilusión y enojo entre la población. Las comunidades sienten que las autoridades les han fallado, lo que debilita la confianza institucional y aumenta el riesgo de protestas y conflictos. Muchos jóvenes migran en busca de oportunidades, mientras los que se quedan enfrentan incertidumbre y frustración.
- **Oportunidad de desarrollo perdida:** Cada año sin carretera representa un año sin crecimiento. El Eje Vial III pudo haber impulsado comercio, servicios públicos y nuevas inversiones rurales. En cambio, Amazonas continúa rezagada en conectividad e infraestructura básica, perpetuando su condición de una de las regiones con mayores índices de pobreza del país.

En síntesis, la demora en el Eje Vial III no solo retrasa una obra, sino el bienestar de toda una población. Terminar esta carretera significa abrir caminos hacia la educación, la salud, el turismo y la productividad. No hacerlo sería condenar a miles de amazonenses a seguir viviendo en aislamiento, con menos oportunidades y más desigualdad. La MCLCP Amazonas reafirma que la inacción tiene un costo humano demasiado alto: culminar esta obra es una deuda urgente con la región y su gente.

VII. RECOMENDACIONES

Para el Gobierno Regional de Amazonas (GOREA):

- Se recomienda que el GOREA refuerce y consolide su equipo técnico, priorizando perfiles con experiencia, idoneidad y conducta ética, a fin de asegurar una gestión eficiente y oportuna del proyecto.
- Fortalecer los procesos de administración contractual y supervisión de obra, promoviendo prácticas transparentes que prevengan observaciones futuras y aseguren el uso adecuado de los recursos públicos.
- Gestionar de manera articulada ante el MTC y el MEF los recursos adicionales estimados en S/ 95 millones necesarios para culminar los tramos pendientes, evaluando alternativas de financiamiento que permitan dar continuidad a la obra, priorizando siempre la continuidad del proyecto y el interés público.
- Finalmente, se recomienda fortalecer la rendición de cuentas, promoviendo espacios de información periódica a la ciudadanía, como reuniones públicas trimestrales y la publicación actualizada de la información del proyecto en el portal institucional.

Para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Gobierno Nacional:

- Se propone que el MTC, a través de Provías Descentralizado, brinde acompañamiento técnico sostenido al GOREA, contribuyendo al cumplimiento de los estándares de calidad y apoyando los procesos de actualización del expediente técnico.
- Se sugiere impulsar las gestiones necesarias para asegurar el financiamiento pendiente, mediante mecanismos como reasignaciones presupuestales o créditos suplementarios, que permitan destrabar la ejecución.
- Se recomienda fortalecer la articulación con la Contraloría General de la República, promoviendo el control concurrente como una herramienta preventiva para reducir riesgos de ineficiencia y fortalecer la integridad en la gestión pública.

Para la Sociedad Civil y las Comunidades Locales:

- Se recomienda fortalecer la vigilancia ciudadana organizada, a través de comités locales, rondas y organizaciones sociales, orientando el seguimiento de la obra hacia un enfoque constructivo y propositivo.
- Asimismo, se sugiere que las expresiones de demanda ciudadana se mantengan dentro del marco del respeto y la legalidad, priorizando el diálogo y la formulación de propuestas que contribuyan a la mejora del proyecto. De manera complementaria, se recomienda impulsar el apoyo técnico independiente, por ejemplo, a través del Colegio de Ingenieros, para fortalecer la confianza en la calidad y seguridad de la obra.

Para la Contraloría General de la República (CGR):

- Se recomienda que la CGR continúe y fortalezca el control concurrente, con presencia periódica en campo que permita acompañar la ejecución y advertir riesgos de manera oportuna. Asimismo, resulta importante dar seguimiento a la implementación de las recomendaciones emitidas, así como brindar asistencia técnica orientada a mejorar la programación y ejecución presupuestal.
- Finalmente, se sugiere continuar con las acciones de verificación y control, en el marco de sus competencias, contribuyendo a la transparencia, la mejora continua de la gestión pública y la recuperación de la confianza ciudadana.

VIII. CONCLUSIÓN FINAL

La MCLCP Amazonas reafirma su compromiso con el seguimiento concertado y hace un llamado urgente a todos los actores involucrados a sumar esfuerzos de manera corresponsable. El Eje Vial III representa mucho más que una infraestructura vial: es un proyecto estratégico para mejorar la calidad de vida de miles de familias rurales, reducir brechas de acceso a servicios básicos, dinamizar economías locales y fortalecer la integración territorial.

Superar el actual estancamiento requiere voluntad política, diálogo constante y decisiones basadas en el bien común. El Gobierno Regional debe encabezar con eficiencia una nueva etapa de gestión técnica transparente; el Gobierno Nacional, brindar el respaldo financiero y especializado que la región demanda; la Contraloría, asegurar el uso correcto de los recursos públicos; y la sociedad civil, ejercer su rol vigilante con propuestas constructivas.

Solo a través de una acción articulada y sostenida será posible recuperar la confianza ciudadana y convertir esta carretera paralizada en una verdadera ruta de desarrollo inclusivo para Amazonas. La urgencia no es técnica: es humana.

**Comité Ejecutivo Regional
Mesa de Concertación para Lucha Contra la Pobreza
Región Amazonas**

IX. REFERENCIAS

- **Contraloría General de la República del Perú. (2020).** Informe de hito de control N° 7163-2020-CG/GRAM-SCC: Ejecución y supervisión de la obra “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III”, hito de control N° 1 – Otorgamiento de la buena pro (Tomo I). *Gerencia Regional de Control de Amazonas. Chachapoyas, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú. (2022).** Informe de hito de control N° 3745-2022-CG/GRAM-SCC: Ejecución y supervisión de la obra “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III”, hito de control N° 2 – Ejecución contractual y valorización de obra N° 13 (Tomo I). *Gerencia Regional de Control de Amazonas. Chachapoyas, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú. (2022).** Informe de hito de control N° 3917-2022-CG/GRAM-SCC: Ejecución y supervisión de la obra “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III”, hito de control N° 3 – Ejecución contractual y valorización de obra N° 14 (Tomo I). *Gerencia Regional de Control de Amazonas. Chachapoyas, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú. (2023).** Informe de hito de control N° 512-2023-CG/GRAM-SCC: Ejecución y supervisión de la obra “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III”, hito de control N° 4 – Ejecución contractual y valorización de obra N° 22 (Tomo I). *Gerencia Regional de Control de Amazonas. Chachapoyas, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú. (2023).** Informe de hito de control N° 3616-2023-CG/GRAM-SCC: Ejecución y supervisión de la obra “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III”, hito de control N° 5 – Ejecución contractual y valorización de obra N° 23 del contrato principal (Tomo I). *Gerencia Regional de Control de Amazonas. Chachapoyas, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú. (2023).** Informe de hito de control N° 10994-2023-CG/GRAM-SCC: Ejecución y supervisión de la obra “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III”, hito de control N° 6 – Ejecución del contrato principal y plan de afectaciones y compensaciones (PAC) (Tomo I). *Gerencia Regional de Control de Amazonas. Chachapoyas, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú. (2023).** Informe de hito de control N° 11287-2023-CG/GRAM-SCC: Ejecución y supervisión de la obra “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III”, hito de control N° 7 – Ejecución del contrato principal y decisiones de controversia de la Junta de Resolución de Disputas (JRD) (Tomo I). *Gerencia Regional de Control de Amazonas. Chachapoyas, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú. (2023).** Informe de hito de control N° 23411-2023-CG/GRAM-SCC: Ejecución y supervisión de la obra “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III”, hito de control N° 8 – Ejecución contractual y valorización de obra N° 26 del contrato principal (Tomo I). *Gerencia Regional de Control de Amazonas. Chachapoyas, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú. (2023).** Informe de hito de control N° 28897-2023-CG/GRAM-SCC: Ejecución y supervisión de la obra “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III”, hito de control N° 9 – Ejecución contractual y valorización de obra N° 27 del contrato principal (Tomo I). *Gerencia Regional de Control de Amazonas. Chachapoyas, Perú.*

- **Contraloría General de la República del Perú.** (2024). Informe N° 4120-2024-CG/SCP-AO: Autorización previa a la ejecución y pago de las prestaciones adicionales que generan el Presupuesto Adicional de Obra N° 20 del proyecto “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III” (Tomo I). *Subgerencia de Control Previo de Adicionales de Obra y Supervisión de Obra. Lima, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú.** (2024). Informe N° 10830-2024-CG/SCP-AS: Autorización previa al pago de la Prestación Adicional de Supervisión N° 05 de la obra “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III” (Tomo I). *Subgerencia de Control Previo de Adicionales de Obra y Supervisión de Obra. Lima, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú.** (2024). Informe de hito de control N° 24524-2024-CG/GRAM-SCC: Ejecución y supervisión de la obra “Mejoramiento de las vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III”, hito de control N° 10 – Valorización de obra N° 33 del contrato principal y ejecución del presupuesto asignado al proyecto (Tomo I). *Gerencia Regional de Control de Amazonas. Chachapoyas, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú.** (2025). Informe N° 4027-2025-CG/SCP-AO: Autorización previa a la ejecución y pago de las prestaciones adicionales que generan el Presupuesto Adicional de Obra N° 24 del proyecto “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III” (Tomo I). *Subgerencia de Control Previo de Adicionales de Obra y Supervisión de Obra. Lima, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú.** (2025). Informe N° 5505-2025-CG/SCP-AO: Autorización previa a la ejecución y pago de las prestaciones adicionales que generan el Presupuesto Adicional de Obra N° 23 del proyecto “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III” (Tomo I). *Subgerencia de Control Previo de Adicionales de Obra y Supervisión de Obra. Lima, Perú.*
- **Contraloría General de la República del Perú.** (2025). Informe N° 10107-2025-CG/VCST-AAO: Recurso de apelación contra la Resolución de Gerencia N° 000024-2025-CG/GCMEGA en torno a la solicitud de autorización previa a la ejecución y pago de las prestaciones adicionales que generan el Presupuesto Adicional de Obra N° 23 del proyecto “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III” (Tomo I). *Vicecontraloría de Control Sectorial y Territorial. Lima, Perú.*
- **Gobierno Regional Amazonas.** (2024). Informe N° 007-G.R. Amazonas/GRI-SGSL-AAC-RASC: Estado situacional del proyecto “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111 – Eje Vial III” (CUI N° 2196451). *Subgerencia de Supervisión y Liquidaciones, Gerencia Regional de Infraestructura. Chachapoyas, Perú.*
- **Gobierno Regional Amazonas.** (2025). Estado situacional del Proyecto Eje Vial III: “Mejoramiento de vías departamentales AM-106, AM-110 y AM-111” (CUI N° 2196451) [Presentación en PowerPoint]. *Gerencia Regional de Infraestructura. Chachapoyas, Perú.*



Jr. Dos de Mayo N° 873 - Chachapoyas - Chachapoyas – Amazonas
943280886 / 943281143 / 943281515
amazonas@mesadeconcertacion.org.pe
www.mesadeconcertacion.org.pe/mesas/amazonas