

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**PERÚ**

**PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA  
COMPETITIVIDAD REGIONAL (PROREGIÓN 1)**

**(PE-L1252)**

**PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Rafael Capristán, Jefe de Equipo de Proyecto (TSP/CPE); Benoit Lefevre (CSD/CCS), Sandra Corcuera (INT/TIN) y Luis Uechi (INE/TSP), Jefes de Equipo Alternos; Diana Galarza y Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); Amanda Beaujon (INE/INE); Jaime Fernández (CSD/CCS); Javier Jiménez (LEG/SGO); Daniela Zuloaga, Julio Rojas y Juan Carlos Vásquez (VPS/ESG); Andrés Suárez y Freddy Andara (VPC/FMP); y Pamela Guadeamus (CAN/CPE).

De conformidad con la Política de Acceso a Información el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

## ÍNDICE

<b>RESUMEN DEL PROYECTO .....</b>	<b>1</b>
<b>I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS .....</b>	<b>2</b>
A. Antecedentes, problemática y justificación .....	2
B. Objetivos, componentes y costo .....	10
C. Indicadores claves de resultados .....	12
<b>II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS .....</b>	<b>13</b>
A. Instrumentos de financiamiento .....	13
B. Riesgos ambientales y sociales .....	14
C. Riesgos fiduciarios .....	15
D. Otros riesgos y temas claves .....	15
<b>III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN .....</b>	<b>16</b>
A. Resumen de los arreglos de implementación .....	16
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados .....	18

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	<a href="#">Plan de Ejecución Plurianual (PEP)</a>
EER#2	<a href="#">Plan de Monitoreo y Evaluación</a>
EER#3	<a href="#">Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)</a>
EER#4	<a href="#">Plan de Adquisiciones</a>

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	<a href="#">Evaluación Social del Programa</a>
EEO#2	<a href="#">Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC)</a>
EEO#3	<a href="#">Anexo de Género</a>
EEO#4	<a href="#">Anexo de Cambio Climático</a>
EEO#5	<a href="#">Anexo de Inclusión de Personas con Discapacidad</a>
EEO#6	<a href="#">Anexo ¿Por qué Invertir en Infraestructura Sostenible y en Cuál Invertir?</a>
EEO#7	<a href="#">Anexo de Integración Regional</a>
EEO#8	<a href="#">Manual Operativo del Programa (MOP) – Versión Preliminar</a>
EEO#9	<a href="#">Mapas - Programa Proregión</a>
EEO#10	<a href="#">Anexo de Seguridad Vial</a>

ABREVIATURAS	
AAS	Análisis Ambientales y Sociales Complementarios
ALC	América Latina y el Caribe
ARF	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CC	Cambio Climático
CO	Capital Ordinario
CRF	Marco de Resultados Corporativos (siglas en inglés)
CVA	Corredores Viales Alimentadores
EVAPs	Evaluaciones Ambientales Preliminares
GR	Gobiernos Regionales
iRAP	International Road Assessment Programme
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MOP	Manual Operativo del Programa
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OE	Organismo Ejecutor
PA	Plan de Adquisiciones
PDSL	Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte
PEP	Plan de Ejecución Plurianual
PGAS	Planes de Gestión Ambientales y Sociales
PIB	Producto Interno Bruto
PNIC	Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad
POA	Plan Operativo Anual
PROREGIÓN	Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Regional
PVD	Provias Descentralizado
RVD	Red Vial Departamental
RVN	Red Vial Nacional
RVV	Red Vial Vecinal
SIT	Sistemas Inteligentes de Transporte
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
VANE	Valor Actual Neto Económico
WEF	Foro Económico Mundial (siglas en inglés)

**RESUMEN DEL PROYECTO**  
**PERÚ**  
**PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA COMPETITIVIDAD REGIONAL (PROREGIÓN 1)**  
**(PE-L1252)**

Términos y Condiciones Financieras				
<b>Prestatario:</b>			<b>Facilidad de Financiamiento Flexible <sup>(a)</sup></b>	
República de Perú			<b>Plazo de amortización:</b>	15 años
<b>Organismo Ejecutor:</b>			<b>Período de desembolso:</b>	5 años
Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC): a través de Provías Descentralizado (PVD)			<b>Período de gracia:</b>	6,5 años <sup>(b)</sup>
<b>Fuente</b>	<b>Monto (US\$)</b>	<b>%</b>	<b>Tasa de interés:</b>	Basada en LIBOR
<b>BID (Capital Ordinario):</b>	114.300.000	13	<b>Comisión de crédito:</b>	(c)
			<b>Comisión de inspección y vigilancia:</b>	(c)
<b>Local<sup>1</sup>:</b>	747.300.000	87	<b>Vida Promedio Ponderada (VPP):</b>	10,75 años
<b>Total:</b>	861.600.000	100	<b>Moneda de aprobación:</b>	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
<b>Objetivo/descripción del proyecto:</b> El objetivo general es contribuir a mejorar la competitividad del país mediante la reducción de los costos logísticos. Los objetivos específicos son: (i) reducción de los costos de operación vehicular en las vías intervenidas; y (ii) reducción de los costos de tiempos de viajes en las vías intervenidas.				
<b>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento:</b> El prestatario, a través del Organismo Ejecutor (OE), deberá presentar evidencia de que haya sido aprobado y entrado en vigencia el Manual Operativo del Programa (MOP), incluyendo como anexos los Análisis Ambientales y Sociales con sus Planes de Gestión Ambientales y Sociales de la muestra y el Marco de Gestión Ambiental y Social y un capítulo sobre los requisitos y procedimientos ambientales y sociales del Programa (¶3.5).				
<b>Condiciones contractuales especiales de ejecución:</b> Ver otras condiciones contractuales socioambientales en el Anexo B del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) ( <a href="#">EER#3</a> ).				
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Ninguna.				
Alineación Estratégica				
<b>Desafíos<sup>(d)</sup>:</b>	SI <input checked="" type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Temas Transversales<sup>(e)</sup>:</b>	GD <input checked="" type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input checked="" type="checkbox"/>	

(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés y de productos básicos. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

(b) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el periodo de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.

(c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

(d) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

(e) GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

<sup>1</sup> La contrapartida local podrá incluir financiamiento externo de la CAF, la cual no incrementará el costo total del Programa.

## I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1 **Contexto macroeconómico.** La economía peruana ha venido perdiendo dinamismo, pasando de crecer a una tasa promedio de 5,5% entre 2000-2013 a 3,1% entre 2014-2019, producto del agotamiento de las fuentes del crecimiento que dominaron durante la década pasada (acumulación de capital físico) y un estancamiento de la productividad. La inversión privada, uno de los principales impulsores de este dinamismo, pasó de crecer un promedio de 9,4% anual entre 2000 y 2013 a caer 0,5% anual entre 2014 y 2019. La productividad total de los factores pasó de aportar 1,3 p.p. al crecimiento entre 2000-2013 a hacerlo de forma casi nula (-0,2%) entre 2014-2019. Por tanto, el crecimiento y desarrollo sostenidos en el mediano y largo plazo requerirán del impulso a la productividad como motor de la economía, para lo cual es necesario avanzar, entre otros aspectos, en el cierre de las brechas de acceso y calidad de infraestructura económica y social, las cuales se estiman en casi 50% del Producto Interno Bruto (PIB)<sup>2</sup>.
- 1.2 **Planificación.** Para fomentar mayor relevancia de las inversiones en infraestructura en el sistema productivo del país, a lo largo de la década de 2010 el Gobierno de Perú publicó varios planes para el sector de transporte y logística: (i) el Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte (PDSLTL), que analiza la infraestructura y la oferta de servicios logísticos a nivel nacional; (ii) el Plan para el Desarrollo de Infraestructura, Servicios y Logística de Transporte en el Ámbito Subnacional (Proregión), que identifica elementos de gestión y prestación de servicios de logística de carga en el eslabón de cadenas logísticas en ámbito subnacional; (iii) el Plan Nacional de Competitividad y Productividad<sup>3</sup>, que establece la base de un crecimiento económico sostenible con enfoque territorial; y (iv) el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) ([EEO#2](#)), que identifica y prioriza proyectos de infraestructura para la reducción de brechas en el acceso básico y la promoción de la modernización de la gestión pública. Este último fue elaborado por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) con el apoyo técnico del BID y del gobierno británico, y constituye la hoja de ruta de las inversiones en infraestructura para los próximos años.
- 1.3 Proregión fue una de las medidas priorizadas en el PNIC, que prevé intervenir en Corredores Viales Alimentadores (CVA) para mejorar la conexión entre los centros de producción con los corredores logísticos nacionales o con los centros de acopio, apoyando el esfuerzo del país de mejorar la infraestructura y fomentar productos económicos no tradicionales<sup>4</sup>.
- 1.4 **Productividad.** Uno de los desafíos del país para el fomento de la diversificación económica es mejorar los niveles de productividad del sector agropecuario, que están relacionados, entre otros, con la condición precaria de la infraestructura vial

---

<sup>2</sup> [BID, 2020.](#)

<sup>3</sup> [Decreto Supremo N°345-2018.](#)

<sup>4</sup> Incluye productos agropecuarios y químicos, entre otros. Fuente: [Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2019.](#)

(Galarza y Díaz, 2016)<sup>5</sup>. Se estima que cerca del 70% de los caminos rurales utilizados para el transporte de productos agropecuarios desde centros de producción a centros de acopio están en mal o muy mal estado<sup>6</sup>.

- 1.5 La mala situación de estas vías tiene implicaciones en la productividad y competitividad del país, por impactar negativamente en los costos logísticos<sup>7</sup>, en el desarrollo de las cadenas productivas<sup>8</sup> y exportaciones<sup>9</sup> y la accesibilidad de la población a servicios sociales y empleo. Esa situación es reflejada en indicadores internacionales de desempeño logístico, como el Índice de Calidad de Infraestructura del Foro Económico Mundial<sup>10</sup> (WEF, por sus siglas en inglés), donde Perú se ubica en el puesto 88 de 141 países.
- 1.6 **COVID-19.** En adición a ese escenario, la crisis del COVID-19 está afectando el país y las medidas de confinamiento adoptadas han impactado su economía de manera significativa, previéndose que para el 2020 la caída del PIB sea aproximadamente de 12%<sup>11</sup>.
- 1.7 **La crisis como oportunidad.** Para enfrentar la crisis económica producida por la pandemia del COVID-19, los gobiernos vienen tomando acciones de política económica que puedan abordar múltiples objetivos. La inversión en infraestructura sostenible brinda una alternativa atractiva dado que ataca simultáneamente una variedad de dificultades: potencia el crecimiento económico impulsando la demanda, incrementa la productividad de los factores productivos, incrementa la competitividad de las economías, genera empleos sostenibles y mejora la distribución del ingreso ([EEO#6](#)).
- 1.8 **Generación de empleo.** La construcción de infraestructura generaría miles de empleos directos e indirectos; y la operación y mantenimiento de dicha infraestructura tiene un potencial aún mayor. En Estados Unidos solo el 15% de los empleos de infraestructura están involucrados en la construcción, el otro 85% operan o diseñan infraestructura (84%) o están en gobiernos (1%)<sup>12</sup>.
- 1.9 La publicación "[DIA 2020 - De estructuras a servicios - El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe](#)"<sup>13</sup>, destaca la necesidad que América Latina y el Caribe (ALC) implemente medidas de política para mejorar la eficiencia del proceso de inversión en infraestructura y la regulación de los servicios. Schwartz et al. (2009) encuentra que el potencial de generación de empleo directo e indirecto de la inversión en infraestructura es de alrededor de 40.000 empleos anuales por cada US\$1.000 millones en ALC; lo que contribuye a la reducción de

---

<sup>5</sup> [El uso de las carreteras mejoradas está correlacionado con los niveles de productividad de 9% a 20% mayores en las regiones agrícolas investigadas.](#)

<sup>6</sup> [Banco Mundial \(BM\), 2016.](#)

<sup>7</sup> El costo logístico de exportar en Perú es de hasta cinco veces más que en un país miembro de OECD. Fuente: [Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2016.](#)

<sup>8</sup> Estudio del [BM \(2016\)](#) identifica que los costos logísticos de las cadenas de café, cacao, quinua, uva y la cebolla fluctúan entre el 20% y el 50% del costo total de los productos analizados.

<sup>9</sup> [BID, 2019.](#)

<sup>10</sup> [WEF, 2019.](#)

<sup>11</sup> [MEF, 2020.](#)

<sup>12</sup> [Brookings, 2014.](#)

<sup>13</sup> [BID, 2020. Editores: Eduardo Cavallo, Andrew Powell y Tomás Serebrisky.](#)

desigualdades sociales, al ofrecer mejores y dignos medios de vida a la población<sup>14</sup>.

- 1.10 **Reactivación económica.** El sector de infraestructura determina directamente la productividad en la industria, el comercio y los sectores de la economía como el turismo y el agrícola<sup>15</sup>, entre otros. Invertir en mejorar la eficiencia de provisión de infraestructura puede ser una oportunidad para impulsar el crecimiento sin una carga fiscal adicional<sup>16</sup>, donde hacer más con menos es crucial para asegurar el éxito de los programas de estímulo.
- 1.11 **Medidas para impulsar la reactivación económica.** El gobierno viene llevando a cabo acciones como distribución de bonos a familias de bajos de ingresos y recursos presupuestales para acciones de rápida implementación y alta generación de empleo. Así, en julio 2020, fue implementado el Programa Arranca Perú<sup>17</sup>, donde una de las acciones destina US\$1.100 millones<sup>18</sup> para el mantenimiento de caminos vecinales, con el fin de reactivar las economías locales mediante la rápida generación de empleo. El Programa Proregión, enfocado en vías secundarias (§1.18), también contribuiría a alcanzar dichos objetivos, ya que: (i) será de rápida ejecución, pues se inició la contratación y ejecución de varios corredores con recursos ordinarios; y (ii) considera intervenciones de bajo costo y posterior mantenimiento, que generarán empleo por las obras y los servicios de consultoría.
- 1.12 **Conectividad regional y facilitación comercial.** La pandemia llevará a que los países busquen crecientemente preservar la seguridad de suministro de sus cadenas de valor, diversificando orígenes y proveedores, lo que implicará una reconfiguración en las estructuras globales de producción, siguiendo estrategias de *nearshoring*. En este contexto, una de las oportunidades para ALC estará en la consolidación de cadenas regionales de valor claves para la generación de empleo sustentable a largo plazo.
- 1.13 Para materializar esta oportunidad, la región requiere invertir en infraestructura de conectividad que apoye el comercio de bienes y servicios, disponer de infraestructura complementaria que facilite la localización de inversiones (como parques industriales), mejorar los procedimientos de comercio exterior, y generar instrumentos para la atracción de inversiones y la capacitación de la mano de obra. ALC es una región con altos costos de logística y un bajo nivel de integración física y comercial intrarregional. Invertir en infraestructura de conectividad puede traer importantes beneficios. Por ejemplo, un 1% de reducción de los costos de transporte aumenta las exportaciones entre 1,3% y 4,5% (Danielken, 2016). En definitiva, una integración regional será clave para poder impulsar cadenas regionales de valor que generen empleos sustentables y de calidad.

---

<sup>14</sup> [Organización Internacional del Trabajo, 2013](#).

<sup>15</sup> Un aumento del 1% en la productividad del transporte aumentaría la productividad agrícola en un 1,2%. Fuente: [BID, 2019](#).

<sup>16</sup> [Ibid.](#)

<sup>17</sup> [MEF, 2020](#).

<sup>18</sup> Tasa de cambio: S/1 = US\$0,28 (09/09/2020).



- 1.14 Perú posee una ubicación estratégica para la integración multimodal de transporte en Suramérica, articulándose en cuatro ejes de integración y desarrollo: Amazonas, Andino, Interoceánico Central y Perú – Brasil – Bolivia. El Programa Proregión viene a complementar esa posición, al prever la inversión en CVA definidos en base a cadenas productivas que mejoren las condiciones de conectividad de las zonas productivas del interior del país con los puertos, aeropuertos, hidrovías y pasos de frontera ([EEO#7](#)).
- 1.15 **Gestión del sector transporte.** La red vial de Perú es conformada por la Red Vial Nacional (RVN), la Red Vial Departamental (RVD) y la Red Vial Vecinal (RVV). El ente rector del sector transporte a nivel nacional es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), que a través del organismo “Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional” (Provias Nacional), realiza la planificación, ejecución, gestión y mantenimiento de la RVN. La RVD y la RVV son vías cuya construcción, gestión y mantenimiento son de responsabilidad de los gobiernos subnacionales, y que pueden recibir intervenciones del MTC a través del organismo Provias Descentralizado (PVD), bajo convenios específicos de intervención entre PVD y dichos gobiernos.
- 1.16 **Caracterización del problema y sus consecuencias.** Perú tiene 173.085 km de carreteras: 28.856 km conforman la RVN; 27.506 km conforman la RVD; y 114.665 km conforman la RVV<sup>19</sup>. Si bien en los últimos años Perú aumentó la inversión en infraestructura, que llegó a alcanzar el 8% del PIB<sup>20</sup> a diciembre de 2017, la RVD contaba con 15% en buen estado, 43% en estado regular y 42% en mal estado<sup>21</sup>. La mala situación de estas vías tiene implicaciones en la productividad y exportaciones del país, incidiendo directamente en los costos de transporte de carga<sup>22</sup>.
- 1.17 En relación al sector logístico, estudios han identificado (§1.2): (i) una baja conectividad de la RVD con los principales corredores logísticos nacionales y unidades productoras; (ii) debilidad en la infraestructura vial secundaria, observándose una calidad irregular de la superficie y vías no adecuadas para transporte de carga pesada; (iii) limitación del desarrollo de las cadenas logísticas expresadas en elevadas mermas y costos de transporte y logística, y reducción en la rentabilidad de los productores; y (iv) vulnerabilidad de las vías a desastres naturales y efectos de Cambio Climático (CC) en determinadas zonas del país.
- 1.18 **Propuesta.** Se propone intervenir en 12 CVA de la RVD priorizados con una meta estimada de 2.387 km (mapas en [EEO#9](#)). Las intervenciones previstas permitirán mejorar el acceso a corredores logísticos, reforzando la resiliencia a desastres naturales y a efectos del CC, incrementando la cobertura de las vías con calidad adecuada para el tránsito de personas y productos, reduciendo parte de los costos logísticos de los productos usuarios de las vías que serán intervenidas y apoyando la reducción de desigualdades a través de la generación de empleos. El Programa considera acciones de fortalecimiento institucional a los Gobiernos Regionales (GR), que son los que tienen la competencia respecto a la RVD, pero también

---

<sup>19</sup> [Provias, 2018.](#)

<sup>20</sup> [BID, 2017.](#)

<sup>21</sup> PVD. Inventarios viales georreferenciados, 2016.

<sup>22</sup> [Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2015.](#)

acciones de fortalecimiento a PVD, por ser el Organismo Ejecutor (OE) del Programa.

- 1.19 **Justificación.** El estado actual de la RVD afecta negativamente las principales actividades productivas de las regiones. El alto costo de transporte, ocasionado por la situación de las vías, afecta los intercambios comerciales regionales y también el acceso a los principales nodos de consumo o exportación. El mejoramiento y conservación de las vías contribuirá a reducir los costos de transporte para zonas con alto potencial económico y productivo; asimismo, facilitará la integración territorial y el movimiento de carga y personas entre áreas de producción y consumo.
- 1.20 **Contrapartida local.** PVD es una unidad ejecutora de línea del MTC y cuenta con mucha experiencia en la ejecución de programas con endeudamiento externo y también programas financiados solo con recursos del gobierno. Puede ejecutar programas de gran escala, por ejemplo, actualmente está ejecutando un programa de conservación de caminos rurales de aproximadamente US\$1.200 millones con recursos gubernamentales. El Programa está priorizado por el Gobierno de Perú y por tanto se alinea con el espacio fiscal disponible y la demanda esperada de recursos para atender la reactivación económica, teniendo recursos presupuestales asignados por el gobierno para su ejecución.
- 1.21 **Seguridad vial.** La Dirección de Seguridad Vial del MTC está encargada de impulsar y coordinar estrategias de seguridad vial. Perú necesita garantizar que sus guías de diseño de carreteras sean aplicadas en todos los tipos de carreteras. El país aún no cuenta con normativa que obligue que las auditorías e inspecciones de seguridad vial sean aplicadas y que se cuente con personal capacitado en las entidades subnacionales para garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad vial ([EEO#10](#)).
- 1.22 La operación apoyará la planificación e implementación de los estándares de seguridad vial, incluyendo herramientas tecnológicas, para garantizar una movilidad segura en los corredores intervenidos. El Programa incluye la obligación del contratista de analizar la situación de la seguridad en las vías e implementar y mantener los dispositivos necesarios para una vía segura. Las principales actividades a desarrollar son: (i) creación de programa de inspecciones de seguridad vial en los CVA, dando énfasis a los corredores con alto nivel de tráfico<sup>23</sup>; (ii) fortalecimiento de firmas supervisoras con profesionales certificados en seguridad vial, para verificar la aplicación y mantenimiento de los dispositivos de seguridad vial por parte del contratista; (iii) capacitación del personal de PVD y de los GR en auditorías e inspecciones de seguridad vial, con el objetivo de fortalecer sus capacidades en analizar los elementos de seguridad vial; y (iv) creación de metodologías y guías para que los contratistas implementen las campañas de seguridad vial en las escuelas y a los usuarios para el cuidado de la vía.

---

<sup>23</sup> Se evalúa si las inspecciones viales que se realizarán serán con la metodología de clasificación de seguridad vial por estrellas del International Road Assessment Programme (iRAP), considerando los manuales nacionales vigentes para la realización de inspecciones viales.

- 1.23 **Vulnerabilidad de la infraestructura vial a los desastres naturales y climáticos.** En Perú los fenómenos hidrometeorológicos (sequías, fuertes lluvias, inundaciones, heladas y granizadas) se incrementaron más de seis veces desde 1997 al 2006, y eventos climáticos extremos como huaicos, inundaciones, heladas y el fenómeno de El Niño, se están produciendo con mayor frecuencia e intensidad. Se ha registrado un aumento de las emergencias climáticas creciendo en un 25% entre 2003 y 2014, frente a una tendencia de estabilidad en las emergencias no climáticas (INDECI, 2015). En 2017, las pérdidas económicas por las inundaciones que azotaron al Perú ascendieron a US\$3.000 millones, equivalente al 1,6% del PIB del país (Macroconsult, 2017). Particularmente en el sector de transporte se reconoce que las amenazas naturales generan impactos negativos en la disponibilidad y el desempeño del sistema.
- 1.24 Se estima que en Perú un 89% de la infraestructura vial es altamente vulnerable a los eventos climáticos. El último evento, denominado fenómeno de El Niño costero que se produjo en marzo 2017, evidenció la poca resiliencia de la infraestructura: unos 400 puentes fueron afectados, al igual que 2.600 km de la RVN y 7.000 km de la red vial subnacional. La recuperación de estas pérdidas de la infraestructura vial requerirá un nivel de inversión de US\$3.000 millones, de acuerdo con el Plan de Reconstrucción.
- 1.25 De acuerdo a la política OP-704 del BID, se hizo un Análisis de Riesgo de Desastres (amenazas, exposición, vulnerabilidad y criticidad) de los CVA con el objetivo de identificar y priorizar los CVA y los tramos específicos que requieren estudios de evaluación de riesgo más detallados, para informar del diseño de las obras e incluir medidas estructurales o no-estructurales de resiliencia ([EEO#4](#)).
- 1.26 Así el Programa contribuirá a fortalecer el sistema de planificación, buscando mejorar tanto la eficiencia del gasto público en infraestructura de transporte, como la resiliencia del sector a los desastres naturales y climáticos, a través de: (i) diseño e implementación de un programa de capacitaciones para los GR y las empresas privadas en adaptación a los riesgos de desastres naturales y al CC (identificación de amenazas, vulnerabilidades y riesgos), e identificación de medidas estructurales y no-estructurales; (ii) establecimiento de un convenio con universidades para capacitar profesores, y así incluir en el programa educativo de carreras afines al sector transporte cursos sobre infraestructura resiliente a desastres naturales y al CC; y (iii) realización de análisis cualitativos específicos en tramos viales que permitan profundizar en los riesgos de desastres naturales y al CC<sup>24</sup>.
- 1.27 **Desarrollo local productivo.** Aunque los costos de transporte tienen una participación importante en los costos logísticos de las cadenas productivas, existen otros factores que también deben ser abordados para poder reducir los costos logísticos totales y parte de la merma de los productos<sup>25</sup>. Un estudio<sup>26</sup> realizó un análisis en el que se desagregaron los costos logísticos de cinco cadenas productivas, donde se identificó que los costos de transporte representan en algunos casos la tercera parte del total de costos logísticos, y que entre los

---

<sup>24</sup> Se evaluará la aplicación de herramientas de análisis multisectoriales para infraestructura resiliente, como el HydroBID Flood.

<sup>25</sup> Debido al mal estado de la vía.

<sup>26</sup> [BM, 2016](#).

principales factores que lo impactan están los procesos de carga y descarga, tratamiento, seguridad y certificaciones.

- 1.28 Para apoyar el tema, el Programa financiará estudios para identificar potenciales brechas en cadenas productivas. Dichos análisis permitirán al MTC coordinar con otras instituciones, públicas y privadas a nivel nacional y subnacional, a fin de que puedan implementar soluciones a dichas restricciones. El MTC ha identificado que un potencial marco institucional para la coordinación con otros sectores y el sector privado serían las Mesas Ejecutivas, que son mesas de diálogo lideradas por el MEF.
- 1.29 **Género.** En Perú, la brecha en participación en la fuerza laboral continúa siendo significativa, existiendo una fuerte segregación ocupacional por género<sup>27</sup>, el 66,7% de las mujeres trabaja en servicio y comercio, y solo 2% trabaja en transporte y comunicaciones<sup>28</sup>. Esta segregación también se observa en el bajo porcentaje de mujeres egresadas de carreras científicas, tecnológicas, ingenieriles y matemáticas (STEM, por su sigla en inglés) a nivel terciario (solo 33% del total de egresados son mujeres)<sup>29</sup> ([EEO#3](#)).
- 1.30 **Inclusión de personas con discapacidad.** El país ha avanzado en el tema de inclusión con la aprobación del Plan Nacional de Derechos Humanos, con un capítulo y ejes transversales sobre discapacidad, del Plan Nacional de Accesibilidad, entre otros. A pesar de esto, el país aún posee un gran desafío para la inclusión de personas con discapacidad en distintas materias, como acceso a empleo, donde las cuotas laborales de 3% a 5% establecidas por Ley no son cumplidas<sup>30</sup> ([EEO#5](#)).
- 1.31 **Transparencia.** En la última década, ALC se ha visto afectada por una serie de escándalos de corrupción (Balan, 2011; Casas Zamora y Carter, 2017) vinculados en muchos casos con la contratación de grandes obras de infraestructura (Campos et al., 2019). Existe consenso en que la ineficiencia en la gestión de los proyectos de infraestructura acarrea costos adicionales significativos. Si bien es difícil de cuantificar e identificar cuánto es atribuible a la corrupción, un estudio del Banco Mundial (BM, 2009) sugiere que los costos de transacción asociados a corrupción oscilarían entre el 5% y el 20%. Paterson y Chaudhuri (2007) estimaron que las pérdidas anuales por corrupción en el sector transporte en países en desarrollo podrían ascender a US\$18 mil millones.
- 1.32 Actualmente el Banco se encuentra elaborando un marco de principios de transparencia e integridad en infraestructura que involucrará todo el ciclo de la infraestructura, desde la selección hasta la finalización de la obra y ejecución del contrato, y tendría en cuenta los múltiples actores e intereses que interactúan en dichos procesos. Este marco, que deberá ser aplicado en obras financiadas por

---

<sup>27</sup> La segregación ocupacional por género está directamente relacionada con las brechas salariales y la calidad del empleo ([Das, S. y Kotikula, A, 2019](#)).

<sup>28</sup> BID. Perú: Diagnóstico de la Cadena de Valor de la Provisión de Infraestructura de Transporte, su Operación y Servicios Conexos y Elaboración de un Plan de Acción de Género. Presentación.

<sup>29</sup> [BM, 2019.](#)

<sup>30</sup> [MIDIS.](#)

el Programa, complementará el esfuerzo de MTC de “combatir actos de corrupción y fomentar acciones y conductas éticas, integrales y transparentes”<sup>31</sup>.

- 1.33 **Evidencia de la efectividad de las intervenciones.** Existe una relación inversa entre exportaciones y costos internos de transporte, con lo cual intervenciones diseñadas para reducirlos pueden tener un impacto significativo en las exportaciones. Dicha relación es corroborada para los cinco países (Brasil, Chile, Colombia, México y Perú) analizados en el estudio realizado del BID<sup>32</sup>, en el cual se establece que las mejoras en infraestructura representan un impacto positivo y significativo en las exportaciones de los países estudiados. Para el caso de un país andino, se estima que una reducción del 1% en los costos de transporte se asocia con un incremento del 2,9% en la exportación de productos.
- 1.34 **Conocimiento del Banco sobre el sector y lecciones aprendidas.** El Banco ha acompañado al sector vial con una participación en la administración, formulación y financiamiento de numerosos proyectos de transporte, como: (i) Programa Sectorial de Transporte Vial (2212/OC-PE); (ii) Mejoramiento Carretera Lima-Canta-Huallay-Unish (2769/OC-PE); (iii) Metro de Lima, Línea 2 y 4 (3373/OC-PE); (iv) Programa de Apoyo al Transporte Subnacional - PATS (3587/OC-PE); y (v) Proyecto Mejoramiento de la Carretera Huánuco-Conococha, Sector Huánuco-Huallanca, Ruta PE-3N (3881/OC-PE). En cuanto a las lecciones aprendidas, que serán incorporadas en el presente Programa, se destacan: (i) apoyar los procesos de fortalecimiento institucional a entidades del sector vial para una buena coordinación en la ejecución del proyecto; (ii) poner a disposición herramientas de Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) para la gestión de la operación y mantenimiento de la infraestructura; (iii) fortalecer los aspectos de seguridad vial; y (iv) incluir la gestión de riesgos por desastres naturales, considerando los efectos del CC e inclusión de medidas de resiliencia en el diseño de las obras. Adicionalmente, se buscará continuar las buenas prácticas de los contratos de rehabilitación, mejoramiento, y conservación para mejoría de la gestión vial del sector, como las realizadas en los proyectos antes indicados, mayores especificaciones respecto a escenarios de retrasos en la ejecución de obra y su impacto en los costos de conservación, disponibilidad de materiales de obras, entre otros aspectos.
- 1.35 **Estrategias del gobierno y del Banco con el país.** El Programa está alineado: (i) con el Proregión y el PNIC (§1.2, §1.3); y (ii) con la Estrategia del Banco con Perú 2017-2021 (GN-2889) de mejorar la disponibilidad de la infraestructura, por promover mejoras en la RVD. La operación está incluida en la Actualización del Anexo III del Programa de Operaciones 2020 (GN-2991-3).
- 1.36 **Alineaciones estratégicas.** La operación además es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2024 (AB-3190-2), y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (i) Productividad e Innovación, mediante la mejoría de las condiciones de acceso de productos a corredores logísticos del país; (ii) Integración Económica, mediante la provisión de infraestructura de transporte que contribuye a integrar el territorio del país y facilitar los intercambios

<sup>31</sup> [MTC, 2019.](#)

<sup>32</sup> [BID. Muy lejos para exportar: Los costos internos de transporte y las disparidades en las exportaciones regionales en América Latina y el Caribe](#), 2013. Editores: Mauricio Mesquita Moreira, Juan Blyde, Christian Volpe y Danielken Molina.

comerciales regionales y globales; y (iii) Inclusión Social e Igualdad, al promover medidas que contribuirán a la generación de empleos e integración de grupos sociales en el mercado laboral. Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, por buscar incorporar mujeres en actividades económicas tradicionales y no tradicionales; (ii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al prever el fortalecimiento institucional de entes nacionales y subnacionales en temas de infraestructura; y (iii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, por prever el ajuste de diseños de proyectos para reducir impactos de eventos climáticos extremos en la infraestructura. 1,00% de los recursos de la operación se invierten en actividades de mitigación y adaptación al CC, según [la metodología conjunta de los BMD](#) de estimación de financiamiento climático<sup>33</sup>. Estos recursos contribuyen a la meta de financiamiento climático del BID, 30% del volumen de aprobaciones anualmente.

- 1.37 El Programa es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al apoyar la provisión a servicios de infraestructura para la integración regional y global; (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Integración y Comercio (GN-2715-11) al buscar reducir los costos logísticos y facilitar el comercio; (b) Transporte (GN-2740-12) al apoyar a mejorar la conectividad de comunidades aisladas; (c) Género y Diversidad (GN-2800); y (d) Cambio Climático (GN-2835-8) conforme presentado en ¶1.36. La operación contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12) de “caminos construidos o mejorados (km)”.
- 1.38 Con el fin de contribuir con la mejora de oportunidades para la mujeres el programa incluye el: (i) diseño e implementación de un programa de capacitaciones para mujeres en sectores no tradicionales (topografía, manejo de drones, mecánica y personal de obra calificado); (ii) diseño e implementación de un piloto para inclusión de mujeres en servicios de construcción de infraestructura de transporte; (iii) implementación de medidas para prevenir y mitigar la violencia de género, incluyendo apoyo a las empresas contratistas en el desarrollo o implementación de códigos de conducta y convivencia, y talleres sobre acoso y violencia contra las mujeres para las empresas contratistas; y (iv) diseño e implementación de un programa de mentoría con pasantías remuneradas para mujeres estudiantes o egresadas de unidades de educación superior en áreas relacionadas con el sector transporte. Destáquese que esa última medida será una **acción innovadora** promovida en el sector transporte en el país.
- 1.39 El tema de inclusión de personas con discapacidad será apoyado a través de la realización de un plan estratégico para diagnosticar el actual escenario y desarrollar estrategias de capacitación e integración de estas personas en las cadenas productivas locales, que será financiado con recursos de ATN/OC-18062-PE.

## **B. Objetivos, componentes y costo**

- 1.40 **Objetivos.** El objetivo del Programa es contribuir a mejorar la competitividad del país mediante la reducción de los costos logísticos. Los objetivos específicos son: (i) reducción de los costos de operación vehicular en las vías intervenidas;

---

<sup>33</sup> El cálculo considera elementos de drenajes viales y otros elementos menores en vías secundarias ([EEO#4](#)).



y (ii) reducción de los costos de tiempos de viajes de los usuarios en las vías intervenidas.

- 1.41 **Componente 1. Inversiones y conservación por niveles de servicio (US\$815,30 millones, de los cuales financiamiento BID: US\$107,71 millones).** Serán financiados: (i) la rehabilitación de 2.387 km de la RVD a nivel de soluciones básicas para carretera de bajo tránsito<sup>34</sup>, mediante un contrato integral que incluye obra<sup>35</sup>, diseño y conservación. Las intervenciones utilizarán la geometría y plataforma existente de la vía y podrán incluir mejoras puntuales de curvas por motivos de seguridad vial, colocación de obras de arte menores, drenaje y dispositivos de señalización y seguridad vial<sup>36</sup>; así como consideraciones de adaptación al CC y de accesibilidad universal; (ii) conservación por niveles de servicio de 3.255 km de vías, que incluye acciones de transitabilidad y la conservación periódica de puentes; (iii) actividades de supervisión tercerizada, tanto para rehabilitación y mejoramiento, como conservación de las vías; y (iv) estudios de ingeniería para aquellas vías cuyos flujos de tráfico superen a 1.000.000 de ejes equivalentes.
- 1.42 Todos los caminos del Programa conectan centros de producción con centros de acopio o con un corredor logístico nacional. La selección de las vías resulta de los análisis realizados en los planes de logística del país (¶1.2). Los criterios adicionales aplicados para priorizar las vías del Programa fueron: (i) importancia del corredor nacional al que se conecta; (ii) índice de competitividad regional; (iii) integración fronteriza comercial; (iv) cadena logística movilizadora; y (v) nivel de desarrollo de estudios. Las vías actualmente se encuentran a nivel de trocha o en mal estado, y su intervención permitirá mejorar las condiciones de transporte de las 17 cadenas logísticas<sup>37</sup> que están identificadas como las principales usuarias del Programa, buscando reducir los costos logísticos de dichas cadenas prioritarias.
- 1.43 **Componente 2. Seguimiento y monitoreo de los impactos del Programa (US\$23,2 millones, de los cuales financiamiento BID: US\$3,82 millones).** Serán financiados: (i) el diseño e implementación de un sistema integrado de información para el monitoreo y evaluación de la gestión del transporte; y (ii) evaluación de impacto del Programa. Asimismo, el componente considera el financiamiento para el desarrollo de módulos de seguimiento específicos georreferenciados que permitan el seguimiento del Programa. Asimismo, como parte del desarrollo del sistema se debe realizar el relevamiento permanente de niveles de tráfico en los diversos tramos del Programa, y el levantamiento de inventarios viales considerando Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT). Para la evaluación de impacto se considerará el levantamiento de la línea base,

---

<sup>34</sup> Según el documento técnico de soluciones básicas en carreteras no pavimentadas y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial del MTC, se considera caminos de bajo tránsito a aquellas por debajo de los 100.000 ejes equivalentes.

<sup>35</sup> El término “obra” en concordancia con el documento de Políticas de Adquisiciones de Bienes y Obras (GN-2349-15) para los procesos con financiamiento del Banco, se refiere al “servicio de gestión” contemplado en la legislación nacional.

<sup>36</sup> Señales preventivas, señales reglamentarias, informativas, marcas en el pavimento, tachas refractivas y reductores de velocidad.

<sup>37</sup> Aceituna, alfalfa, cebolla, maracuyá, palta, uva, legumbres, cereales, pimientos, tubérculos, café, mango, plátano, tomate, productos lácteos, azúcar y derivados y cacao.

monitoreo de las variables durante la ejecución y luego de culminado el Programa, levantar información para evaluar los impactos generados.

- 1.44 **Componente 3. Fortalecimiento institucional para la gestión integrada de transporte y competitividad (US\$4,9 millones, de los cuales financiamiento BID: US\$2,40 millones).** Serán financiados: (i) actividades de fortalecimiento institucional a los GR especialmente en tecnología y SIT a fin de que puedan incorporar estos elementos en las diversas fases del ciclo del proyecto, desde la planificación hasta la operación; (ii) capacitaciones y formación de auditores e inspectores de seguridad vial en ámbitos subnacionales; (iii) realización de un análisis de cadenas de valor activas e identificación de cadenas adicionales con potencial exportador que circulan por las vías del Programa; (iv) desarrollo de capacitaciones institucionales en GR, empresas y entidades privadas para la adaptación al CC; y (v) el fomento al acceso de las mujeres a oportunidades de empleo en las cadenas de transporte<sup>38</sup>.
- 1.45 **Otros gastos (US\$18,20 millones, de los cuales financiamiento BID: US\$0,38 millones).** El Programa incluye financiamiento para actividades de gestión del Programa: (i) gastos operativos y administrativos del OE para la implementación del Programa; (ii) acciones de fortalecimiento institucional al OE, tanto a la sede como a sus oficinas desconcentradas, incluyendo el diseño e implementación de un plan de digitalización del OE; (iii) implementación de una Oficina de Gestión de Proyectos Internos para la modernización de todos sus procesos, la cual acompañará la gestión del OE a nivel central, unidades zonales y oficinas de enlace; y (iv) auditorías financieras externas, esta última financiada con recursos del préstamo.
- 1.46 **Beneficiarios.** Los beneficiarios directos del Programa serán las poblaciones de las 39 provincias aledañas a los CVA, estimada en 4.190.503 habitantes, de las cuales 51% son mujeres, 11% son personas con alguna discapacidad y 52% son de origen nativo<sup>39</sup>. Asimismo, se beneficiarán los productores, exportadores y transportistas que serán usuarios de la RVD, y el tejido productivo de Perú en general.

### C. Indicadores claves de resultados

- 1.47 El Programa se diseña para obtener los siguientes resultados principales, que serán evaluados con base a los indicadores propuestos en la matriz de resultados (Anexo II): (i) reducción del costo anual de operación vehicular; (ii) reducción del costo del tiempo de viaje; y (iii) índice medio diario que refleja el nivel de tránsito de la vía. Los indicadores de los objetivos general y específicos de desarrollo y de productos serán verificados directamente y se compararán con los valores presentados en la matriz de resultados.
- 1.48 **Viabilidad técnica y económica.** Se realizó una evaluación social ([EEO#1](#)), y para los proyectos de la muestra del Programa (¶2.2) se estima un Valor Actual Neto Económico (VANE) de US\$67,69 millones y una Tasa Interna de Retorno

---

<sup>38</sup> [EEO#3](#).

<sup>39</sup> [Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2017.](#)



Económico (TIRE) de 18,6%<sup>40</sup>. El proyecto ya ha sido declarado viable por el MEF<sup>41</sup>.

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 La operación se ejecutará como un préstamo de inversión bajo la modalidad “Programa de Obras Múltiples” (GOM), dado que los proyectos son físicamente similares, pero independientes entre sí. Los plazos preliminares de este Programa son de tres años para iniciar y cinco años para ejecutar las obras comprendidas.
- 2.2 **Muestra y criterios de elegibilidad.** El Programa cuenta con una muestra representativa de proyectos de US\$465 millones, que representa el 54% del valor del Programa, y abarca los corredores: (i) Tacna 1; (ii) Moquegua/Arequipa 1; (iii) Apurímac; (iv) Cusco/Madre de Dios 1; (v) Huancavelica/Ayacucho; y (vi) Tumbes. Los corredores considerados tienen características similares, considerando que conectan centros de producción con corredores logísticos nacionales y fueron seleccionados aplicando criterios de priorización homogéneos a un universo más grande de caminos<sup>42</sup>, cumpliendo con los requisitos definidos para el Programa. Los criterios de elegibilidad usados para la muestra, y que todos los proyectos del Programa deberán cumplir son: (i) estar identificados en el Proregión o ser un CVA que conecta zonas productoras con centros de acopio o con corredores logísticos nacionales; (ii) no corresponder a proyectos de categoría “A” en la clasificación socioambiental; (iii) contar con estudios de preinversión aprobados; y (iv) tener una rentabilidad social positiva.
- 2.3 **Costo y modalidad de financiamiento.** El Programa tendrá un costo total de US\$861,60 millones, donde US\$114,30 millones serán financiados con Capital Ordinario (CO) del Banco, y US\$747,30 millones serán financiados por el Prestatario como contrapartida. La síntesis es presentada a continuación.

---

<sup>40</sup> Para el programa integral se ha estimado una TIRE de 24,3% y un VANE de US\$179,07 millones. [La tasa social de descuento establecida por Sistema Invierte es de 8%.](#)

<sup>41</sup> [El programa, código 2472672, fue declarado viable el 16/06/20.](#)

<sup>42</sup> Ver [EEO#2](#).

**Cuadro 1. Costos estimados del Programa (US\$ millones)**

<b>Componentes</b>	<b>BID</b>	<b>Local</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Componente I. Inversiones y conservación por niveles de servicio	107,70	707,60	<b>815,3</b>	94,7
Componente II. Seguimiento y monitoreo de los impactos del Programa	3,82	19,38	<b>23,20</b>	2,7
Componente III. Fortalecimiento institucional para la gestión integrada de transporte y competitividad	2,40	2,50	<b>4,90</b>	0,6
Otros gastos	0,38 <sup>43</sup>	17,82	<b>18,20</b>	2,0
<b>Total</b>	<b>114,30</b>	<b>747,30</b>	<b>861,60</b>	<b>100,0</b>

**Cuadro 2. Proyección de desembolsos (US\$ miles)**

<b>Fuente</b>	<b>Año</b>					<b>Total</b>
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	
BID	10.500	25.500	55.500	15.300	7.500	114.300
Local	68.752	166.648	363.188	100.138	48.574	747.300
<b>Total</b>	<b>79.252</b>	<b>192.148</b>	<b>418.688</b>	<b>115.438</b>	<b>56.074</b>	<b>861.600</b>
% desembolsos	9,2	22,3	48,6	13,4	6,6	100,00

## **B. Riesgos ambientales y sociales**

- 2.4 De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703), este Programa se clasifica como Categoría “B”. El Programa realizará la rehabilitación y conservación de RVD a nivel de soluciones básicas e incluye la mejora de la superficie de rodadura sobre el eje existente de la carretera, el mejoramiento de curvas por motivos de seguridad vial y la conservación rutinaria y periódica. Dichas labores podrán generar impactos ambientales y sociales negativos localizados, de corta duración, no escalables y mitigables mediante medidas de mitigación estándar.
- 2.5 Los potenciales impactos y riesgos socioambientales son los típicos relacionados a la magnitud del servicio de mantenimiento que se realizará en las vías: generación de polvo, ruido, desechos, emisiones de gases de efectos invernaderos, derrame accidental de combustible, molestia temporal de fauna, disrupción al tránsito, riesgo de accidentes, contagio de COVID-19 y quejas de la población. Los impactos y riesgos anteriormente descritos pueden ser evitados, mitigados y controlados mediante medidas y acciones de manejo efectivas y conocidas por el sector, las cuales han sido incluidas en los Planes de Gestión Ambientales y Sociales (PGASs) de los proyectos de la muestra y en el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para los proyectos que aún no han sido evaluados. Se incluyen planes para la prevención y respuesta al COVID-19 y mecanismos de gestión de quejas y reclamos.
- 2.6 Las actividades a ser desarrolladas con el Programa no generarán situaciones de reasentamiento involuntario, desplazamiento económico, afectación significativa negativa a poblaciones indígenas, ni a afectación negativa a áreas naturales protegidas ni a hábitats críticos.

<sup>43</sup> Los recursos del Préstamo para el rubro de otros gastos solo financiarán las auditorías financieras.

- 2.7 Inicialmente estas obras ya contaban con Evaluaciones Ambientales Preliminares (EVAPs) realizadas por PVD. No obstante, se identificaron vacíos los cuales fueron cubiertos a través de la preparación de Análisis Ambientales y Sociales (AASs) y sus respectivos PGASs para los seis proyectos de la muestra, con lo cual se lograron obtener evaluaciones e instrumentos de gestión ambiental y social que cumplen con las políticas de salvaguardias del BID y sus directivas activadas para el presente Programa. Para los proyectos futuros se elaboró un MGAS que establece el tipo de gestión que debe realizar PVD con el fin de evitar y mitigar los riesgos ambientales y sociales potenciales de la operación, de conformidad con las salvaguardias del BID.
- 2.8 La consulta pública significativa para los proyectos de la muestra se llevó a cabo de manera virtual el 05 de octubre de 2020. Respecto a los principales resultados de la consulta significativa, los grupos que participaron de la misma indicaron su aceptación al proyecto y los temas de preocupación estuvieron referidos a oportunidades de mano de obra, afectaciones por cierres temporales de vías y manejo de proveedores locales. Todas las consultas fueron respondidas por los funcionarios de PVD<sup>44</sup>. Las versiones de los documentos ambientales y sociales aptas para publicación, que incluyen el plan de consulta, están disponibles en el sitio web del Banco desde el 15 de setiembre 2020.
- 2.9 El riesgo de desastres naturales se clasifica moderado Tipo 1, debido a que las obras se implementarán en zonas expuesta a deslizamientos de tierras, caídas de rocas, flujos, movimientos en masa, heladas, huaicos e inundación fluvial.

### **C. Riesgos fiduciarios**

- 2.10 En materia de adquisiciones, se utilizarán todas las políticas vigentes para adquisiciones tanto de obras, bienes y consultorías<sup>45</sup>. Considerando que el organismo ejecutor tiene amplio conocimiento y experiencia en la implementación de proyectos financiados por el Banco, y conocen igualmente las políticas de gestión financiera y operativa del Banco, no se prevén riesgos fiduciarios importantes. Sin embargo, se considerarán, de igual forma, acciones relacionadas con el fortalecimiento del OE a través de capacitación, asistencia y supervisión en materia fiduciaria por parte del equipo fiduciario.

### **D. Otros riesgos y temas claves**

- 2.11 **Priorización por el gobierno.** A pesar del Programa estar priorizado en el PNIC (§1.2), debido al limitado espacio fiscal y considerando el mayor gasto fiscal a consecuencia del COVID-19 y del plan de reactivación económica, hay un riesgo medio-alto de reducción de recursos presupuestales para el Programa por el gobierno. Para mitigar el riesgo se prevé: (i) apoyo técnico a las autoridades del MTC y del MEF para que cuenten con la información apropiada sobre los beneficios económicos y de desarrollo esperados del Programa; y (ii) monitoreo de aportes de recursos de contrapartida local y de la priorización de proyectos en el PNIC.

---

<sup>44</sup> [Informes de los procesos de consulta.](#)

<sup>45</sup> [De acuerdo con las Políticas del Banco, los principios básicos de adquisiciones son: valor por dinero, economía, eficiencia, igualdad de oportunidades, transparencia e integridad.](#)

### III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

#### A. Resumen de los arreglos de implementación

- 3.1 **Responsabilidad de ejecución del proyecto.** El MTC, a través del OE PVD, coordinará y administrará la ejecución del Programa, incluidas las acciones de ejecución fiduciaria, la supervisión de obras y los temas sociales y ambientales y fortalecimiento institucional para la gestión integrada del transporte y la competitividad. Si bien la competencia de la RVD es de los GR, PVD cuenta con convenios específicos con cada GR para poder intervenir en dichas vías.
- 3.2 Las funciones de PVD incluyen: (i) planear, coordinar, dirigir y evaluar la ejecución de obras; (ii) formular el plan operativo y la formulación del presupuesto anual; (iii) coordinar ante el MEF las gestiones de los recursos de contrapartida nacional y de desembolsos; (iv) verificar los presupuestos; (v) revisar y dar conformidad a estudios y expedientes; y (vi) elaborar y proponer las bases de concursos y licitaciones.
- 3.3 Las responsabilidades de PVD en lo referente a la ejecución del Programa incluyen: (i) contratación de la ejecución y supervisión de obras; (ii) programación y seguimiento físico y financiera de los contratos; (iii) implementación y operación de acciones de seguimiento y monitoreo del Programa; (iv) mantener adecuados controles y registros contables y financieros para verificación del Banco y de la auditoría externa; (v) preparar y remitir al Banco las solicitudes de desembolsos; y (vi) preparar y remitir al Banco los informes financieros, de la ejecución del Programa y los estados financieros auditados.
- 3.4 **Esquema de implementación del proyecto.** Cada CVA será ejecutado mediante un contrato integral en el que un solo contratista se encargará de la ejecución de un CVA. Las principales acciones para implementar por cada contratista en el CVA son la realización del programa de gestión vial, los trabajos de mejoramiento y conservación, incluyendo el servicio de atención de emergencias. Adicionalmente se contratará la supervisión integral por cada CVA.
- 3.5 **Serán condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso: El prestatario, a través del Organismo Ejecutor (OE), deberá presentar evidencia de que haya sido aprobado y entrado en vigencia el Manual Operativo del Programa (MOP), incluyendo como anexo los Análisis Ambientales y Sociales con sus Planes de Gestión Ambientales y Sociales de la muestra y el Marco de Gestión Ambiental y Social y un capítulo sobre los requisitos y procedimientos ambientales y sociales del Programa.** La medida es necesaria dado que la experiencia del Banco en la región indica que la aprobación del MOP<sup>46</sup> previamente al primer desembolso contribuye a la organización interna del OE para la implementación de la operación.
- 3.6 El MOP deberá incluir, cuando menos: (i) procedimientos técnicos y fiduciarios requeridos para la implementación del proyecto; y (ii) requisitos ambientales y sociales del Programa ([EEO#8](#)).

---

<sup>46</sup> El MOP del Programa será único y aplicará para todas las fuentes de financiamiento.

- 3.7 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** Se regirán según las condiciones establecidas en las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-15)<sup>47</sup>. Se seguirán las precisiones establecidas en el Plan de Adquisiciones (PA) en el cual se establecerá la estrategia de adquisiciones, incluyendo los métodos apropiados, la modalidad de supervisión y monitoreo de las adquisiciones dentro del Programa, así como los casos de uso de los sistemas nacionales de adquisiciones; todo lo anterior en línea con el anexo de Acuerdos y Requisitos Fiduciarios (Anexo III).
- 3.8 **Acuerdos y Requisitos Fiduciarios (ARF).** Los ARF establecen el marco de gestión financiera y de planificación al igual que de supervisión y ejecución de adquisiciones aplicables para la ejecución del Programa. Los recursos del préstamo podrán desembolsarse mediante las modalidades de anticipo de fondos y pago directo al proveedor. En el caso de la modalidad de anticipo de fondos se realizarán desembolsos basados en proyecciones de gastos por hasta 180 días. El porcentaje mínimo que se requerirá para la reposición de anticipo de fondos será del 80%. El OE presentará estados financieros auditados anuales y final del Programa, en los términos y plazos requeridos por el Banco en sus políticas. Para tal efecto, la OE se compromete a seleccionar y contratar una firma de auditoría independiente aceptable al Banco por el periodo de duración del Programa.
- 3.9 **Reconocimiento de gastos.** El Banco podrá reconocer con cargo al aporte local, hasta por la suma de US\$204.107.915,70 (27% del monto estimado del aporte local), gastos elegibles efectuados por el Prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, para aquellos gastos de obras, servicios y consultorías, contempladas en los componentes del Programa, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 31 de enero 2020, fecha de aprobación del Perfil de Proyecto, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo. Asimismo, considerando que el OE ya viene llevando a cabo procesos de licitación para la selección de contratistas que ejecutarán las obras en los CVA, a solicitud del OE se podrá considerar la contratación anticipada, para lo cual se evaluará cada proceso llevado a cabo a fin de verificar su alineamiento con los principios establecidos en las políticas de adquisiciones del Banco (ver GN-2349-15, GN-2350-15 y la Política sobre reconocimiento de gastos, financiamiento retroactivo y adquisición anticipada [GN-2259-1]).
- 3.10 **Auditorías.** Durante el periodo de desembolso del préstamo, dentro de los 180 días siguientes al cierre del ejercicio fiscal del OE, se presentarán al Banco los estados financieros auditados anuales del Programa. La auditoría será efectuada por auditores independientes aceptables al Banco. La determinación del alcance y otros aspectos relacionados se regirá por la Política de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el Banco (OP-273-12) y la Guía de Estados Financieros y Auditoría Externa. Los costos de auditoría serán financiados con recursos del Programa. La contratación de la firma auditora estará a cargo del ejecutor.

---

<sup>47</sup> Considerando que el Componente 1 incluye obra, diseño y conservación en un solo contrato, se utilizará los pliegos para diseño y construcción.

## **B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados**

- 3.11 El Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#2](#)) acompañará la ejecución de la operación en conformidad con los indicadores y las metas definidos en la Matriz de Resultados (Anexo II). Para las acciones de seguimiento, se utilizarán los siguientes instrumentos: (i) informes semestrales, indicando los avances en el desempeño global del proyecto en base a los indicadores de la matriz de resultados, el seguimiento de la ejecución física y financiera en base al Plan Operativo Anual (POA), Plan de Ejecución Plurianual (PEP), PA, proyección de desembolsos, y el cumplimiento de recomendaciones de la auditoría externa; (ii) informes de cumplimiento ambiental y social cada 40 días contados a partir del final de cada semestre calendario; (iii) estados financieros auditados; y (iv) informe de terminación de Programa. El Banco realizará seguimiento mediante visitas de inspección y misiones de administración.
- 3.12 **Esquema de evaluación.** Para la evaluación de los resultados esperados del Programa, se realizará una evaluación de impacto que comparará la evolución de indicadores específicos en el área intervenida y en las zonas de control, y una evaluación económica ex post en base al modelo desarrollado para la evaluación económica ex ante. Esta última a ser ejecutada dentro de los últimos seis meses del plazo original de desembolso o sus extensiones ([EER#2](#)).
- 3.13 **Evaluación de impacto.** En el marco del Programa, se realizará una evaluación de impacto que buscará cuantificar los efectos causales de la intervención en variables socioeconómicas, indicadores de transporte, empresas, precios y comercio. Para evaluar los impactos del Programa se utilizará una metodología de diferencias en diferencias. Para ello, se observará la variación de las variables en el tiempo en el camino intervenido respecto a aquellos observados en los caminos de control.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		PE-L1252
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	<div>-Inclusión Social e Igualdad</div> <div>-Productividad e Innovación</div> <div>-Integración Económica</div> <div>-Equidad de Género y Diversidad</div> <div>-Cambio Climático</div> <div>-Capacidad Institucional y Estado de Derecho</div>	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	-Vías construidas o mejoradas (km)	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2889	1.4 Mejorar la infraestructura disponible
Matriz de resultados del programa de país		La intervención no está incluida en el Programa de Operaciones de 2021.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		10.0
3.1 Diagnóstico del Programa		2.5
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.5
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		4.0
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		9.5
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		5.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Medio Bajo
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Contabilidad y emisión de informes.  Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		

La operación PE-L1252, por un monto de US\$114.300.000 tiene como objetivo general contribuir a mejorar la competitividad del país mediante la reducción de los costos logísticos. Los objetivos específicos son: (i) la reducción de los costos de operación vehicular en las vías intervenidas; y (ii) la reducción de los costos de tiempos de viajes en las vías intervenidas. El aporte local es de US\$747.300.000.

La propuesta de préstamo presenta un diagnóstico sólido de la problemática. Las soluciones propuestas son apropiadas para dar respuesta a los problemas identificados y sus factores contribuyentes. La matriz de resultados es congruente con la lógica vertical del proyecto, presentando indicadores adecuados a nivel de resultados e impactos. Los indicadores de resultado están apropiadamente definidos para medir los logros alcanzados por el programa y el cumplimiento de sus objetivos específicos. Los indicadores de impacto reflejan la contribución a los objetivos económicos congruentes con reducir el costo logístico de los beneficiarios, así como incrementar el valor agregado bruto agrícola en la zona intervenida.

La evaluación económica reporta una tasa interna de retorno de 18.6%, mayor a la tasa de descuento de 8% utilizada por el gobierno peruano. El análisis de sensibilidad muestra que el proyecto es aún rentable ante disminuciones de 10% de los beneficios esperados o aumentos de 10% de los costos estimados.

El plan de monitoreo y evaluación propone realizar una evaluación de impacto de los indicadores de resultado incluidos en la matriz de resultado. El diseño de la evaluación es claro en definir las preguntas de evaluación y la metodología a utilizar. Las actividades de monitoreo y evaluación serán realizadas por el organismo ejecutor, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de Provias Descentralizado, en coordinación con el Banco.

## Anexo II. Matriz de Resultados

<b>Objetivo del Proyecto:</b>	El objetivo general es contribuir a mejorar la competitividad del país mediante la reducción de los costos logísticos. Los objetivos específicos son: (i) reducción de los costos de operación vehicular en las vías intervenidas; y (ii) reducción de los costos de tiempos de viajes en las vías intervenidas.
-------------------------------	--

## Objetivo General de Desarrollo

Indicadores	Unidad de Medida	Valor de Línea de Base	Año Línea de Base	Año esperado para el Logro	Meta	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Objetivo General de Desarrollo: Contribuir a mejorar la competitividad del país mediante la reducción de los costos logísticos</b>							
Reducción del costo logístico total a nivel de ventas de empresas	%	0	2019	2025	15%	Pregunta “[...] el costo logístico total como % de ventas de su empresa?” de la Encuesta Nacional de Logística del Ministerio de Transportes y Comunicaciones / BID	Será observado al término del proyecto
Valor agregado bruto por año según actividad económica “Agricultura, Ganadería, Caza y Silvicultura”, por Departamento	En miles de soles en precios constantes de 2007	Apurímac - 465.322	2019	2025	Apurímac – 535.120	Estadística de valor agregado bruto por año, según actividad económica. Instituto Nacional de Estadística e Informática	Meta considera crecimiento de 15% sobre el valor de la línea de base será observado al término del proyecto
		Cusco - 1.080.753			Cusco – 1.242.866		
		Huancavelica - 301.454			Huancavelica – 346.672		
		Moquegua – 100.000			Moquegua – 115.000		
		Tacna – 511.053			Tacna – 587.711		
		Tumbes - 192.294			Tumbes – 221.138		



## Objetivos de Desarrollo Específicos

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Fin del Proyecto	Año 5	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo Específico de Desarrollo 1: Reducción de los costos de operación vehicular en las vías intervenidas							
Costo de operación vehicular (VOC) en las vías intervenidas <sup>1</sup>	US\$ constantes por veh/km	Automóvil – 0,369	2019	2025	Automóvil – 0,209	Estudio de tránsito. <i>Highway Development and Management</i> (HDM-4)  Responsable: Provias Descentralizado (PVD)	Informe de Evaluación Ex post del Programa
		Autobuses – 1,010			Autobuses – 0,873		
		Camiones – 1,484			Camiones – 1,039		
		Promedio flota – 0,954			Promedio flota – 0,707		
Objetivo Específico de Desarrollo 2: Reducción de los costos de tiempo de viaje de los usuarios en las vías intervenidas							
Costos de tiempo de viaje en las vías intervenidas <sup>2</sup>	US\$/km	Automóvil – 0,154	2019	2025	Automóvil – 0,094	Estudio de tránsito. <i>Highway Development and Management</i> (HDM-4)  Responsable: PVD	Informe de Evaluación Ex post del Programa
		Autobuses – 1,450			Autobuses – 0,819		
		Camiones – 0,121			Camiones – 0,084		
		Promedio flota – 0,575			Promedio flota – 0,332		
Índice Medio Diario (IMD) promedio de los tramos, considerando todos los tipos de vehículos <sup>3</sup>	Vehículos/día	107	2019	2025	139	Informes de Supervisión  Responsable: PVD	Considera todo tipo de vehículos; resulta del promedio de IMD de tramos de la muestra representativa, ponderados por longitud de cada tramo

<sup>1</sup> Los corredores considerados fueron: Tacna; Moquegua/Arequipa 1; Apurímac; Cusco/Madre de Dios 1; Huancavelica/Ayacucho; y Tumbes.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

## Productos

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Componente 1: Inversiones y conservación por niveles de servicio</b>											
Carreteras mejoradas <sup>4</sup>	Km	0	2020	0	350	1.200	837	0	2.387	Informes de Supervisión Responsable: PVD	
Carreteras conservadas por niveles de servicios <sup>5</sup>	Km	0	2020	400	500	950	2.250	3.255	3.255	Informes de Supervisión Responsable: PVD	
Estudio de solución definitiva concluido para vías con tráfico superior a 1.000.000 de ejes equivalentes	Km	0	2020	0	0	0	500	0	500	Informe de Supervisión Responsable: PVD	
<b>Componente 2: Seguimiento y monitoreo de los impactos del Programa</b>											
Evaluación de impacto realizada	Unidad	0	2020	0	0	0	0	1	1	Informe de Supervisión Responsable: PVD	
<b>Componente 3: Fortalecimiento institucional para la gestión integrada</b>											
Colaboradores de gobiernos subnacionales capacitados en gestión integrada del transporte	Número de colaboradores de gobiernos subnacionales	0	2020	0	80	80	0	0	160	Informes de Supervisión Responsable: PVD	
Personas capacitadas en seguridad vial	Unidad	0	2020	0	50	50	50	30	180	Informes de Supervisión	

<sup>4</sup> Incluye la mejora de la vía con pavimentos económicos sobre el eje existente de la carretera y ensanchamientos por motivos de seguridad vial.

<sup>5</sup> La conservación considera la totalidad de los corredores viales del Programa. Los valores anuales son los kms que serán conservados en el año determinado, por lo tanto, no se suman.

										Responsable: PVD	
Análisis de brechas en cadenas de valor realizada	Unidad	0	2020	0	1	0	0	0	1	Informe de progreso Responsable: PVD	
Talleres de capacitación sobre adaptación riesgos de desastres y cambio climático en infraestructura de transporte realizados	Unidad	0	2020	0	0	0	7	3	10	Informe de progreso Responsable: PVD	
Mujeres capacitadas en tareas en sectores no tradicionales	Unidad	0	2020	10	10	10	10	10	50	Informe de progreso Responsable: PVD	Pro-género
Programa de pasantías para vincular mujeres al sector transporte diseñado	Unidad	0	2020	0	1	0	0	0	1	Informe de progreso Responsable: PVD	Pro-género
Generación de mano de obra directa en la obra <sup>6</sup>	Unidad	0	2020	3.200	4.000	7.600	18.000	26.040	26.040	Informes de Supervisión Responsable: PVD	

<sup>6</sup> Considera la totalidad de los corredores del Programa. Los valores anuales son empleos generados en el año determinado, por tanto, no se suman.

## **ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS**

<b>PAÍS</b>	República del Perú
<b>PROYECTO N°:</b>	PE-L1252
<b>NOMBRE:</b>	Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Regional (PROREGIÓN 1)
<b>ORGANISMO EJECUTOR</b>	Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC): a través de Provias Descentralizado (PVD)
<b>EQUIPO FIDUCIARIO:</b>	Andrés Suárez, Especialista en Gestión Financiera, y Freddy Andara, Especialista en Adquisiciones (VPC/FMP)

### **I. RESUMEN EJECUTIVO**

- 1.1 Se realizó la evaluación de la situación fiduciaria y la revisión de la capacidad institucional de Provias Descentralizado (PVD) basado en experiencias anteriores con el ejecutor en los Proyectos Plan Nacional Infraestructura Rural Transporte (901/OC-PE), Infraestructura Rural de Transporte II (1328/OC-PE) y Transporte Rural Descentralizado (PTRD) (1810/OC-PE), y la que actualmente se encuentra en ejecución, operación Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS) (3587/OC-PE). No se identificaron riesgos mayores fiduciarios dada la experiencia y el conocimiento del Organismo Ejecutor (OE) de las políticas y guías fiduciarias, tanto en gestión financiera y de adquisiciones, así como de la operatividad de distintos procesos fiduciarios. Se puede concluir que PVD está en capacidad operacional y funcional de ejecutar y administrar el Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Regional (PROREGIÓN 1).

### **II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR**

- 2.1 El OE será el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), a través de PVD. En su calidad de OE, PVD tendrá la responsabilidad de la coordinación general, gestión fiduciaria, monitoreo, seguimiento, sistematización y evaluación del programa. PVD es responsable de la marcha del Programa y del cumplimiento de sus objetivos y metas. Para la gestión financiera de la operación, los reglamentos, procedimientos y sistemas del MTC se complementarán con la aplicación de la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12) y otros instrumentos, como el Manual de Operaciones del Programa.
- 2.2 No obstante, el conocimiento y experiencia de PVD en la aplicación de políticas fiduciarias del Banco, se identificarán acciones de fortalecimiento en materia fiduciaria.

### **III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN**

- 3.1 Sobre la base del ejercicio de evaluación de riesgo durante la etapa de diseño del Programa, el riesgo en la gestión fiduciaria se ha evaluado como bajo.

Se prevé realizar un acompañamiento con capacitación y asesoría al personal del MTC y PVD como OE, en especial en materia de gestión y normativa de políticas fiduciarias del BID, para el personal que será responsable directo de estas actividades, desde la etapa de preparación del Programa.

#### **IV. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN LAS ESTIPULACIONES ESPECIALES DEL CONTRATO DE PRÉSTAMO**

- 4.1 El OE presentará los Estados Financieros (EEFF) anuales y final auditados del Programa, con Términos de Referencia (TdR) específicos aceptables por el Banco, dentro del plazo de 180 días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del prestatario, durante el plazo original del desembolso o sus extensiones. El informe de auditoría final será presentado dentro de los 180 días siguientes al vencimiento del plazo original de desembolso o sus extensiones.
- 4.2 A fin de determinar la equivalencia de un gasto elegible que se efectúe en Moneda Local del país del prestatario a la moneda en que se realicen los desembolsos, o bien, a la Moneda de Aprobación, para efectos de rendición de cuentas y la justificación de gastos, se utilizará la tasa de cambio efectiva en la fecha de conversión de la Moneda de Aprobación o moneda del desembolso a la Moneda Local del país prestatario (inciso (b)(i) del artículo 4.10 de las Normas Generales del Contrato Préstamo). Para efectos de determinar la equivalencia de gastos incurridos en Moneda Local con cargo al Aporte Local o del reembolso de gastos con cargo al Préstamo, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio en la fecha efectiva en que el Prestatario, el OE o cualquier otra persona natural o jurídica a quien se le haya delegado la facultad de efectuar gastos, efectúe los pagos respectivos en favor del contratista, proveedor o beneficiario.”

#### **V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES**

- 5.1 **Ejecución de las adquisiciones.** Las adquisiciones se realizarán según las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes financiados por el BID ([GN-2349-15](#)), aprobadas en mayo 2019, y en las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID ([GN-2350-15](#)), o sus actualizaciones posteriores. El umbral que determina el uso de la licitación pública internacional será puesto a disposición del prestatario, a través del OE, en la página [www.iadb.org/procurement](http://www.iadb.org/procurement). Sin embargo, sin perjuicio de lo anterior, en el Plan de Adquisiciones (PA) aprobado por el Banco se determinará el método de cada adquisición, así como su monto en función de la complejidad de la adquisición en aras de los principios de economía y eficiencia en la ejecución del Programa, inclusive para la contratación de los bienes y para la ejecución de las obras involucradas en él, así como del principio de adecuado al propósito que se aplica tanto a los resultados esperados como a los acuerdos de adquisición, para determinar el enfoque más adecuado para cumplir con los objetivos y resultados de desarrollo del Programa, considerando el contexto, riesgo, valor, naturaleza y complejidad de la adquisición y/o contratación.

- 5.2 **Adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría.** Los contratos de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría<sup>1</sup> generados bajo el Programa y sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI) se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a Licitación Pública Nacional (LPN) aplicarán los documentos de LPN acordados con el Banco (o satisfactorios al Banco si no han sido acordados a la fecha). La revisión de las especificaciones técnicas es responsabilidad del jefe del Programa.
- 5.3 **Selección y contratación de consultores.** Los contratos de servicios de consultoría generados bajo el Programa se ejecutarán utilizando el documento de Solicitud Estándar de Propuestas (SP) emitido o acordado con el Banco, independientemente del monto del contrato (o satisfactorios al Banco si no han sido acordados a la fecha). La revisión de términos de referencia es responsabilidad del jefe de equipo de proyecto/especialista sectorial.
- 5.4 **Revisión previa de adquisiciones.** El Banco realizará la revisión de los procesos de selección, contratación y adquisición, según lo establecido en el PA. En cualquier momento durante la ejecución del Programa, el Banco podrá cambiar la modalidad de revisión de dichos procesos, informando previamente al prestatario o al OE. Los cambios aprobados por el Banco deberán ser reflejados en el PA.
- 5.5 **Uso de Sistema Nacional de Adquisiciones.** En virtud de la aprobación por parte del Directorio del Banco del uso avanzado del Sistema Nacional de Compras y Contrataciones Estatales de Perú del mes de octubre 2017, se podrá hacer uso del citado sistema luego de la implementación de las acciones de implementación y monitoreo incluidas en el “Informe para la Aceptación del Uso del Sistema Nacional de Adquisiciones del Perú” aprobado y previa modificación de los PA. En relación con los subsistemas de Subasta Inversa Electrónica y Catálogos Electrónicos de Acuerdos Marco, éstos podrán ser utilizados habiéndose dado por cumplida la fase de implementación de las recomendaciones previas a su uso y previa modificación del PA.
- 5.6 **PA inicial.** Ver el [PA](#) detallado de los 18 primeros meses. El OE publicará el PA en el Sistema de Ejecución de Planes de Adquisiciones (SEPA), o el sistema que el Banco determine, y lo actualizará por lo menos semestralmente o conforme lo requiera el Banco para reflejar las necesidades reales de ejecución del Programa y el progreso alcanzado.
- 5.7 **Reconocimiento de gastos.** El Banco podrá reconocer con cargo al aporte local, hasta por la suma de US\$204.107.915,70 (27% del monto estimado del aporte local), gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, para aquellos gastos de obras, servicios y consultorías, contempladas en los componentes del programa, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 31 de enero 2020, fecha de aprobación del Perfil de Proyecto, pero en ningún caso se

---

<sup>1</sup> Según las Políticas de Adquisiciones del Banco, los servicios diferentes de consultoría tienen un tratamiento similar a los bienes.

incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo. Asimismo, considerando que el OE ya viene llevando a cabo procesos de licitación para la selección de contratistas que ejecutarán las obras en los CVA, a solicitud del OE se podrá considerar la contratación anticipada, para lo cual se evaluará cada proceso llevado a cabo a fin de verificar su alineamiento con los principios establecidos en las políticas de adquisiciones del Banco (ver GN-2349-15, GN-2350-15 y la Política sobre reconocimiento de gastos, financiamiento retroactivo y adquisición anticipada [GN-2259-1]).

- 5.8 **Supervisión de adquisiciones.** Se revisarán de forma ex ante, pudiendo el Banco también utilizar la revisión ex post (puede ser solo mediante aprobación del PA en el cual se indica la modalidad de selección a utilizarse). Las revisiones ex post del Banco abarcarán una muestra de contratos con base en criterio técnico-profesional y serán realizadas por personal del Banco, consultores o auditores externos. Una vez implementado el uso del sistema nacional de adquisiciones, el esquema podrá ser actualizado en función de los riesgos fiduciarios<sup>2</sup>.
- 5.9 **Registros y archivos.** Deberán estar ubicados en las oficinas del OE bajo las condiciones que aseguren la integridad y seguridad de la documentación.
- 5.10 **Consideraciones de sostenibilidad en las adquisiciones.** Los procesos de adquisiciones podrán incorporar criterios de sostenibilidad (sean ambientales, sociales o económicos) en las distintas etapas, incluyendo: planificación; preparación de los documentos estándar de licitación; definición de especificaciones técnicas; criterios de evaluación y selección de oferentes, y de evaluación y adjudicación de ofertas. La guía [Comprando Verde ¿Como fomentar las compras verdes en los proyectos financiados por el BID?](#) ofrece orientación sobre los elementos que pueden tomar en consideración para el diseño de compras verdes.

## VI. ACUERDOS Y REQUISITOS DE GESTIÓN FINANCIERA

- 6.1 **Programación y presupuesto.** Los gastos relacionados con las actividades del proyecto deberán haber sido viables en el marco de la normativa del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF): el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe). La preparación de la programación anual y el presupuesto se basará en las disposiciones de la Dirección General de Presupuesto Público del MEF.
- 6.2 Se preparará el Plan de Ejecución Plurianual del Proyecto y sobre esta base el presupuesto anual, considerando el cronograma de desembolsos del proyecto. El presupuesto asignado al proyecto será aprobado por el MEF y el Congreso de la República, e informado anualmente al Banco. El presupuesto será operado bajo el Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF).

---

<sup>2</sup> Una vez puesto en uso los sistemas de Subasta a la Inversa y Convenio Marco en las operaciones, como parte de la estrategia de uso de sistema nacional, las adquisiciones ejecutadas serán monitoreadas y supervisadas de forma sistémica a través del seguimiento y verificación de la estabilidad del sistema nacional del Perú.

- 6.3 **Contabilidad y sistemas de información.** Se utilizará el Módulo de Ejecución de Proyectos (MEP) integrado al SIAF para la contabilidad y emisión de reportes del proyecto, el cual ofrece transparencia y controles específicos en la ejecución presupuestaria. Este módulo permite emitir los informes financieros, incluyendo solicitudes de desembolsos, control del tipo de cambio, EEFF del proyecto y otros de acuerdo con los requerimientos del Banco. La contabilidad se preparará sobre la base de efectivo y con base en las normas internacionales de contabilidad y siguiendo las directivas de la Dirección Nacional de Contabilidad Pública.
- 6.4 **Desembolsos y flujo de fondos.** Se utilizará el sistema de tesorería del país siguiendo las directivas de la Dirección Nacional de Endeudamiento y Tesorería. El gasto se sujeta al proceso de la ejecución presupuestal y financiera, debiendo registrarse en el MEP-SIAF, los datos relacionados con su formalización en el marco normativo aplicable a cada una de sus etapas: Compromiso, Devengado, Girado y Pagado. PVD mantendrá una cuenta bancaria específica en dólares de los Estados Unidos de América y otra en soles (monetización) para el manejo de los fondos del préstamo. Se analiza con el MEF la posibilidad de pasar a utilizar Cuenta Única del Tesoro (CUT) para los programas de préstamo. Considerando las vigentes coordinaciones con dicha entidad, esta opción podría implementarse, lo que sería comunicado a los ejecutores.
- 6.5 Los desembolsos se efectuarán según las necesidades reales de liquidez del proyecto (planificación financiera). PVD presentará al Banco la solicitud de desembolso, conjuntamente con un plan financiero que inicialmente cubrirá proyecciones de gastos por hasta 180 días. Los desembolsos se justificarán en al menos un 80% del total de saldos acumulados pendientes de justificación, utilizando los formatos del Banco.
- 6.6 La revisión ex post de los registros y de la documentación de soporte de las actividades y transacciones efectuadas será realizada por los auditores externos. Se requiere que se conserven todos los documentos y registros durante un plazo mínimo de tres años a partir de la fecha del último desembolso. Aquellos gastos que no sean elegibles para el Banco serán reintegrados con aporte local.
- 6.7 **Control interno y auditoría interna.** El ambiente de control, las actividades de control, la comunicación e información y el monitoreo de las actividades del OE se rigen por las normas del país, las cuales se basan en la Ley del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República (CGR).
- 6.8 Dentro de la estructura organizacional del MTC se encuentra la oficina del Órgano de Control Institucional, cuya función será realizar el control interno y externo de conformidad con la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República (CGR). Esta oficina recibirá copia de los informes de auditoría externa a través del Sistema de Auditoría Gubernamental, sistema diseñado por la CGR, mediante el cual puede realizar acciones de inspección.
- 6.9 **Control externo e informes.** En el marco del rol de la CGR (ente rector del Sistema Nacional de Control) y su normativa; se terceriza la auditoría externa de los proyectos a Firms Auditoras Independientes (FAI) elegibles para el Banco. Las FAI son evaluadas periódicamente por el Banco. La CGR autoriza al OE el



proceso de selección y contratación de la FAI, según políticas del Banco, para todo el período de ejecución del proyecto, incluyendo extensiones del plazo final de desembolsos. Se requerirá la selección de una FAI de nivel de elegibilidad I o II.

- 6.10 Los EEFF del proyecto incluyen: Estado de Flujos de Efectivo, Estado de Inversiones Acumuladas, las notas a dichos EEFF, la declaración de la Gerencia del proyecto (OE). El informe de auditoría incluirá la evaluación del sistema de control interno. Las auditorías externas serán cubiertas con recursos del préstamo, estimados en US\$375.000 por los cinco años previstos para la ejecución del préstamo.
- 6.11 **Plan de supervisión financiera.** Podrá ser ajustada según la ejecución del proyecto e informes de auditoría externa.

**Cuadro 1. Plan de Supervisión**

Actividades	Naturaleza/Alcance	Frecuencia
Financiera	Revisión de cartera con ejecutor y MEF	Dos por año
	Auditoría Financiera y Presentación de EEFF	Anual y final
	Revisión de solicitudes de desembolsos e informes anexos	Dos por año
	Visita de inspección/revisión, avance del proyecto/análisis de ambiente de control en el OE	Anual

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/21

Perú. Préstamo \_\_\_\_/OC-PE a la República del Perú. Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Regional – PROREGIÓN 1

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República del Perú, como prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Regional – PROREGIÓN 1. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$114.300.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021)