

**PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA RURAL DE TRANSPORTE. SEGUNDA ETAPA
(PROGRAMA DE CAMINOS RURALES – SEGUNDA ETAPA)**

(PE-0140)

RESUMEN EJECUTIVO

Prestatario:	República del Perú		
Agencia ejecutora:	Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC)		
Monto y fuente:	BID: (OC)	US\$	50 millones
	Cofinanciamiento (BM):	US\$	50 millones
	Local:	US\$	51 millones
	Total:	US\$	151 millones
Términos y condiciones:	Plazo Amortización:	20	Años
	Período de Gracia:	4.5	Años
	Desembolso:	4.5	Años
	Tasa de Interés:	variable	
	Inspección y vigilancia:	1	%
	Comisión de compromiso:	0,75	%
	Moneda:	Facilidad unimonetaria en dólares estadounidenses (US\$)	
Objetivos:	Mejorar la accesibilidad de las poblaciones rurales pobres a servicios sociales y económicos básicos y a actividades generadoras de ingresos mediante la provisión de una red confiable e integrada de caminos rurales.		
Descripción:	<p>El Programa (CR2) consiste en la segunda etapa de un vasto proyecto de rehabilitación y mantenimiento de la red vial rural en las zonas de mayor incidencia de la pobreza en la <i>sierra</i>. El Programa, limitado en su capacidad de inversión comparado con la primera etapa (CR1), busca densificar la cobertura geográfica lograda en los 12 departamentos en los que actúa, para consolidar los beneficios socioeconómicos y expandir los objetivos institucionales y financieros logrados.</p> <p>Las metas físicas del Programa en esta segunda etapa son rehabilitar 3.225 km de caminos rurales, 350 km de caminos secundarios, 3.100 km de caminos de herradura, brindar mantenimiento rutinario a la totalidad de los caminos rehabilitados</p>		

durante la primera etapa (11.300 km) y a los que se rehabiliten durante esta etapa. Además, dará mantenimiento periódico a 6.500 km rehabilitados por el CR1, que han alcanzado el límite de su vida útil. Para desarrollar nuevos procedimientos de actuación el CR2 incluye: (i) un plan piloto de transporte intermodal en la selva que mejore, en un marco de desarrollo sostenible, la accesibilidad rural en zonas donde el transporte fluvial posee un rol fundamental; y (ii) un plan piloto que transfiere la responsabilidad de la gestión vial del Programa a las autoridades locales.

En materia institucional, el Programa: (i) profundizará la participación municipal en el financiamiento del mantenimiento rutinario y periódico; (ii) revisará los procedimientos técnicos y costos resultantes del sistema de microempresas de mantenimiento vial, con vistas a lograr su expansión, mejorar su eficiencia técnica y lograr una mayor aceptación de éstas por las autoridades municipales y comunidades; (iii) desarrollará e implementará un sistema sostenible de gestión municipal de la red vial rural, con apoyo técnico, institucional y financiero del gobierno central; (iv) apoyará la capacidad de planificación y establecimiento de políticas y estrategias de transporte rural por parte del MTC; y (v) asistirá a comunidades, microempresas y gobiernos locales en el desarrollo de actividades productivas y emprendimientos económicos, mediante el desarrollo de una *Ventana de Desarrollo Local* (VDL) (§2.19d).

Para su ejecución, el Programa cuenta con una unidad central (PCR) y 11 unidades zonales, distribuidas en los departamentos donde actúa.

Estrategia del Banco en el país y sector:

El Programa contribuirá a los siguientes aspectos de la estrategia vigente: (i) apoyar la rehabilitación y expansión de la infraestructura productiva; (ii) contribuir al esfuerzo de reducción de la pobreza y al incremento en la cobertura y en la eficiencia de los servicios sociales; (iii) apoyar la modernización de la administración pública en los niveles provincial y distrital; y (iv) apoyar la provisión de bienes y servicios públicos que ayuden a la inserción de los productores agrícolas al mercado.

Revisión social y ambiental:

Los proyectos viales del CR2 son sencillos y no incluyen pavimentación ni alteración de trazado. La evaluación ambiental ex post de una muestra de caminos rehabilitados por el CR1 confirmó que sus impactos ambientales son directos y de pequeña magnitud, asociados principalmente a las obras y pueden ser evitados o mitigados mediante medidas conocidas y que constan de las guías ambientales del PCR. Asimismo, el Manual Operativo del Programa (MOP) incluye un sistema de gestión ambiental que integra de manera adecuada los procedimientos socioambientales a

cumplir en todas las fases del proyecto vial. El CR2 prevé acciones de capacitación ambiental del PCR, sus UZs y de las autoridades municipales participantes, así como auditorías técnicas y ambientales independientes, de periodicidad semestral.

La ejecución del Plan Piloto Multimodal de la Selva (PPS), a pesar de involucrar obras de pequeña magnitud y un área de influencia de dimensiones reducidas, podría ocasionar impactos indirectos resultantes de un desarrollo inducido. Dicho piloto tendrá que realizar, como condición previa a las inversiones en infraestructura, una Evaluación de Impacto Socioambiental Regional (EISAR), la que contará con un amplio proceso de consulta y participación comunitaria. Como resultado de la EISAR, se desarrollará un Plan de Acción (PA) con las medidas preventivas y de mitigación y un estricto sistema de evaluación y monitoreo que permitirá adoptar las medidas de corrección y ajuste necesarias a la buena y oportuna implementación del PA. El PPS incluye los costos de mitigación de los potenciales impactos directos e indirectos que él genere.

El Programa fue revisado por el CESI en sus sesiones del 1º de junio de 1999 y del 1º de junio de 2001 y sus recomendaciones incorporadas en este documento.

Beneficios:

El Programa beneficiará a las comunidades más pobres ubicadas en la *sierra* no alcanzadas durante la primera etapa. Los posibles beneficiarios ascienden a 3.500.000 habitantes, que moran en zonas rurales aisladas. Los beneficios esperados son similares a los logrados por la primera etapa, esto es, marcada reducción de costos y tiempos de transporte, ampliación y diversificación de la oferta de servicios de transporte, mejora de la accesibilidad a servicios sociales tales como educación y salud y a servicios económicos (mercados regionales, provisión de insumos agrícolas, extensionismo rural, servicios públicos, etc.). La mejora en la accesibilidad y la confiabilidad del sistema de transporte deberían, en el mediano plazo, expandir la capacidad económica de la zona de influencia del camino y, por ende, mejorar la capacidad de generación de ingresos.

En materia institucional el Programa fortalecerá la capacidad de los municipios provinciales de planificar y asumir la gestión de la red vial en su jurisdicción, mejorando la coordinación con los distritos y el uso de recursos, poniendo énfasis en el mantenimiento de la red vial. El Programa apoyará una descentralización paulatina de la responsabilidad de la ejecución, bajo procedimientos claramente establecidos, y dará respaldo técnico, institucional y financiero a los municipios participantes.

Riesgos:

Los principales riesgos están asociados a: (i) desarrollo del sentido de propiedad de las comunidades y gobiernos locales con el

proyecto y que éste está ligado a su propio progreso; (ii) voluntad de las autoridades locales de asumir la responsabilidad de la gestión vial; (iii) escasa capacidad financiera municipal para asumir de manera creciente el costo del mantenimiento vial; (iv) mala relación entre la municipalidad provincial y los distritos de su jurisdicción, que impida alcanzar acuerdos de cofinanciación del mantenimiento; y (v) bajo ritmo de ejecución debido a restricciones fiscales. Para mitigarlos el Programa ha desarrollado un proceso participativo que permite a los municipios aumentar su capacidad institucional de manera creciente en paralelo a la transferencia de responsabilidades de gestión y financiación. La descentralización política y fiscal será un factor fundamental en la mitigación de este riesgo; el Programa tiene en su diseño metodologías de gestión adaptadas a la baja capacidad actual de los gobiernos locales y, de profundizarse la descentralización, sus resultados lo beneficiarán. Los riesgos técnicos y ambientales son de pequeño impacto, como lo demuestra el CR1, y están adecuadamente tratados en el Manual Operativo.

**CONDICIONES
CONTRACTUALES
ESPECIALES:**

Previas al primer desembolso:

1. El gobierno deberá tener operativo el mecanismo de cofinanciación del mantenimiento y haber firmado no menos de 65 convenios de participación con municipalidades beneficiarias (§2.11); y
2. el PCR habrá aprobado, previa no objeción del Banco, la actualización del *Manual de operaciones del programa* (§3.11).

Otras condiciones

de implementación

1. el Programa solamente financiará actividades en aquellas provincias que hayan firmado convenios de participación con el PCR (§3.3);
2. si una municipalidad provincial no cumpliera, a satisfacción del Banco, con las obligaciones del convenio de participación, el PCR: (a) no incluirá nuevas actividades en esa jurisdicción hasta que la municipalidad haya adoptado medidas correctivas satisfactorias a Banco; y (b) el PCR excluirá de su programa anual todas las actividades, con la sola excepción de aquéllas en marcha o que cuenten con contratos vigentes (§3.4); y
3. el PCR presentará anualmente, a más tardar el 30 de noviembre de cada año comenzando en 2001, un programa anual de actividades, consultado con las municipalidades participantes (§3.16).

de seguimiento y evaluación:

4. el PCR entregará al Banco informes de progreso trimestrales (§3.14); contratará auditorías técnicas de desempeño (§3.13); y financieras (§3.34); realizará un estudio de evaluación de impacto social, económico y ambiental de las actividades del Programa (§3.17); mantendrá reuniones semestrales con el Banco para examinar la ejecución del Programa (§3.15); y organizará una reunión especial de evaluación en noviembre de 2003 (§3.17).
5. Si, como resultado de estas labores, el Banco estableciera que el progreso en la ejecución del Programa no fuera satisfactorio, el PCR deberá adoptar medidas correctivas, satisfactorias al Banco, de manera tal de recuperar la ejecución eficiente del Programa y el logro de sus objetivos (§3.15).

Desembolsos:

6. no se reconocerán gastos realizados en el ámbito de una municipalidad provincial que no tenga firmado su convenio de participación, en forma previa al inicio del gasto (§3.3);
7. los gastos correspondientes a las obras civiles del piloto de transporte multimodal solamente podrán comenzar una vez que el PCR, antes del 31 de octubre de 2002, a satisfacción del Banco, haya: (a) puesto a disposición del público la Evaluación de Impacto Socioambiental Regional (EISAR), el Plan de Acción Ambiental y el Programa de Desarrollo de la Población Indígena; (b) diseñado el sistema de monitoreo que evaluará los impactos sociales, económicos y ambientales, el que debe contar con la participación de las comunidades y los pueblos indígenas; (c) acordado un marco de acción detallado con las diversas partes interesadas ("stakeholders") de cada área dentro del piloto y las fuentes de recursos suficientes para las obras y las medidas de mitigación; y (d) establecidos los acuerdos y convenios con las autoridades locales, otros donantes y organizaciones de la sociedad civil para lograr una actuación coordinada e integrada. Además el proceso de licitación de las obras civiles no podrá iniciarse antes del 28 de febrero de 2003 o cumplidos cuatro meses de publicado el EISAR (§ 2.17).

Clasificación del sector social y de la pobreza:

El Programa califica como un proyecto que promueve la equidad social, como se describe en los objetivos claves para la actividad del Banco contenidos en el informe sobre el Octavo Aumento General de Recursos (Documento AB-1704). Además, califica como un proyecto orientado a la reducción de la pobreza (PTI), por aplicación del criterio geográfico. El Programa consolidará su presencia en los departamentos más pobres y, dentro de éstos, en las provincias con mayor índice de pobreza. El trabajo que se

realice sobre las provincias piloto, para desarrollar metodologías comprensivas para la transferencia de la gestión de la infraestructura rural de transporte, no invalida esta clasificación. El prestatario no utilizará el 10% del financiamiento adicional.

Excepciones a las políticas del Banco:

El mantenimiento rutinario de los caminos rehabilitados es parte central de la estrategia de sostenibilidad del Programa. Asegurar su financiamiento permite alcanzar los objetivos en materia de participación municipal en la gestión vial, operación de microempresas de mantenimiento vial con la consiguiente creación de empleo y consecución de los beneficios sociales y económicos. La inclusión del costo del mantenimiento rutinario (CMR), que se aplicarán a la contratación de dichas microempresas dentro del Programa (US\$30,1 millones, sobre un costo total de US\$151,0 millones, 20%) asegura que este importante logro institucional y técnico pueda alcanzarse. Se prevé que los recursos del Banco financiarán US\$5,2 millones (17%) del CMR, lo que representa el 10,4% del financiamiento del Banco. Este financiamiento representa una excepción a la política OP-707 *Mantenimiento y conservación de obras físicas y equipos*, excepción que aquí se solicita (§2.14).

Adquisiciones y procedimiento de revisión:

La licitación pública internacional será obligatoria para adjudicar contratos de obras cuyo valor exceda US\$3 millones, servicios de consultoría por valor superior a US\$200.000 y para la adquisición de bienes y servicios conexos mayores a US\$250.000. Para la contratación de obras por un valor superior a US\$50.000 se utilizarán procedimientos de Licitación Pública Nacional (LPN) aceptables al Banco.

Excepción a los procedimientos de contratación de obras: se permitirá la contratación directa, por montos no superiores a los US\$50.000 por contrato, de: (i) *comités viales rurales* para la realización de caminos de herradura (§2.15); (ii) *microempresas de mantenimiento vial* (MEMV), establecidas en el marco del Programa (§2.14); y (iii) *municipalidades y pequeños contratistas de obra*, para actividades de mantenimiento periódico y mantenimiento de emergencia, que requieran la utilización intensiva de equipos; el gasto agregado de estos contratos no superará los US\$3 millones (§2.14). La contratación directa de pequeños contratistas de obra y municipalidades para estas actividades solamente podrá hacerse mediante autorización previa del Banco.

Excepción a los procedimientos de contratación de servicios: para la implementación de la Ventana de Desarrollo Local (VDL) (§2.19d y §3.24) el PCR podrá firmar un convenio con CARITAS

del Perú, por el cual esta entidad se encargaría de administrar la VDL; CARITAS, por su parte, aportaría al funcionamiento de la VDL, recursos financieros, experiencia profesional y cobertura geográfica (posee 48 organizaciones diocesanas activas en procesos participativos, evaluación de necesidades sociales y estructuración de iniciativas de desarrollo). El convenio establecería claramente las responsabilidades de las partes. Estas características convierten a CARITAS en un proveedor de “fuente única”, por lo que se solicita la excepción a los procedimientos de contratación del Banco. El aporte del Programa ascenderá a US\$560.000, de los cuales el Banco financiará US\$237.000. Si el PCR decidiera utilizar otra entidad en la implementación de la VDL, deberá seguir los procedimientos normales del Banco.

La adquisición de bienes se limitará fundamentalmente a la compra de equipo de oficina, computadoras y vehículos apropiados para circular en las zonas donde actúe el Programa. Para las compras por valor de más de US\$250.000 se requerirá de una licitación pública internacional.

Todos los procesos de licitación de obras civiles por valor superior a US\$1 millón y todas las adquisiciones de bienes serán objeto de examen previo por parte del Banco. Lo mismo ocurrirá el primer proceso de licitación de obra que realice cada UZ o municipalidad autorizada. Para todos los demás casos el Banco revisará ex post.

En lo que respecta al proceso de contratación de consultorías, los servicios cuyo costo se estime en US\$100.000 o más, así como todas las contrataciones de una sola fuente y las de consultores individuales por montos iguales o superiores a US\$50.000, serán objeto de examen previo. En los servicios de consultoría por debajo de esos límites sólo serán objeto de examen previo los términos de referencia para contrataciones de consultorías no previstas en el Manual de Operaciones del Programa. Para todos los demás casos, el Banco revisará ex post.

I. MARCO DE REFERENCIA

A. Marco socioeconómico

- 1.1 El Gobierno Peruano se encuentra desarrollando una estrategia orientada al crecimiento económico y reducción de la pobreza. Las reformas macroeconómicas iniciadas en 1990 incluyeron la reducción del déficit público, la eliminación de los controles de precios, la eliminación o reducción de subsidios, la apertura económica y la privatización de activos estatales. Esta política permitió un rápido crecimiento económico durante la mayor parte de la década. Sin embargo, y aunque los indicadores sociales y de pobreza han mejorado, el bienestar social no se ha distribuido de manera equitativa, quedando las áreas rurales y particularmente la *sierra* y su población indígena especialmente rezagadas.

B. Desarrollo rural y pobreza

- 1.2 La pobreza rural permanece en niveles muy altos; en los 12 departamentos donde actúa el Programa de Caminos Rurales (PCR), que comprende los de más alta pobreza del país, el 70% de la población rural está por debajo de la línea de pobreza y el 35% es considerada como de pobreza extrema¹. Por ello continua siendo una prioridad la integración social del Perú, con el énfasis puesto en mejorar la accesibilidad de los pobres aislados en zonas remotas a los servicios de educación y salud, propiedad de la tierra, infraestructura productiva y servicios económicos y comerciales.
- 1.3 La reducción de la pobreza rural está dificultada por varios factores en los que el sector transporte participa. El primero es la limitada accesibilidad de la que dispone la población rural y el aislamiento consiguiente. Esto se manifiesta en: (i) la deficiente infraestructura rural y los escasos servicios de transporte ofrecidos, con consecuencias sobre el acceso a servicios sociales, económicos y gubernamentales; (ii) la pobre articulación de los productores con los mercados resulta tanto en altos costos de transporte como de transacción (deficiente información de precios de mercado, productos y su demanda, negociación de contratos y seguimiento de su aplicación, etc.); (iii) el aislamiento social y económico, que limita las oportunidades de empleo más allá del ámbito de influencia inmediato o la expansión de las actividades productivas por medio de la interacción con otros centros de demanda, impidiendo la especialización económica; y (iv) las menores oportunidades para crear actividades generadoras de ingresos.
- 1.4 Otro factor es la débil base institucional y financiera existente para el desarrollo rural. La debilidad de los gobiernos locales, municipios provinciales y distritales, se acentúa por la carencia de un compromiso firme del gobierno central con la descentralización administrativa y fiscal. La capacidad de decisión gubernamental y la administración fiscal están altamente centralizadas y la asignación de

¹ De acuerdo a FONCODES, una familia es pobre si su ingreso es menor al costo de una canasta de consumo determinada. Es pobre extrema si su ingreso no cubre los requerimientos nutricionales mínimos. El costo de ambas canastas varía por regiones en función a las costumbres alimenticias y a los precios vigentes. Los criterios del Banco son menos restrictivos (¶4.5).

responsabilidades a los gobiernos locales está lejos de haber alcanzado un punto de equilibrio. La debilidad de las instituciones locales en lo que se refiere a capacidad de gobierno y administración de proyectos, especialmente en comunidades rurales, es tanto un síntoma de subdesarrollo como un impedimento al crecimiento social y económico.

- 1.5 Por último, merece destacarse la pobre coordinación entre los programas de alivio a la pobreza rural del gobierno central y la excesiva dependencia en éstos. Los varios programas en vigor muestran una falta de coordinación, duplicación de esfuerzos y falta de claridad en los objetivos, perdiéndose recursos, conocimiento y experiencia. Debe mejorarse la calidad de la intervención de los diversos programas gubernamentales, fortalecer las organizaciones locales y desarrollar la base institucional que incentive las iniciativas de autogestión y genere espacio para el crecimiento liderado por la iniciativa privada.

C. El sector vial

- 1.6 El transporte por carretera es la forma principal de transporte del país. No obstante, Perú es un país con escasa dotación de infraestructura vial, si se lo compara con países semejantes de América Latina. El porcentaje de gasto público destinado al sector transporte acusó un considerable descenso, bajando del 6,1% en 1981 al 2,5% en 1990. Desde 1991, las inversiones aumentaron poco a poco, hasta alcanzar un nivel de US\$370 millones en 1994, debido en gran parte a los programas de rehabilitación de carreteras con financiamiento multilateral y bilateral, cifra en la que se estabilizó, gracias a la prioridad dada al sector por el gobierno, con la excepción de los dos últimos años, debido a la crisis fiscal.
- 1.7 La red vial tiene una longitud aproximada de 70.000 km, de la cual el 11% es de carreteras asfaltadas, el 19% de caminos de grava, quedando todavía un 70% de caminos de tierra sin trazado técnico. La red está organizada en tres niveles que consisten en: (i) 16.000 km de carreteras nacionales, (ii) 14.000 km de carreteras secundarias o departamentales y (iii) 40.000 km de caminos rurales o terciarios. Si bien el estado de la red nacional ha mejorado desde 1991 como consecuencia de los programas de mantenimiento y rehabilitación en curso, la situación de la red secundaria y rural continúa siendo crítica. La escasa confiabilidad de estas carreteras y caminos repercute negativamente en el costo de utilización de los mismos y, por ende, en la calidad de los servicios de transporte ofrecidos.

D. Los caminos rurales

- 1.8 La red vial rural brinda accesibilidad al 30% de la población y al 90% de los centros urbanos del país. Más del 75% de esta red está en malas condiciones. La ausencia de caminos transitables es el resultado de las desacertadas prácticas de mantenimiento y las difíciles condiciones topográficas y climáticas, que hacen imposible o muy costoso su uso. Ello ha dificultado el desarrollo y contribuido al aislamiento de las comunidades rurales pobres. La excepción la constituyen los más de 11.000 km de caminos rehabilitados y mantenidos por el *Programa de*

rehabilitación de la infraestructura rural de transporte, financiado por el Banco y el Banco Mundial, que culminó en diciembre de 2000.

- 1.9 Para su desarrollo, el transporte rural requiere: (i) mejorar la transitabilidad de la red vial rural; (ii) desarrollar la conectividad de las redes de transporte; (iii) dar sostenibilidad de mediano y largo plazo a su rehabilitación y mantenimiento; (iv) mejorar la capacidad de financiación de la actividad vial a nivel municipal; y (v) desarrollar la capacidad técnica e institucional de los gobiernos locales para su gestión.

E. Situación institucional del sector transporte

- 1.10 El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC) es el ente rector del transporte de jurisdicción nacional en todos sus modos. Actúa por intermedio de su Viceministerio de Transportes (VMT), que posee una estructura organizativa basada en direcciones generales que responden a una división modal, complementada con unidades ejecutoras especializadas en el sector vial y empresas públicas a cargo de los ferrocarriles, puertos y aeropuertos.
- 1.11 El MTC posee, en lo que respecta a la gestión de la infraestructura vial, una organización caracterizada por múltiples agencias. En la red vial primaria actúa por medio del Proyecto Especial de Rehabilitación del Transporte (PERT) para su mejoramiento, rehabilitación y expansión y utiliza al Sistema Nacional de Mantenimiento de Carreteras (SINMAC) para su mantenimiento. En la red vial secundaria, la Dirección General de Caminos (DGC) es el órgano responsable para la totalidad de las actividades. En materia de red terciaria, el Programa de Caminos Rurales (PCR) es el brazo que, con exclusividad, utiliza para intervenir. El SINMAC y la DGC, que se financian principalmente con recursos propios, suelen incursionar en caminos pertenecientes a redes fuera de su área básica de actuación.
- 1.12 Otras agencias del gobierno nacional actúan sobre la red vial. El Ministerio de la Presidencia, por medio de los Consejos Transitorios de Administración Regional (CTAR), interviene en la red vial departamental y, mediante FONCODES, en la construcción de pequeñas obras viales. El Ministerio de Agricultura e INADE, construyen caminos vinculados a proyectos de desarrollo agrícola. El Ejército, en áreas donde existen riesgos para la seguridad pública. Poca o ninguna coordinación existe entre ellas y el MTC y sus actividades están más ligadas a la construcción y rehabilitación, o a atender situaciones de emergencia, que a mantener las vías en adecuadas condiciones operativas.
- 1.13 El MTC, como parte del préstamo 1150/OC-PE, ha preparado un Plan de Acción de Reforma Institucional (PARI) que busca adecuar la organización de dicha cartera a una estructura por redes. A medida que el PARI se concrete², el rol de las

² Los objetivos del PARI son: mejorar la capacidad de planificación del MTC; reestructurar el sector vial a su cargo, tomando en cuenta la jerarquía y funcionalidad de las redes y crear agencias que asuman la responsabilidad integral para cada una de ellas; fortalecer la capacidad de normar y monitorear los aspectos ambientales. El préstamo, debido a limitaciones fiscales, presenta un notable atraso en su ejecución; ésto ha afectado el desarrollo del PARI.

diversas agencias, y del PCR en particular, se irá definiendo a favor de la especialización y claridad en la asignación de responsabilidades. Permitirá, asimismo, establecer el rol de largo plazo del PCR en apoyo de la gestión municipal de la vialidad terciaria. En lo que respecta a los otros ministerios con actuación en el sector vial, la estrategia explícita del PARI ha sido no intervenir, centrando el accionar en el MTC para que, una vez mejorada su estructura institucional, entonces sí reclamar la concentración de responsabilidades.

- 1.14 En lo que respecta a los caminos rurales, la Ley de Municipalidades asigna esta responsabilidad a la jurisdicción municipal, ya sea provincial o distrital, por lo que el MTC carece formalmente de atribuciones legales para actuar. La estrategia del Ministerio es intervenir en la rehabilitación y mantenimiento de la vialidad terciaria mientras asiste a los municipios en el desarrollo de su capacidad de planificación y gestión, para que puedan asumir plenamente sus responsabilidades.

F. Estrategia del Banco y experiencia en el sector

- 1.15 El Programa contribuirá a los siguientes aspectos de la estrategia vigente para el país: (i) apoyar la rehabilitación y expansión de la infraestructura productiva; (ii) contribuir al esfuerzo de reducción de la pobreza y al incremento en la cobertura y en la eficiencia de los servicios sociales; y (iii) apoyar la modernización de la administración pública en los niveles provincial y distrital.
- 1.16 Específicamente, en el sector vial, la estrategia del Banco consiste en actuar simultáneamente en las redes primaria y terciaria. Con ello se busca fortalecer la capacidad de gestión y planificación en ambas redes, especializando las agencias responsables, definiendo claramente las atribuciones y competencias que poseen en la red en la que se desempeñan. Además, y ya dentro del sector transporte, se apoya la modernización de la regulación del transporte y tránsito terrestres, la participación del sector privado en la provisión de infraestructuras y servicios de transporte y el desarrollo del transporte público de pasajeros en zonas urbanas. Un ausente en esta estrategia es la red vial secundaria. Esta omisión es parte de una decisión explícita de no intervenir en una red que posee demasiados actores institucionales para permitir una actuación ordenada y efectiva.
- 1.17 El Programa propuesto, por su naturaleza y objetivos, es congruente con el plan de gobierno así como con los objetivos de acción establecidos por la Octava Reposición de Recursos del Banco y sus estrategias. El Programa ha sido incluido entre la lista de proyectos incorporados al Documento de País y en la ayuda memoria de la misión de programación de fecha 19 de febrero de 1998; su aprobación se ha retrasado pues el gobierno detuvo su procesamiento como consecuencia de la crisis política y fiscal reciente. Por último, en diciembre de 2000, finalizó el préstamo 901/OC-PE, *Programa de rehabilitación de la infraestructura rural de transporte* (Programa de Caminos Rurales 1, CR1), descrito en ¶1.19 a ¶1.23.
- 1.18 El Banco, durante la última década, ha apoyado intensamente al sector vial. En el año 1991 aprobó el *Programa de rehabilitación y mejoramiento de carreteras*

(Préstamo 651/OC-PE, US\$210 millones) que permitió la rehabilitación de 2.315 km y el mantenimiento periódico de 424 km de las carreteras Panamericana y Central, comenzando la recuperación del sector transporte, que había sufrido años de negligencia en la gestión y en la inversión a él destinado. Posteriormente, en 1994 se aprobó el *Programa de rehabilitación y mejoramiento de carreteras, Segunda etapa* (Préstamo 836/OC-PE, US\$252 millones), que permitió la rehabilitación de 1.284 km de carreteras principales y cuyos desembolsos prácticamente han finalizado ³. Asimismo, se encuentra en ejecución el *Programa de rehabilitación y mejoramiento de carreteras, Tercera etapa* (Préstamo 1150/OC-PE, US\$300 millones), aprobado en diciembre de 1998, que permitirá la rehabilitación de aproximadamente 500 km de carreteras principales y coadyuvará al desarrollo técnico, administrativo y financiero del sector, apoyando la adecuada conservación de la red principal de carreteras. Este Programa, debido a restricciones presupuestarias, presenta un lento ritmo de ejecución. Por último, el Banco aprobó una operación de apoyo a la emergencia del fenómeno de El Niño (Préstamo 1058/OC-PE, US\$150 millones), que tenía un componente que permitió la rehabilitación de 1.944 km de obras viales afectadas por el fenómeno climático.

G. El Programa de caminos rurales. Primera etapa (CR1)

- 1.19 El MTC ha finalizado la primera etapa del *Programa de rehabilitación de la infraestructura rural de transporte*⁴, cuyo eje básico es el alivio a la pobreza rural mediante la mejora de la infraestructura vial y de transporte. Este Programa, por medio de acciones institucionales e inversiones, contribuyó a incrementar la accesibilidad a servicios sociales y económicos y la calidad de vida en los municipios donde actúa.
- 1.20 Para la ejecución del CR1, el MTC creó el Programa de Caminos Rurales (PCR) que, iniciándose como una agencia centralizada, paulatinamente fue generando oficinas locales (Unidad Zonal, UZ) a quienes les fue transfiriendo gradualmente responsabilidades operativas. El PCR ha demostrado ser un ejecutor eficiente y capaz, como lo demuestran los resultados logrados con el CR1 y la continuidad de su acción una vez finalizado éste.
- 1.21 El CR1 rehabilitó 8.882 km de caminos terciarios y 2.368 km de caminos departamentales; todos han sido incorporados a un programa de mantenimiento rutinario. De los restantes 43.000 km de vías secundarias y terciarias, más del 80% están en malas condiciones y necesitan obras de rehabilitación y mantenimiento periódico. Adicionalmente, el CR1 rehabilitó 3.053 km de caminos de herradura y 174 km de calles urbanas en pequeños poblados. A su cierre, la rehabilitación de caminos rurales superó las metas físicas previstas en un 19%; la rehabilitación de

³ Quedan por desembolsar US\$7.8 millones del Préstamo 836/OC-PE.

⁴ El Programa contó con financiación del Banco (préstamo 901/OC-PE, US\$90 millones) y del Banco Mundial (préstamo 3962-PE, US\$90 millones). Con los aportes del gobierno (US\$90 millones), su monto alcanzó los US\$270 millones. El Programa, en diciembre de 2000, culminó su ejecución, desembolsando íntegramente los recursos del financiamiento.

caminos secundarios, en un 8%; el mantenimiento rutinario, en un 19%; el mejoramiento de calles, en un 23%; y el mejoramiento de caminos de herradura, en un 104%.

- 1.22 El CR1 benefició a 314 distritos de un total de 1103 distritos comprendidos en el ámbito de los 12 departamentos en los que opera el PCR. Se estima que el CR1 ha beneficiado directamente cerca de 2,8 millones de pobladores rurales y 0,7 millones de beneficiarios indirectos si se suma la población de los caseríos localizados alrededor de 5 km de los caminos rehabilitados. Al 31 de diciembre de 2000 se habían constituido 416 Microempresas de Mantenimiento Vial (MEMV), a cargo del mantenimiento de casi 11.000 km de caminos, generando aproximadamente 4.800 puestos de trabajo permanente (socios de microempresas); con la ejecución de las obras de rehabilitación vial se generaron 32.333 puestos de trabajos eventuales.

- 1.23 Los estudios de impacto social y económico del CR1 permiten afirmar que los beneficios de corto plazo, relacionados a los tiempos y costos de transporte y oferta de servicios, presentan una notable mejoría; esta mejora, se ha traducido en una creciente accesibilidad y utilización de la infraestructura social, tal como educación y salud, así como un más amplio uso de servicios productivos y comerciales. A pesar de que dichos estudios no acusan una clara y concluyente evidencia de que los caminos

Cuadro1: Las evaluaciones de impacto (en 2000) de los proyectos de rehabilitación de caminos rurales en la sierra peruana muestran que: (i) los costos de transporte de carga y pasajeros disminuyeron 59% y 29% respectivamente; (ii) 67% de los entrevistados respondieron que ha mejorado el acceso a los servicios de educación; 44% de las familias con hijos estudiantes declararon una reducción significativa de los tiempos de viaje hasta las escuelas (20% declararon una reducción del 35%); (iii) el porcentaje de familias con acceso a los servicios de salud es mayor en los beneficiarios del programa que de otras familias no beneficiadas (82% vs. 73%); (iv) 82% de los entrevistados declararon tener mejor acceso al mercado; y (v) los beneficiarios realizaron más transacciones comerciales fuera de sus comunidades que los no beneficiarios (71% vs. 42% del total de producción y consumo).

rehabilitados han contribuido al desarrollo económico de la población y a la reducción de la pobreza, los datos muestran que el Programa ha iniciado un proceso de mejoría de las condiciones de vida de la población local en un período en que los indicadores de pobreza a nivel nacional han empeorado.

H. Lecciones aprendidas

- 1.24 El CR1 centró su atención en las provincias con más alto grado de pobreza, donde la falta de recursos y capacidad institucional, enmarcada en la carencia de una clara definición por parte del gobierno nacional respecto del proceso de descentralización, no ha permitido avanzar en la transferencia de responsabilidades a los gobiernos locales. Este hecho ha sido tomado en consideración en la preparación y diseño de este proyecto, incorporándose acciones institucionales y un plan piloto con municipios de mayores recursos para generar experiencias que ayuden en este proceso.

- 1.25 Los estudios de impacto han demostrado que la pobreza rural tiene sus raíces en un suma de factores, de los cuales la accesibilidad, si bien necesaria y crucial, no es el único aspecto socioeconómico que amerita ser mejorado; una integración sistemática del transporte con otras intervenciones de desarrollo es necesaria para aplicar estrategias de reducción de la pobreza más eficaces. Durante el CR1, las MEMV lograron generar una capacidad de ahorro e inversión que se volcó a nuevas empresas (“emprendimientos productivos”)⁵. Para consolidarlas, los microempresarios buscaron apoyo en los monitores administrativos (personal del PCR de apoyo a la gestión de la MEMV en materia de constitución legal, gestión financiera, inscripción fiscal y previsional, etc.) los que brindaron asistencia por fuera de su responsabilidad, identificando una necesidad para el desarrollo y competitividad de la producción local. Para responder de manera más orgánica a esta necesidad y evitar que el PCR pierda su rumbo como organismo estrictamente dedicado a la gestión vial terciaria, se encontró oportuno apoyar, como un apéndice al Programa, bajo gestión de una ONG, la creación de una “Ventana de Desarrollo Local” (VDL) que coordinará alianzas estratégicas con la sociedad civil, otros organismos del gobierno y entidades donantes para complementar las intervenciones del PCR con otras acciones de desarrollo sostenible.
- 1.26 Las necesidades de movilidad de los más pobres deben ser reconocidas y sus ingresos son determinantes en esa movilidad, pues muchas veces no tienen recursos monetarios o de trueque para hacer uso de servicios comerciales, haciendo uso intenso del transporte a pie. En áreas rurales, el facilitar el transporte no motorizado (TNM) es crucial para asistir a aquéllos que viven en extrema pobreza. El CR2 ampliará significativamente la intervención en el mejoramiento de caminos de herradura.
- 1.27 Al inicio del CR1, las carencias en materia de infraestructura eran tan amplias y las demandas tan acuciantes, asociadas a un marco político inadecuado para apoyar acciones de descentralización, que llevaron al PCR a privilegiar las acciones técnicas de rehabilitación y mantenimiento viales, y las acciones institucionales a ellas asociadas, por sobre el desarrollo de la capacidad de gestión vial de las autoridades locales. El CR2 centrará sus esfuerzos en fortalecer el rol municipal en materia de planificación, gestión y financiamiento de la red vial a su cargo.
- 1.28 La evidencia reunida durante el CR1 ha confirmado la validez de los principios y estrategia de su diseño. En particular, las siguientes lecciones son relevantes para mejorar la sostenibilidad del CR2: (i) la participación de los beneficiarios vigoriza la sostenibilidad del proyecto, aún cuando habría un cierto riesgo en esta participación. En la *sierra*, donde las promesas incumplidas, pobres resultados y desaparición de la autoridad una vez que las tareas de corto plazo terminaron, ha llevado a las comunidades a mirar con escepticismo la intervención gubernamental. Uno de los mayores activos del PCR es la credibilidad ganada frente a comunidades y autoridades locales, gracias al estricto cumplimiento de los

⁵ Cerca del 40% de las MEMV iniciaron nuevos proyectos productivos (cría de truchas, molinos harineros, comercialización de miel, servicios de transporte, etc.) y 21% fueron discontinuados por diversas razones (falta de mercado o asistencia técnica adecuada o insuficientes recursos financieros).

compromisos adoptados durante el proceso participativo y a la calidad y continuidad de su intervención; (ii) la frágil dinámica del desarrollo local requiere un seguimiento cercano de la distribución de los beneficios. Por ejemplo, las MEMV tienen la aceptación de las comunidades y los gobiernos locales; sin embargo, este apoyo podría disminuir si las comunidades percibieran que no participan de los beneficios económicos que el Programa ofrece a los miembros de las MEMV. Esto vuelve doblemente importante el apoyo a las iniciativas de desarrollo local que benefician a las comunidades donde las MEMV están radicadas, así como a la generación de oportunidades para que otros miembros de la comunidad puedan reemplazar a los miembros actuales si éstos se tornaran económicamente independientes; y (iii) los beneficios colaterales, cuando son reconocidos por las partes, dan soporte a la sostenibilidad, como lo demuestra el apoyo de las autoridades locales al mecanismo de cofinanciación del mantenimiento (MCM), pues valoraron no solamente el mantenimiento vial sino el rol de las MEMV en las comunidades.

- 1.29 El CR1 demostró la viabilidad técnica de los criterios de rehabilitación y mantenimiento aplicados. Caminos de bajo costo de rehabilitación, sujetos a un estricto programa de mantenimiento rutinario pudieron cumplir el ciclo de vida útil previsto. Gracias al sistema de gestión vial del mantenimiento implantado, basado en MEMV formada por pobladores residentes en el área de influencia del camino, la red rural rehabilitada sufrió pocos daños y volvió rápidamente a prestar servicio durante el reciente fenómeno de El Niño. La participación del Banco en el financiamiento del mantenimiento fue crucial en este diseño y su sostenibilidad.

II. EL PROGRAMA

A. Objetivos

- 2.1 El objetivo es mejorar la accesibilidad de las poblaciones rurales que viven en condiciones de pobreza y pobreza extrema a servicios sociales y económicos básicos y a actividades generadoras de ingresos. El proyecto es la segunda etapa de un Programa de Caminos Rurales que comenzó en 1995 con el objeto de proveer una red confiable e integrada de caminos rurales que complementara la estrategia gubernamental multisectorial de reducción de la pobreza.
- 2.2 Los objetivos específicos buscan: (i) integrar zonas rurales de baja accesibilidad y de gran población a los servicios sociales y los centros económicos regionales; (ii) rehabilitar y mantener caminos rurales y de herradura, de especificaciones técnicas limitadas y bajo costo; (iii) crear empleo, en cantidades limitadas, y estimular actividades generadoras de ingreso en áreas rurales; y (iv) fortalecer la capacidad institucional local para lograr una gestión sostenible de la vialidad rural.

B. Estrategia

- 2.3 El *Programa de rehabilitación de la infraestructura rural de transporte* (Programa de Caminos Rurales – Segunda Etapa, CR2), responde a la necesidad de brindar a las comunidades rurales una infraestructura y servicios de transporte que garanticen una accesibilidad permanente a servicios sociales y gubernamentales, servicios económicos y comerciales y oportunidades de empleo y de generación de ingresos.
- 2.4 El Programa prevé actuar en los mismos doce departamentos⁶ en los que actuó el CR1 y está presente el PCR. La racionalidad detrás de esta decisión es sencilla:
- a. consolidar los beneficios logrados en la primera etapa y, sólo entonces, preparar una eventual expansión geográfica en una etapa posterior;
 - b. potenciar los beneficios sociales con la oferta de una red vial rehabilitada y en buenas condiciones operativas más densa e integrada; la infraestructura social disponible (escuelas, puestos de salud) es más accesible y, por ende, más población hace uso de ella. Otros programas de desarrollo y otros servicios públicos, tanto de infraestructura (electricidad, telefonía, agua) como comunitarios (seguridad, justicia), ven facilitada su labor;
 - c. afirmar los beneficios económicos; la continuidad del Programa estimula a los pobladores a tomar decisiones de inversión y expansión de sus actividades productivas, largamente demoradas por falta de credibilidad y continuidad de la acción gubernamental. Mayor acceso a servicios económicos, tales como extensionismo agrícola, mejor conocimiento de los mercados y productos más

⁶ Ancash, Ayacucho, Apurímac, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Junín, Madre de Dios, Puno, Pasco y San Martín.

competitivos, permiten que el campesino tome decisiones más informadas, con un horizonte temporal más amplio, estimulando la diversificación productiva y una menor dependencia en el autoconsumo. Acceso a mejores oportunidades de nuevas actividades generadoras de ingresos, a través de la Ventana de Desarrollo Local;

- d. resolver los desafíos de la cofinanciación municipal del mantenimiento rutinario, que amenaza limitar la expansión del Programa. Los costos del mantenimiento rutinario, al expandirse la red rehabilitada, absorben un monto creciente de los recursos del Programa; los municipios, a medida que se apropian de los beneficios logrados con su implementación, deben asumir parcial, pero crecientemente, este costo. El esfuerzo institucional es muy alto, debido a la escasa capacidad fiscal municipal y el consiguiente costo político asociado a esta tarea;
- e. dedicar la capacidad institucional del PCR al desarrollo y capacitación local de los gobiernos municipales, para que éstos asuman paulatinamente la responsabilidad de la gestión vial. Para ello, el Programa apoyará un plan piloto de gestión vial en una provincia, con el objeto de desarrollar allí los mecanismos de planificación y gestión municipal de la vialidad rural, así como el sistema de monitoreo y fiscalización que PCR requerirá para poder transferir a esta provincia los recursos que ella administrará. La elección de Arequipa se debió a su mayor capacidad institucional, financiera y técnica pero, fundamentalmente, al interés y apoyo dado a la iniciativa por parte de los alcaldes provincial y distritales. Durante la ejecución del Programa, nuevas provincias se incorporarán a este plan de descentralización de la gestión vial;
- f. diferenciar los costos de mantenimiento por estacionalidad, región, demanda, etc.. El Programa, durante su primera etapa, centró su esfuerzo en demostrar la viabilidad de la tesis de que caminos de bajo costo de rehabilitación podían proveer una accesibilidad adecuada, si entraban en un sistema de mantenimiento con arreglos de ejecución e institucionales apropiados, para lo cual se optó por aplicar un costo plano y uniforme de mantenimiento rutinario, a pesar de diferencias regionales. Esa demostración se logró y es uno de los éxitos del CR1; sin embargo, para que las municipalidades aporten al costo del mantenimiento, es necesario presentar no solamente eficacia en los resultados, sino eficiencia en el uso de los recursos; y
- g. desarrollar metodologías de apoyo al transporte multimodal mediante la intervención, en la forma de piloto, en un departamento de la selva, que presenta condiciones sociales y ambientales de mayor complejidad que las de la sierra.

- 2.5 Los cambios que esta estrategia introduce en el CR2 son: (i) *alcance geográfico*: se limitará a los 12 departamentos del CR1 pero, de haber comunidades elegibles dentro de éstos, cuyas relaciones sociales, económicas y comerciales requieren caminos situados fuera del ámbito geográfico del Programa, éstos podrán ser rehabilitados previa no objeción de los Bancos; (ii) *alcance institucional*:

desarrollará un plan piloto en algunos municipios con mayor capacidad institucional y financiera para analizar la posibilidad de que asuman en forma creciente la responsabilidad de la gestión vial. Como piloto se ha identificado al municipio provincial de Arequipa; (iii) *alcance funcional*: incluirá, como piloto, la ejecución de tres pequeños sistemas intermodales de transporte en la *selva*⁷; y (iv) *alcance socioeconómico*: incorporará una Ventana de Desarrollo Local (VDL) que vinculará a la población rural con oportunidades de desarrollo económico

C. Descripción

- 2.6 El *Programa nacional de infraestructura rural de transporte, segunda etapa* (CR2), está conceptualizado como un programa plurianual; esto obedece tanto al proceso de identificación y selección de las obras por las comunidades y autoridades locales, que torna imposible la identificación a priori de las mismas, como a la naturaleza sencilla y escaso costo y, por consiguiente, alto número de obras. Criterios estrictos de elegibilidad y evaluación de los proyectos asegurarán el cumplimiento de los objetivos del Programa. Su ejecución se facilitará gracias a la colaboración de los gobiernos locales. El PCR es el único organismo del MTC actuante en el ámbito de la vialidad rural y tiene una visión integradora de la red vial terciaria en los departamentos donde actúa, pues abarca tanto los temas técnicos y de gestión, como los institucionales y financieros.
- 2.7 El CR2 será una operación cuya dimensión financiera, relativamente menor al CR1, mantendrá aproximadamente estable el grado de intervención anual medido en volumen de inversión nueva más gasto de mantenimiento. Su período de ejecución será de 4 años. Las metas físicas de rehabilitación, anuales y totales, serán menores a las del CR1 dado el período de implementación adoptado y el peso financiero del mantenimiento rutinario. El CR2, al igual que su primera etapa, será cofinanciado con el Banco Mundial.
- 2.8 El Programa propuesto *rehabilita y mantiene la infraestructura productiva*; al hacerlo en áreas rurales y relativamente aisladas, fomenta el desarrollo de la agricultura y su integración con los mercados. Al brindar una mejor accesibilidad a las comunidades, logra que los servicios sociales se utilicen con mayor intensidad y se presten con mayor eficiencia. Al actuar sobre temas prácticos de gestión municipal, promueve la modernización de la administración pública provincial y distrital y apoya, sin ser un objetivo explícito, la descentralización política. En suma, el Programa canalizará recursos hacia proyectos con directa repercusión en la reducción de la pobreza rural.

⁷ El CR2 prevé desarrollar en la provincia de Ucayalli, sobre el río de igual nombre, un plan piloto que atienda el transporte fluvial en tres localidades situadas entre Atalaya y Pucallpa. Este piloto rehabilitará la infraestructura (muelles y embarcaderos) y vías de acceso al río (caminos rurales y de herradura). El Programa analizará los probables impactos sobre la población existente, particularmente los grupos indígenas y las mujeres, coordinando su actividad con otras agencias gubernamentales, previniendo y minimizando impactos negativos, tales como inmigración y ocupación ilegal de tierras, deforestación, actividades ilegales (pesca, caza), etc.. Para ello, prevé desarrollar intervenciones limitadas cuya ejecución será monitoreada de manera estrecha.

- 2.9 El CR2 da gran importancia al *fortalecimiento institucional*, que comprende desde la participación comunitaria en la selección y priorización de obras y la gestión ambiental del mantenimiento vial hasta aquellos temas requeridos para que los municipios puedan asumir la totalidad de la responsabilidad en la gestión vial, entre ellos, el desarrollo de los mercados de consultores y contratistas, contar con procedimientos administrativos que brinden transparencia a los procesos de contratación, planificación vial, fortalecimiento institucional a municipios y el desarrollo de mecanismos financieros que den sostenibilidad a la inversión y mantenimiento viales.
- 2.10 El Programa incorpora, como contrapartida local, recursos proporcionados por las municipalidades beneficiadas en concepto de *cofinanciación del mantenimiento rutinario* (CMR). Para ello, durante la preparación de la operación, el PCR, junto con la Oficina de Planificación del Transporte (OPLA/MTC) y la Oficina de Inversión Pública del Ministerio de Economía y Finanzas (ODI/MEF), desarrolló un mecanismo de cofinanciación del mantenimiento (MCM) que estableció la capacidad de pago de los municipios beneficiados por el CR1. Este mecanismo, basado en las transferencias fiscales correspondientes al Fondo de Compensación Municipal (FONCOMUN, decreto ley 776, del 31 de diciembre de 1993), fijó un aporte inicial de US\$300/año por cada kilómetro de camino perteneciente a la red vial terciaria dentro de cada jurisdicción, monto que sería transferido automáticamente a una cuenta especial en el Banco de la Nación a ser administrada por el PCR⁸. El aporte, a ser integrado conjuntamente por el municipio provincial y sus distritos, toma en cuenta sus capacidades fiscales, así como la longitud de la red rehabilitada en cada provincia y distrito. La ejecución de nuevas obras en una provincia, por parte del PCR, estará sujeta a la firma de convenios de participación de los cuales el MCM es parte integral.
- 2.11 Dada la importancia del MCM para la ejecución del CR2, el MTC y el MEF deberán haber aprobado un marco normativo que permita a los municipios participantes utilizar las transferencias realizadas bajo el FONCOMUN para hacer frente a su participación en la cofinanciación del mantenimiento rutinario, por encima del límite del 30% que el FONCOMUN impone hoy a los gastos corrientes. Asimismo, el PCR deberá haber firmado no menos de 65 convenios de participación con municipalidades beneficiadas por el CR1, mediante los cuales se comprometen a poner sus recursos técnicos y financieros para tornar operativo el MCM, todo ello a satisfacción del Banco y en forma previa al primer desembolso. Cabe resaltar que el PCR ya cuenta con el consentimiento de estos municipios, faltando la adecuación del FONCOMUN, para que los convenios puedan firmarse.

⁸ Este MCM fue analizado en talleres organizados por el PCR durante el segundo semestre de 2000, de los cuales participaron la totalidad de las 104 municipalidades provinciales beneficiadas, así como las autoridades distritales respectivas. Como resultado de los talleres, el 20% de los municipios declararon estar dispuestos a realizar sus aportes con los gastos corrientes del FCM y un 50% adicional, si podían hacer uso de los recursos de inversión del FCM. El PCR está analizando la situación de los municipios restantes. Las modificaciones a introducir al FONCOMUN cuentan con la aquiescencia del MEF.

- 2.12 El Programa tendrá los siguientes componentes: (i) rehabilitación y mejoramiento de caminos rurales y secundarios de conexión; (ii) mantenimiento rutinario y periódico de caminos rurales y secundarios de conexión; (iii) mejoramiento de caminos de herradura; (iv) plan piloto de gestión vial provincial; (v) plan piloto de transporte multimodal; (vi) fortalecimiento institucional y equipamiento; y (vii) administración del proyecto.

D. Componentes

- 2.13 *Rehabilitación y mejoramiento de caminos rurales y secundarios de conexión* (US\$50,1 millones): el CR2 actuará sobre caminos existentes de las redes viales secundaria (300 km) y rural (5.400 km) en los 12 departamentos participantes. Las tareas, sencillas técnicamente y de bajo costo, buscan recuperar la accesibilidad brindada por caminos de baja demanda, devolviéndole condiciones operativas y de transitabilidad apropiadas a los vehículos livianos y de baja capacidad que atienden las comunidades de la *sierra*. No se prevé la pavimentación, cambios de trazado o ensanche de los caminos.
- 2.14 *Mantenimiento rutinario y periódico de caminos rurales y secundarios de conexión* (US\$48,3 millones): el CR1 demostró la conveniencia de garantizar el financiamiento del mantenimiento. Caminos de bajo costo de rehabilitación, sujetos a un estricto programa de mantenimiento rutinario pudieron cumplir el ciclo de vida útil previsto. El CR2 continuará con esta práctica, incorporando, además, el mantenimiento periódico de aquellas vías correspondientes al CR1 que se encuentran al fin de su vida útil. El mantenimiento rutinario (US\$30,1 millones) será financiado mayoritariamente con recursos de contrapartida local. El mantenimiento periódico (6.500 km, US\$18,2 millones) se realizará en caminos que han estado bajo mantenimiento rutinario durante más de 3 años y requieren actividades de mayor intensidad que las provistas por el mantenimiento rutinario y las MEMV. En estos caminos se realizará un mantenimiento apoyado por equipos viales que mejorarán cualitativamente la transitabilidad del camino y lo pondrán nuevamente en un estado en que podrá continuar siendo mantenido por las MEMV. Parte de las labores podrá ser realizada por las municipalidades por administración o por pequeños contratistas de obra⁹.
- 2.15 *Mejoramiento de caminos de herradura* (US\$5,3 millones): estos caminos, incluidos como piloto en el CR1, y dada la aceptación e impacto logrados entre las comunidades, tendrán jerarquía de componente. El Programa financiará el mejoramiento de 3.000 km, estando el CR2 a cargo del 70% del costo de las obras, mientras que el 30% restante es aportado por las comunidades beneficiarias en

⁹ El Programa podrá contratar de manera directa a municipalidades y pequeños contratistas de obra para realizar actividades de mantenimiento periódico y mantenimiento de emergencia, que requieran la utilización intensiva de equipos y la naturaleza de las tareas y la forma de llevarla a cabo sea tal que no haya competencia o un mercado con suficientes postores calificados, y fuera recomendable adjudicar la obra de manera directa con una adecuada supervisión. El costo de cada contrato no podrá superar los US\$50.000 y el gasto agregado no superará los US\$3 millones de financiamiento del Programa. La contratación directa solamente podrá hacerse mediante autorización previa del Banco y luego de haber presentado la debida justificación.

forma de mano de obra no remunerada. La ejecución de los trabajos se realiza por medio de un Comité Vial Rural, organización comunitaria de los beneficiados con personería jurídica, asistido por una ONG que los ayuda en la organización interna, labores técnicas, dirección de obra y mantenimiento del camino.

- 2.16 *Plan piloto de gestión vial provincial* (US\$2,8 millones): la importancia de este plan piloto reside en que la provincia participante (Arequipa), con el apoyo del CR1, ha elaborado un plan de transporte provincial y creado una organización específica para atender las necesidades de la gestión de la vialidad terciaria. El Instituto Vial Provincial (IVP), dirigido colectivamente por los municipios provincial y distritales, constituye una herramienta adecuada para realizar toda la gestión vial, desde la planificación y ejecución de las obras hasta su mantenimiento y operación. Durante el plan piloto, el PCR transferirá al IVP los recursos para que éste contrate estudios técnicos, supervisión y rehabilitación de 150 km de caminos rurales, los que seguirán las normas y procedimientos establecidos por el PCR; para su mantenimiento, el CR2 transferirá el 60% del costo, estando el restante 40% a cargo de las autoridades locales. Una vez implementado el piloto, su experiencia se llevará a 12 municipios que desarrollarán la capacidad institucional y organización suficientes para asumir estas responsabilidades. Se prevé un monitoreo cercano de este piloto, por ser fundamental en el esfuerzo descentralizador del Programa.
- 2.17 *Plan piloto de transporte multimodal* (US\$4,9 millones): el objetivo principal del plan piloto será desarrollar, probar y evaluar metodologías y procedimientos técnicos, ambientales, sociales, económicos, institucionales y financieros para mejorar la accesibilidad rural en zonas de selva donde el transporte rural fluvial posee un rol fundamental y que puedan ser reproducidos en el futuro en otras localidades, contribuyendo para el desarrollo sostenible de esta región. El Plan Piloto prevé básicamente pequeños proyectos intermodales de transporte a ser implementados en tres localidades ubicadas sobre el río Ucayalli, compuestos por: (i) construcción de 6 embarcaderos fluviales de reducidas dimensiones y de sus instalaciones de almacenaje y resguardo en tierra para mejorar el manejo de la carga y tornar más fácil y seguro el acceso de trabajadores y pasajeros; (ii) rehabilitación¹⁰ de 125 km de caminos rurales que unen los centros poblados a los embarcaderos o con zonas productivas cercanas; y (iii) mejora de 140 km de caminos de herradura que permiten el acceso de caseríos al camino rural o embarcaderos. Considerando el cuadro de extrema pobreza de la población local y la presión sobre los recursos naturales, la metodología propuesta para el piloto incluye la posibilidad de intervenir no solamente en aspectos de transporte sino también facilitar: (i) el acceso a asistencia técnica en temas como estrategias de producción, comercialización y mercadeo de productos locales adecuados a la protección ambiental y con mercado potencial (tipo, calidad y volumen de la producción), propiedad y tenencia de la tierra, uso racional del suelo; (ii) la

¹⁰ Los trabajos de rehabilitación comprenden principalmente bacheo, aplicación de grava o empedrado, pequeñas obras de estabilización y de elevación de la rasante, mejoramiento y limpieza de alcantarillas y cunetas. No se prevé ampliación del ancho del camino, construcción de variantes o nuevos tramos y pavimentación.

promoción de alianzas estratégicas para fortalecer las organizaciones locales y proporcionar apoyo tecnológico y financiero para realizar proyectos productivos; y (iii) coordinación con otros sectores (agua, saneamiento, educación, salud) dirigidas a dar respuesta a los “problemas” que llevan a una situación de pobreza extrema a estas localidades. Los dos primeros aspectos citados tendrán el apoyo financiero del piloto, mientras que el tercero involucrará esfuerzos de coordinación institucional del PCR con otros organismos gubernamentales para conjugar las diversas intervenciones en la misma área geográfica. El Plan Piloto de la Selva contará con una guía de Evaluación de Impacto Socioambiental Regional, cuyos resultados deberán ser puestos a disposición del público cuatro meses antes de que el Banco autorice la licitación de las obras civiles¹¹. Las guías se encuentran disponibles en los archivos técnicos del Programa.

- 2.18 *Estudios y supervisión* (US\$7,9 millones): este componente financiará los diseños técnicos de los proyectos de rehabilitación (ingeniería, ambientales, sociales y económicos), así como la supervisión de las obras. Asimismo financiará los estudios socioeconómicos (líneas de base y de evaluación de impacto) y las auditorías de desempeño y financieras.
- 2.19 *Fortalecimiento institucional* (US\$7,8 millones): este componente está dirigido a:
- a. creación, desarrollo, monitoreo y fortalecimiento de las MEMV y su relación con las comunidades donde están radicadas. Bajo este componente se analizarán los costos de mantenimiento, las modalidades de constitución de MEMV, integración, rendimiento y sistemas de contratación por resultados;
 - b. mejora de la capacidad de planificación y establecimiento de políticas de transporte rural por parte del MTC, integración con otros actores institucionales actuantes en áreas con fuerte impacto en el Programa (descentralización, alivio a la pobreza), coordinación de inversiones en vialidad rural dentro y fuera del MTC y monitoreo del sistema de transporte rural;
 - c. provisión de asistencia técnica a los municipios para el desarrollo de planes de transporte provinciales, los sistemas de gestión asociados a su implementación y el desarrollo de mecanismos de financiación de la gestión vial; ayudar a las comunidades a participar tanto en la identificación de proyectos como en la operación y mantenimiento de los mismo

¹¹ Las obras civiles del piloto de transporte multimodal solamente podrán comenzar una vez que el PCR, antes del 31 de octubre de 2002, haya, a satisfacción del Banco: (a) puesto a disposición del público la Evaluación de Impacto Socioambiental Regional (EISAR), el Plan de Acción Ambiental y el Programa de Desarrollo de la Población Indígena; (b) diseñado el sistema de monitoreo que evaluará los impactos sociales, económicos y ambientales, el que debe contar con la participación de las comunidades y los pueblos indígenas; (c) acordado un marco de acción detallado con las diversas partes interesadas (“stakeholders”) de cada área dentro del piloto y las fuentes de recursos suficientes para las obras y las medidas de mitigación; y (d) establecidos los acuerdos y convenios con las autoridades locales, otros donantes y organizaciones de la sociedad civil para lograr una actuación coordinada e integrada. Además el proceso de licitación de las obras civiles no podrá iniciarse antes del 28 de febrero de 2003 o cumplidos cuatro meses de publicado el EISAR.

- d. apoyo en la identificación y estructuración de oportunidades de desarrollo social y económico local (Ventana de Desarrollo Local, VDL), mediante el establecimiento de un vehículo, dirigido por una ONG, que coordine y canalice la asistencia a las comunidades, individuos y autoridades locales, para identificar, estructurar y financiar iniciativas y proyectos productivos, vinculados a mercados con demanda, mediante alianzas con proveedores de asistencia técnica, operadores de mercados regionales, intermediarios financieros, inversores y donantes. Diversas entidades pertenecientes a la sociedad civil participaron en el diseño de la VDL. Entre ellos CARITAS del Perú; PRA, iniciativa apoyada por USAID, que busca la articulación de las áreas rurales con los mercados a través del desarrollo de corredores económicos y comerciales; COPEME, un consorcio de 72 ONGs especializado en brindar asistencia, adiestramiento y capacitación en microfinanzas para PyMEs; PACT, especializada en adiestrar ONGs para organizar proyectos de desarrollo. Como resultado de estas reuniones hubo consenso que CARITAS podría ser una entidad adecuada, por sus antecedentes, capacidad institucional y cobertura geográfica (posee 48 organizaciones diocesanas activas en procesos participativos, evaluación de necesidades sociales y estructuración de iniciativas de desarrollo), para implementar la VDL. El PCR podría firmar un convenio con CARITAS, por el cual esta entidad se encargaría de administrar la VDL; CARITAS, por su parte, aportaría al funcionamiento de la VDL recursos financieros, experiencia profesional y cobertura geográfica. Este subcomponente contará con un sistema de información y monitoreo periódico y podrá financiar otros estudios; y
- e. equipamiento del PCR y sus UZ, básicamente vehículos, equipos de oficina, computadoras, etc., necesario para su adecuado desenvolvimiento.

2.20 *Administración del proyecto* (US\$14,0 millones): incluye los gastos de funcionamiento del PCR y sus 11 UZ.

E. Metas e indicadores

2.21 El marco lógico (Anexo 1) presenta las metas e indicadores a utilizar para monitorear la ejecución del Programa. Estos hitos serán de varios tipos: (i) físicos; ejecución de las obras, tales como la rehabilitación y mantenimiento rutinario y periódico de caminos rurales y secundarios, mejoramiento de caminos de herradura, construcción de embarcaderos; (ii) institucionales; comprenderán la cofinanciación municipal del mantenimiento, la creación de MEMV, municipalidades a cargo de la gestión del mantenimiento vial, la ejecución técnica de contratos a cargo de las UZ; (iii) operativos, tales como la reducción de tiempos y costos de transporte, ampliación de la demanda, ampliación y accesibilidad de la oferta de transporte; y (iv) sociales y económicos; abarcarán aspectos de acceso a servicios de salud, educación, justicia, servicios de extensión agrícola, ampliación de mercados de comercialización de la producción agrícola.

F. Costo y financiamiento

- 2.22 El cuadro adjunto presenta el costo total estimado del Programa y el financiamiento propuesto. El costo total asciende a US\$151 millones, de los cuales el Banco y el Banco Mundial aportarían US\$50 millones cada uno, el gobierno central US\$39 millones y los municipios, en calidad de cofinanciación del mantenimiento, aportarían hasta US\$12 millones.
- 2.23 Dado el peso financiero que posee el mantenimiento rutinario (MR), pues el CR2 incluye el costo correspondiente a los caminos rehabilitados bajo el CR1, los gastos de MR del Programa, cubiertos con recursos gubernamentales, serán reconocidos como recursos de contrapartida. La participación del Banco en el financiamiento del MR ha sido una herramienta útil en el desarrollo de los aspectos institucionales centrales al modelo de gestión vial y su sostenibilidad. En este contexto, se propone que el Banco financie una proporción minoritaria del mismo (20% durante 2001 y 2002 y 15% en los años subsiguientes).

<p>Costo y plan de financiamiento</p> <p>en miles de US\$</p>				
Categoría	BID	BM	Aporte Local	Total
A. Inversión	39.525	39.525	32.265	111.315
Rehabilitación caminos rurales y secundarios	21.240	21.240	7.620	50.100
Mantenimiento periódico	7.700	7.700	2.800	18.200
Mantenimiento rutinario	5.200	5.200	19.670	30.070
Mejoramiento caminos de herradura	2.225	2.225	800	5.250
Piloto de gestión vial provincial	1.100	1.100	590	2.790
Piloto de transporte multimodal	2.060	2.060	785	4.905
B. Estudios y Supervisión	3.355	3.355	1.210	7.920
C. Fortalecimiento institucional	3.330	3.330	1.185	7.845
Desarrollo de MEMV	950	950	335	2.235
Desarrollo de política rural de transporte	300	300	100	700
Capacidad de gestión vial municipal	1.590	1.590	570	3.750
Ventana desarrollo local y otros estudios	280	280	100	660
Equipamiento	210	210	80	500
D. Gastos administrativos			14.000	14.000
E. Contingencias	3.290	3.290	2.340	8.920
F. Gastos financieros	500	500		1.000
Inspección y vigilancia	500			500
Otros		500		500
Total	50.000	50.000	51.000	151.000

III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. Prestatario y organismo ejecutor

- 3.1 El prestatario será la República del Perú. El ejecutor será el MTC, a través de su Programa de Caminos Rurales (PCR) quien, al igual que durante la ejecución de la primera etapa, estará a cargo de la administración de los recursos del préstamo, de fijar las normas y criterios de ejecución, de contratar servicios y obras con terceros y de transferir recursos, asistir técnicamente y supervisar a los municipios que demuestren poseer la capacidad de planificar y ejecutar estudios y obras. Esta unidad disfruta de amplia autonomía técnica, administrativa y financiera y posee Unidades Zonales (UZ) en los departamentos donde se ejecutará el Programa.

B. Ejecución y administración del proyecto

- 3.2 Una organización en tres niveles implementará el Programa, descentralizando las responsabilidades e incorporando la participación de municipios y comunidades en la forma siguiente:
- a. la unidad central del PCR se encargará de la gestión general del Programa, que comprende básicamente: (i) establecer programas de inversión y asignaciones presupuestarias indicativas, (ii) firmar convenios de participación con las provincias con jurisdicción sobre áreas del Programa y canalizar los fondos del Programa a las cuentas fiduciarias establecidas con ellas; (iii) implementar el fortalecimiento institucional y los planes piloto del Programa; (iv) actualizar y aplicar el Manual de Operaciones (MOP); (v) contratar estudios, obras civiles y su supervisión; (vi) preparar informes de progreso, tramitar peticiones de desembolso y administrar la cuenta especial; y (vii) coordinar con otros organismos gubernamentales nacionales;
 - b. las UZ se encargarán de la gestión de los programas de trabajo locales. Ello implicará: (i) promover el Programa y programar las inversiones en consulta con municipios y comunidades; (ii) coordinar con organismos públicos y entidades privadas sus programas de mitigación de la pobreza y desarrollo rural; (iii) con el apoyo de la unidad central del PCR, convocar, evaluar ofertas y adjudicar concursos y licitaciones para la realización de estudios de ingeniería, obras y su supervisión y aprobar los resultados; (iv) administrar los contratos y convenios con municipios; y (v) supervisar y presentar informes sobre la ejecución de los diversos componentes del proyecto; (vi) crear, capacitar, contratar, monitorear y evaluar a las MEMV; y
 - c. los municipios y comunidades participarán en: (i) identificar subproyectos y coordinar con las UZ los programas de inversión; (ii) contribuir al costo de las obras y de los componentes comunitarios con recursos financieros o aporte de mano de obra, equipos o materiales; (iii) llevar a cabo directamente las obras a través de convenios o aportando mano de obra remunerada no especializada para las obras contratadas; (iv) supervisar la ejecución de los proyectos e informar de las posibles dificultades en su realización; y (v) ejecutar el *Plan piloto de gestión provincial*, contratando estudios, supervisión y obras,

mediante acuerdo previo respecto de las condiciones de inspección y control técnico, administrativo y financiero aplicables a los proyectos a ser financiados.

- 3.3 Los convenios de participación (CP) entre el PCR y la municipalidad provincial, son centrales a la ejecución del CR2 y por ello el Programa solamente financiará actividades en aquellas provincias que los hayan firmado¹². Estos convenios establecen como responsabilidad municipal: (i) ejecutar las obras de acuerdo con los procedimientos establecidos en el MOP; (ii) participar del programa de fortalecimiento institucional y llevar a cabo los planes de acción que acuerden con el PCR; (iii) apoyar el desarrollo de microempresas de mantenimiento vial y comités viales rurales basados en la organización comunitaria; (iv) crear cuentas especiales que garanticen el flujo de fondos municipales requerido para cofinanciar el mantenimiento rutinario; y (v) hacer asignaciones presupuestarias, a partir de 2002, y liberar los fondos para mantener los caminos rehabilitados por el Programa. El PCR se compromete, a su vez, a mantener permanentemente informadas a las municipalidades acerca de sus actividades, proveer fortalecimiento institucional en materia de planificación y gestión viales, evaluar resultados y establecer un mecanismo de financiación que permita el mantenimiento de los caminos rehabilitados mediante el flujo continuo de los fondos comprometidos por el mecanismo de cofinanciación. El referido convenio necesita de la adhesión de los alcaldes distritales para asegurar su aceptación de los términos de la participación, en particular, los aportes financieros al MCM y garantizar la coordinación con las comunidades locales.
- 3.4 Si una municipalidad provincial no cumpliera, a satisfacción del Banco, con las obligaciones del convenio de participación, el PCR: (a) no incluirá nuevas actividades en esa jurisdicción hasta que la municipalidad haya adoptado medidas correctivas satisfactorias al Banco; y (b) el PCR excluirá a esa provincia de su programa anual, con la sola excepción de aquellas actividades en marcha o que cuenten con contratos vigentes que continuarán hasta su finalización.

C. Criterios de selección de proyectos

- 3.5 El CR2 aplicará criterios de elegibilidad de proyectos similares a los del CR1, ya que la orientación global del Programa no variará. En el Perú, donde dos tercios de la población rural vive en situación de pobreza o extrema pobreza, las inversiones en caminos rurales tienen un fuerte componente social. Por ello, el Programa resalta los factores sociales entre los criterios para la selección de proyectos. Durante este proceso se adoptarán medidas para asegurar que cada proyecto se cifiña al mandato del Octavo Aumento General de Recursos referente al alivio de la pobreza y los estudios técnicos y de viabilidad evaluarán la proporción de pobres entre los beneficiarios.

¹² Esto implica que, si una municipalidad no cumpliera a satisfacción del Banco con las obligaciones del CP, el PCR: (a) no incluirá nuevas actividades en esa jurisdicción hasta que la municipalidad haya adoptado medidas correctivas satisfactorias a Banco; y (b) el PCR excluirá de su programa anual todas las actividades, con la sola excepción de aquéllas en marcha o que cuenten con contratos vigentes.

- 3.6 Cinco criterios constituyen la base para determinar la elegibilidad de los proyectos: institucionales, técnicos y ambientales, sociales y económicos. Los criterios institucionales se refieren al nivel de identificación de las comunidades incluidas en la zona de influencia con un determinado proyecto de caminos y, en particular, su interés de contribuir al futuro mantenimiento de los mismos. Los criterios técnicos y ambientales se refieren a las características de construcción de los proyectos propuestos, la validez de sus medidas de protección ambiental y su funcionalidad dentro de la red vial de la provincia o departamento pertinente. En particular, el Programa no financiará obras en áreas de protección ambiental legalmente definidas o ampliamente reconocidas por su sensibilidad ambiental.
- 3.7 Los criterios sociales se refieren a la necesidad de integrar las zonas más pobres a las actividades económicas y sociales y contribuir a mitigar la pobreza mediante la generación de empleo.
- 3.8 Los criterios económicos se refieren a la rentabilidad de los proyectos. Durante la preparación se evaluó una muestra de 36 caminos rehabilitados durante el CR1 con el fin de identificar una función de rentabilidad que permitiera seleccionar los proyectos en sustitución de un análisis costo-beneficio completo, pero los resultados no fueron concluyentes. Por ello, se propone una metodología consistente en:
- a. *proyectos que proporcionan accesibilidad a poblados con ocurrencia generalizada de pobreza*: cuando un proyecto posea un costo total y costo por beneficiario por debajo de un cierto nivel (US\$250.000 por proyecto y US\$100/beneficiario), será incluido si atiende un criterio social relacionado a la tasa de mortalidad infantil (con el límite fijado en 80/1000) y necesidades básicas insatisfechas de la región de influencia directa (con el límite fijado en un 70%).
 - b. *proyectos cuyos beneficios provienen de la producción agrícola y ganadera (enfoque de excedente del productor)*: para estos proyectos, que poseen un tránsito diario limitado, y conectan poblaciones pobres en áreas con potencial económico, los beneficios de la rehabilitación del camino se vincularán a los aumentos futuros en la producción agrícola y ganadera. Un proyecto debe alcanzar una tasa de retorno económica mínima de un 10% para ser elegible. Cuando un proyecto no alcanza este criterio, se debe descartar o reformular su diseño bajo estándares técnicos menos costosos.
 - c. *proyectos basados en el ahorro de los costos de operación de vehículos*: en aquellos caminos cuyos volúmenes de tránsito motorizado exceden 30 vehículos por día, un análisis económico se emprenderá basado en la comparación de los costos de rehabilitación y mantenimiento viales con los beneficios derivados de los ahorros en los costos de operación de vehículos, seguido por la aplicación del modelo de *Desarrollo económico de caminos* (RED) del Banco Mundial (basado en el programa HDM). Esta metodología se aplicará mayoritariamente a tramos de la red secundaria que pueden ser

identificados como críticos para permitir la conexión con redes y entre redes de caminos rurales.

- 3.9 La selección de proyectos sigue la siguiente metodología: (i) PCR distribuye los recursos de inversión entre los diversos departamentos participantes y sus provincias en base a criterios explícitos donde población, pobreza y longitud de red terciaria son determinantes; (ii) se analiza con las autoridades locales y las comunidades el plan de inversión a ejecutar mediante los recursos asignados y su distribución temporal y se identifican las obras prioritarias para la comunidad y sus autoridades; y (iii) la selección final de los caminos y su estándar técnico de rehabilitación (determinante del costo de inversión) queda supeditado a una evaluación económica de las obras.
- 3.10 La distribución geográfica de los recursos del CR2, por departamento y provincia, ya ha sido definida por el PCR y la mayoría de las obras a ejecutarse durante el primer año posee evaluación económica realizada mediante los procedimientos habituales del PCR.

D. Manual de operaciones del proyecto (MOP)

- 3.11 A fin de garantizar la coherencia en la ejecución, el PCR implementará el Programa de acuerdo al MOP, el que establece claramente las directrices y procedimientos que adopta la unidad y sus UZ. El MOP ha sido mejorado en sus procedimientos de gestión socioambiental de proyectos, participación comunitaria y descentralización de actividades a UZ y municipios y cuenta con la no objeción del Banco; además, está siendo ampliado para incorporar los procedimientos requeridos por los planes piloto. Esta ampliación deberá contar con la no objeción por parte del Banco, como una de las condiciones del primer desembolso. La evaluación del cumplimiento de las disposiciones del MOP formará parte de los términos de referencia de la firma que realizará el control de gestión técnico y operativo del Programa.
- 3.12 El MOP proveerá normas y procedimientos para la implementación del Programa en las áreas de: (i) estructura institucional general; (ii) procedimientos de desembolsos, contabilidad, auditoría y presentación de informes; (iii) procesos de adquisiciones, distribución de responsabilidades y controles internos; (iv) planes de evaluación y monitoreo del Programa; (v) procedimientos de identificación, preparación, aprobación y supervisión de proyectos, incluyendo los aspectos ambientales; (vi) cofinanciación de actividades con otras jurisdicciones; y (vii) transferencia de recursos y monitoreo de su aplicación.

E. Seguimiento y evaluación

1. Seguimiento

- 3.13 El seguimiento de la ejecución del Programa se hará mediante: (i) exámenes semestrales de los resultados del Programa y los planes anuales que el PCR lleva a cabo de manera permanente. Los principales indicadores de seguimiento de la

operación se presentan en el marco lógico; el PCR identificará, además de los mencionados, otros indicadores que sirvan a igual fin y que se incluirán en el manual de operaciones, a fin de cuantificar la eficiencia y eficacia en la ejecución del proyecto; y (ii) la realización de evaluaciones independientes de resultados, de periodicidad semestral, para examinar los logros físicos, en particular la calidad y costo de las obras, el cumplimiento de los criterios de elegibilidad, los procedimientos de adquisición, desembolso y protección ambiental establecidos en el MOP, el cumplimiento de los criterios de elegibilidad, el logro de los indicadores de resultados, además de revisar las cuentas del proyecto y los estados de gastos de las unidades de ejecución y otras obligaciones incluidas en el MOP. Las evaluaciones se realizarán tanto sobre las actividades desempeñadas por el PCR como por parte de las UZ. Para ello, el PCR contratará una firma de control de gestión técnica, ambiental y operativa del Programa, bajo términos de referencia, que deberá ser aceptable para el Banco, la que evaluará semestralmente los resultados de ejecución del Programa examinando una muestra de proyectos.

2. Exámenes semestrales y presentación de informes

- 3.14 El PCR preparará informes trimestrales sobre todos los componentes del proyecto. Dichos informes se presentarán al Banco dentro de los 30 días de finalizado cada trimestre y en ellos se describirán: (i) progresos conseguidos en relación con los indicadores de ejecución y calendario de desembolsos convenido; (ii) calendarios actualizados de ejecución y desembolso en relación con el resto del proyecto; (iii) cumplimiento de las condiciones contractuales contenidas en el convenio de préstamo; (iv) programa de labores y planes de acción detallados sobre los dos trimestres siguientes; y (v) una evaluación de los problemas y temas principales derivados de la implementación del Programa.
- 3.15 Semestralmente, el Banco, el Banco Mundial y el gobierno efectuarán un examen conjunto del progreso realizado en el logro de los objetivos del proyecto y en la ejecución de sus componentes. Participarán en él representantes de las UZ, los consultores pertinentes y ONGs que hayan intervenido en el componente de asistencia técnica, el MTC, el MEF, los organismos descentralizados que han tomado parte en programas de desarrollo rural y una muestra de los beneficiarios. Los exámenes, a realizarse a más tardar los 31 de mayo y 30 de noviembre, representarán una oportunidad para evaluar: (i) el avance en la ejecución del Programa y el logro de sus objetivos, manifestados a través de los indicadores de progreso; (ii) el desempeño del PCR y sus UZ; (iii) efectividad del Programa en términos de participación de las municipalidades y comunidades, respuesta de contratistas locales, desarrollo de MEMV y coordinación con otros programas de desarrollo rural; (iv) experiencia con las normas y procedimientos del MOP y la desconcentración de actividades hacia las UZ; (v) progreso alcanzado en la reestructuración y fortalecimiento de la gestión y financiación del mantenimiento de la vialidad rural; (vi) propuesta de actividades para el año siguiente, con énfasis en las actividades institucionales, y presupuesto propuesto. El calendario de ejecución del Programa y los indicadores de supervisión se actualizarán por mutuo acuerdo durante el examen anual. El PCR presentará al Banco, a más tardar dos semanas antes de la llegada de la misión, un informe en el que se incluya el programa de la

reunión, la situación en que se encuentran los temas enumerados más arriba y el plan de actividades para el año siguiente. Si el progreso no fuera satisfactorio, el gobierno preparará un plan de acción corrector satisfactorio para el Banco dentro de los dos meses posteriores al examen.

- 3.16 El PCR presentará anualmente al Banco, a más tardar el 30 de noviembre de cada año comenzando en 2001, un programa anual de actividades, consultado con las municipalidades participantes, con respecto a: (i) actividades y proyectos a ser financiados por el Programa; (ii) justificación, período de implementación y presupuesto estimado de esas actividades; y (iii) un informe anual de mantenimiento sobre todos los caminos rehabilitados (CR1 y CR2). Estos informes incluirán el presupuesto anual para mantenimiento de la red vial terciaria, los recursos municipales estimados, el funcionamiento de las cuentas especiales y los resultados obtenidos desde un punto de vista técnico, institucional y financiero, el desempeño de las microempresas, etc.. El plan operativo correspondiente a 2002, primer año de inversión del Programa, se estructurará a partir de la ratificación de los convenios de cofinanciación por parte de las municipalidades y de la priorización de los caminos por las comunidades.

3. Evaluación ex post y evaluación de impacto socioeconómico

- 3.17 El gobierno considera que no es necesario realizar la evaluación ex post del Programa y el Banco acepta esta posición. Por otro lado, al igual que en el CR1, el Programa contará con una evaluación de impacto socioeconómico de los proyectos y auditorías de impacto ambiental de las obras, por ser ambas necesarias para mejorar su calidad. El costo de las evaluaciones está incluida en el componente de estudios de fortalecimiento institucional. La evaluación de impacto socioeconómico se hará de manera tal que sus resultados estén disponibles para la misión anual de noviembre de 2003. Este documento, una vez revisado y habiendo incorporado los comentarios del Banco, se presentará ante ONG participantes en el Programa, otras agencias gubernamentales involucradas en actividades de desarrollo rural y representantes de los beneficiarios. Durante esta reunión, los siguientes temas serán especialmente analizados: (a) progreso en la descentralización administrativa del sector vial y cambios a introducir en el esquema institucional del Programa; (b) política de financiamiento de la vialidad rural; (c) calidad de la coordinación entre agencias intervinientes en la vialidad rural; y (d) participación de municipalidades en la ejecución del Programa.

4. Supervisión del Programa

- 3.18 El Banco y el Banco Mundial supervisarán el proyecto a través de un equipo de proyecto conjunto. Los respectivos jefes de proyecto coordinarán el calendario y la composición de las misiones. Las misiones supervisarán el proyecto dos veces al año. La integración del equipo de proyecto procurará seguir los lineamientos utilizados durante la ejecución del CR1 y preparación del CR2. El Banco designará al jefe de proyecto de acuerdo a los criterios habituales para la supervisión de operaciones en ejecución. La responsabilidad por la Administración del Programa

recaerá en la Representación, de acuerdo a los criterios habituales para la supervisión de operaciones en ejecución.

F. Adquisición de bienes y servicios

- 3.19 La contratación de obras, bienes y servicios de consultoría con fondos del Banco se llevarán a cabo en conformidad con las directrices de éste. No se prevé ninguna adquisición que requiera licitación pública internacional. El *Plan de adquisiciones* se presenta en el Anexo 2.

1. Obras civiles

- 3.20 La licitación pública internacional será obligatoria para adjudicar contratos de obras cuyo valor exceda US\$3 millones y para la adquisición de bienes y servicios conexos mayores a US\$250.000. Para la contratación de obras por un valor superior a US\$50.000 se utilizarán procedimientos de licitación pública nacional (LPN) aceptables al Banco.
- 3.21 Para apoyar la ejecución de las actividades de rehabilitación de caminos de herradura y de mantenimiento de caminos rurales, se permitirá la contratación directa, por un monto que no superará los US\$50.000 por contrato, de: (i) *comités viales rurales* para el mejoramiento de caminos de herradura; (ii) *microempresas de mantenimiento vial* (MEMV), establecidas en el marco del Programa; (iii) pequeños contratistas de obra. La naturaleza de las tareas y la forma de llevarla a cabo deberá ser tal que no permite que haya competencia, o no hay un mercado con suficientes postores calificados, y es recomendable adjudicar la obra de manera directa con una adecuada supervisión; y (iv) *municipalidades y pequeños contratistas de obras*, para actividades de mantenimiento periódico y mantenimiento de emergencia, que requieran la utilización intensiva de equipos ; el gasto agregado de estos últimos contratos no superará los US\$3 millones. La contratación directa de pequeños contratistas de obra y municipalidades para estas actividades solamente podrá hacerse mediante autorización previa del Banco y luego de haber presentado la debida justificación.
- 3.22 La adquisición de bienes se limitará fundamentalmente a la compra de equipo de oficina, computadoras y vehículos apropiados para circular en las zonas donde actúe el Programa. Para las compras por valor de más de US\$250.000 se requerirá de una licitación pública internacional.

2. Servicios de consultoría

- 3.23 El concurso público internacional será obligatorio para la contratación de servicios de consultoría cuando éstos superen los US\$200.000. Los consultores se contratarán de conformidad con los procedimientos establecidos. Entre los servicios que podrán realizar figuran los siguientes: estudios ambientales y de impacto socioeconómico ligados al Programa, diseños de ingeniería, supervisión de la construcción, asistencia técnica, cursos de capacitación y servicios de control de gestión técnica y operativa del programa.

- 3.24 Para la implementación de la *Ventana de desarrollo local* (VDL), el PCR podrá firmar un convenio con Caritas del Perú, por el cual esta entidad se encargará de administrar la VDL; CARITAS, por su parte aportará al funcionamiento de la VDL, recursos financieros, experiencia profesional y cobertura geográfica (posee 48 organizaciones diocesanas activas en procesos participativos, evaluación de necesidades sociales y estructuración de iniciativas de desarrollo). El convenio establecerá claramente las responsabilidades de las partes. Estas características convierten a CARITAS en un proveedor de “fuente única”, por lo que se solicita la excepción a los procedimientos de contratación del Banco. El aporte del Programa ascenderá a US\$560.000, de los cuales el Banco financiará US\$237.000. Si el PCR decidiera utilizar otra entidad en la implementación de la VDL, deberá seguir los procedimientos normales del Banco.

3. Examen de las adquisiciones

- 3.25 En lo relativo a las obras civiles, todas los procesos de licitación por valor superior a US\$1 millón y todas las adquisiciones de bienes serán objeto de examen previo por parte del Banco. Asimismo, los dos procesos iniciales llevados a cabo por el PCR, así como el primer proceso de licitación de obra que realice una UZ, serán objeto de examen previo. Para todos los demás casos, el Banco revisará de manera ex post y por muestreo la documentación soporte de cada contratación de obra. Para facilitar el proceso de revisión, el ejecutor presentará como anexo al informe trimestral el listado de las obras contratadas en el período respectivo. En lo que respecta al proceso de contratación de consultorías serán objeto de examen previo los servicios cuyo costo se estime en US\$100.000 o más, así como todas las contrataciones de una sola fuente y las de consultores individuales por montos iguales o superiores a US\$ 50.000. En los servicios de consultoría por debajo de esos límites sólo serán objeto de examen previo los términos de referencia para contrataciones de consultorías no previstas en el Manual de Operaciones del Programa. Para todos los demás casos, el Banco revisará ex post y por muestreo la documentación soporte de cada contratación de servicios de consultoría.
- 3.26 La capacidad, experiencia previa reciente y entorno legal que presentó el desempeño del PCR en la ejecución del CR1, son suficientes para anticipar una eficiente y confiable administración de los procesos que involucren montos de *Adquisiciones por debajo de los límites* (ADL) enunciados anteriormente. En tal sentido, se considera que el PCR tiene capacidad satisfactoria para ser elegible para continuar con la supervisión ex post de las ADL, sin ninguna asesoría externa o capacitación específica. El bajo nivel previsto de examen previo se compensará de varias maneras: (i) la firma que se contratará para el control de la gestión técnica y operativa del programa realizará evaluaciones de carácter semestral; (ii) el sistema de información y seguimiento del programa permitirá comparar los costos de proyectos semejantes; (iii) las misiones de administración del Banco y del Banco Mundial, y las Representaciones, efectuarán revisiones periódicas y exámenes aleatorios, frecuentes visitas al terreno y exámenes de la documentación relativa a adquisiciones.

G. Cuenta bancaria, desembolsos, contabilidad y auditorías

1. Cuenta bancaria especial

- 3.27 El gobierno abrirá y mantendrá una cuenta especial en dólares estadounidenses en un banco comercial aceptable al Banco, en términos y condiciones satisfactorios al Banco. La cuenta especial del Banco tendrá una asignación autorizada que no superará al 5% del monto del préstamo (US\$2,5 millones). El Banco repondrá los recursos en la cuenta rotatoria una vez recibidas las correspondientes peticiones de desembolso del Prestatario. El PCR controlará el uso de la cuenta y se encargará de preparar las peticiones de desembolso en nombre del Prestatario. Estas peticiones, acompañadas por la correspondiente justificación acerca del uso de los recursos, deberán presentarse cada mes, o antes, si la cuenta desciende por debajo de 67% de su depósito inicial.

2. Mantenimiento de registros y control de desembolsos

- 3.28 El PCR será responsable por: (i) el desarrollo e implantación de adecuados sistemas contables, financieros y de control interno para el manejo de los recursos del programa; (ii) la organización del sistema contable de tal modo que permita identificar las fuentes y usos de los recursos del proyecto, provea la documentación necesaria para verificar las transacciones y que facilite la preparación oportuna de los estados financieros consolidados; (iii) la preparación y presentación, a satisfacción del Banco, de las solicitudes de desembolso y de las justificaciones del uso de los recursos y los informes semestrales acerca del uso del Fondo Rotatorio, consolidando la información proveniente de los coejecutores; y (v) la preparación de los estados financieros consolidados anuales del Proyecto debidamente dictaminados por auditores externos.
- 3.29 Los coejecutores serán responsables de: (i) mantener cuentas bancarias específicas para los recursos del programa; (ii) remitir periódicamente al PCR la información financiera necesaria a efectos de su consolidación a nivel de programa; y (iii) establecer y mantener un adecuado sistema de registros contable y de archivo de la documentación de respaldo de los gastos e inversiones elegibles del programa.
- 3.30 Todos los pagos correspondientes a la adquisición de bienes, contratos de obras y servicios de consultoría serán efectuados por el PCR. Si el contrato es responsabilidad de la UZ, el PCR efectuará el pago previa aprobación de aquélla, y una vez que haya verificado que el contrato ha cumplido con las condiciones establecidas en el Reglamento Operativo. La documentación de respaldo (contratos y convenios de construcción o mantenimiento, contratos de servicios, factura de obras efectuadas, etc.), será aprobada por el jefe de la UZ. La gestión de caja y flujo de fondos del Programa, la conciliación de las cuentas bancarias incluidas en este dispositivo, las transacciones, desembolsos y rendiciones de cuentas hacia y desde las UZ o municipalidades, durante la ejecución y administración del Programa, será objeto de supervisión por parte del PCR.

3. Desembolsos

- 3.31 Las solicitudes de desembolso deberán incluir la documentación de respaldo para los siguientes casos: contratos de obras civiles por valor de más de US\$1 millón, contratos de consultores por más de US\$100.000 y todos los contratos de fuente única. En todos los demás casos se aplicará el método de evaluaciones ex post, las que se realizarán por lo menos semestralmente. El PCR presentará a la Representación las solicitudes de desembolso, consolidando la información recibida de los coejecutores, acompañadas del Detalle de Pagos y del Control de Desembolsos y Aportes Locales y deberá asegurarse que: (i) la información contenida en el Detalle de Pagos está adecuadamente respaldada por documentación de apoyo a los pedidos de desembolso (contratos, órdenes, facturas, recibos comprobantes de pago, certificados de obra, certificados de proveedor, certificados de origen u otros documentos que comprueben la información suministrada en el Detalle de Pagos); y (ii) que dicha información está debidamente identificada, adecuadamente archivada y disponible para ser revisada por el Banco y los auditores externos.
- 3.32 La Representación, en sus visitas de inspección técnica o financiera, comprobará por muestreo si el PCR y los coejecutores disponen en sus archivos de la documentación de apoyo a las solicitudes de desembolso y si los recursos han sido utilizados en la forma señalada en el contrato de préstamo.
- 3.33 Los fondos del préstamo del Banco se desembolsarán en función de los siguientes porcentajes de gastos elegibles: (i) 40% del costo de rehabilitación de caminos rurales, secundarios y de herradura y del mantenimiento periódico de caminos; (ii) 20% del mantenimiento rutinario (y 15% en 2003 y 2004); y (iii) 42% para los servicios de consultoría y fortalecimiento institucional. Los recursos del préstamo del Banco Mundial se desembolsarán con destino a las mismas categorías y con los mismos porcentajes de desembolso en el marco del cofinanciamiento conjunto.

4. Auditorías

- 3.34 El PCR contratará una firma de contadores públicos independientes, aceptable al Banco, que tendrá a su cargo la auditoría anual sobre los estados financieros del Proyecto. Se presentarán al Banco Estados Financieros durante toda la ejecución del Programa, dentro de los ciento veinte (120) días posteriores al cierre de cada período fiscal. El costo estimado de las auditorías financieras está incluido en el componente de estudios y supervisión, por lo que podrá ser financiado con los recursos del Banco.

5. Financiamiento retroactivo y reconocimiento de gastos

- 3.35 El préstamo financiará retroactivamente los gastos elegibles contraídos en el marco del Programa, a partir de enero de 2001. Estos gastos son continuación del CR1 y muchos de los contratos corresponden a contratos de mantenimiento rutinario con microempresas, lo que supone entre otras cosas un examen por parte del Banco del proceso de adquisición aplicado. Se estima que el total de los pagos efectuados en

relación con los contratos correspondientes a obras civiles y servicios de consultoría será de unos US\$5 millones. El Banco reconocerá hasta un total de US\$5 millones en recursos de contrapartida.

H. Período de ejecución y calendario de desembolsos

- 3.36 El período de ejecución es de 4 años, contados a partir del 1° de enero de 2001. Se prevé que el préstamo propuesto estará plenamente desembolsado en cuatro años y medio.

IV. VIABILIDAD Y RIESGOS

- 4.1 El Programa está en conformidad con la orientación general de la estrategia de mitigación de la pobreza del Gobierno del Perú. Con su ejecución el gobierno se propone continuar la consecución de varios objetivos: (i) reducir los costos de transporte y aumentar la confiabilidad del acceso de vehículos para ampliar los mercados de los productos agrícolas y otros bienes; (ii) integrar las zonas de difícil acceso con los centros económicos regionales; (iii) mejorar las condiciones de transporte en aldeas; (iv) generar empleo mediante la rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales a fin de mitigar la pobreza rural; y (v) desarrollar la capacidad institucional y establecer pequeñas y medianas empresas para conseguir, en forma sostenible, el mantenimiento y mejoramiento de los caminos rurales
- 4.2 Además, este Programa está en consonancia con la estrategia del Banco para el sector vial, que busca la reducción de los costos de transporte, incrementar la movilidad y facilidad de acceso y mejorar el mantenimiento, como medios para alcanzar una mayor eficiencia económica.

A. Viabilidad institucional

- 4.3 El PCR tiene una estructura adecuada para la ejecución de la segunda etapa del Programa. Su personal fue técnicamente capaz de resolver los problemas que surgieron durante la primera etapa y posee experiencia suficiente para administrar el Programa una vez que se apruebe el financiamiento. Además, cuando esté en plena ejecución, el PCR contará con la asistencia de consultores externos y una empresa que prestará servicios de auditoría externa sobre los componentes técnicos, administrativos y ambientales, garantizando así que el organismo de ejecución tenga a su disposición un punto de vista independiente sobre el método de trabajo y sus resultados.

B. Viabilidad socioeconómica

- 4.4 Casi el 30% de la población del Perú vive en zonas rurales. La difusión de la pobreza es especialmente elevada en la zona rural de la *sierra*, donde dos tercios de los hogares son pobres y el 47% se incluye en la categoría de pobreza extrema. Las poblaciones indígenas son mucho más pobres que el resto: representan el 40% de la población en situación de pobreza extrema y el 25% de los pobres. En lo que respecta a la salud, saneamiento, nutrición y educación, la situación ha sido peor en algunas zonas rurales, debido a las tradicionales desigualdades regionales y étnicas.
- 4.5 La sierra rural contiene el mayor número de personas en situación de extrema pobreza (aproximadamente 1,6 millones). El ingreso per cápita de la población rural asciende a US\$536 por año, mientras que el límite de pobreza fijado por el Banco es de US\$1.584 anuales, aproximadamente. La dificultad para reducir la pobreza en la *sierra* rural demuestra la gravedad y resistencia del estancamiento económico de las zonas rurales del Perú.

- 4.6 El Programa redundará en beneficio de las comunidades rurales ubicadas en la sierra. Los beneficiarios son los 3,5 millones de habitantes rurales de los doce departamentos del Programa; ellos representan aproximadamente el 70% de toda la población rural. En esas comunidades rurales las mujeres constituyen un importante grupo beneficiario de las mejoras de caminos rurales y de herradura. Son el grupo más numeroso de cuantos participan en el traslado de productos a los mercados y la mayor confiabilidad de los caminos les permitirá aumentar su capacidad de obtener ingresos. El mayor acceso a los servicios sociales, como hospitales y escuelas, representaría un beneficio proporcional mayor para las mujeres¹³.
- 4.7 Gracias al diseño del proyecto, la rehabilitación y el mantenimiento de los caminos rurales aumentará la competitividad de los bienes producidos por campesinos y pequeños agricultores, que están entre los habitantes más pobres de las zonas rurales. Esto cobra evidencia cuando se comparan las cifras correspondientes a la población urbana y la serrana. Por las citadas razones, este préstamo de inversión podría calificarse como una inversión encaminada específicamente a combatir la pobreza en función de dos criterios: (i) está orientado a favorecer a los pobres de determinadas zonas geográficas y (ii) tiene como objetivo, por el mismo diseño del proyecto, ayudar fundamentalmente a los grupos de bajos ingresos. El proyecto incluye indicadores que permiten cuantificar los beneficios conseguidos por esta población.
- 4.8 El CR1 demostró que, aplicando la metodología del excedente del productor, una muestra representativa de 36 proyectos presentó una tasa de retorno económica ponderada, según el costo de las inversiones, del 25% y un valor presente neto de US\$20 millones, aproximadamente US\$1 por cada US\$1 invertido en la rehabilitación de esos caminos. Dos de los 36 proyectos se ejecutaron de acuerdo a los límites de pobreza y un 30% presentó una tasa de retorno económica menor al mínimo requerido del 10%. En base a esta experiencia, ha sido ajustada la metodología de evaluación de proyectos del CR2 para mejorar sus resultados¹⁴(¶3.8). Cabe destacar que el PCR cuenta con 120 caminos elegibles que poseen su estudio de factibilidad técnica y ambiental.

C. Viabilidad técnica

- 4.9 Los caminos rehabilitados mantenidos durante la primera etapa del Programa demuestran que las actividades aplicadas constituyen soluciones técnicas válidas. Se dispone de diseños técnicos, incluidas las especificaciones ambientales generales, apropiados para las condiciones actuales de los caminos y su utilización prevista. La

¹³ En el estudio de género realizado, el 70% de las mujeres entrevistadas manifestaron que el Programa había contribuido a la mejora de sus condiciones de vida, principalmente en los aspectos de acceso a servicios de salud, incremento del comercio local, mejora de la pequeña ganadería, mayores oportunidades de socialización debido al acceso a servicios de transporte y seguridad de los viajes. El Programa permitió a las mujeres viajar más lejos, con mayor frecuencia y seguridad.

¹⁴ El documento "Evaluación económica de proyectos: un análisis sumario del criterio de selección de proyectos aplicado al CR2", disponible entre los archivos técnicos del Programa, presenta los resultados y la metodología que se aplica a esta segunda etapa.

calidad técnica de los caminos se monitoreará estrechamente durante la ejecución a fin de aumentar su vida útil mediante un mantenimiento rutinario y periódico apropiado a las particulares condiciones de cada camino.

- 4.10 Debido a la utilización de prácticas comprobadas, todas ellas en conformidad con los procedimientos del Banco, no se prevén problemas respecto al proceso de licitación y contratación de obras o de disponibilidad de mano de obra local.
- 4.11 Dada la naturaleza del Programa, la asignación de fondos se efectúa en forma tal que en la asignación presupuestaria no se especifican individualmente los caminos. El plan de inversión para 2001 está parcialmente establecido y estará sujeto a los acuerdos de cofinanciación del mantenimiento que se firmen con los municipios. Posteriormente, las misiones semestrales conjuntas realizarán actividades de seguimiento del Programa, en las que examinarán tanto éste como los caminos que se deben rehabilitar.

D. Viabilidad financiera

- 4.12 La viabilidad financiera está dada por el compromiso del gobierno de continuar el financiamiento del sector vial, el uso continuo de fondos procedentes de donantes externos y un aporte constante de fondos de contrapartida. Estos últimos representarán, durante el período de ejecución, un total de US\$51,1 millones, de los que US\$11,9 millones serán aportes municipales de cofinanciación del mantenimiento rutinario.
- 4.13 Los fondos de contrapartida se asignarán anualmente en el presupuesto del MTC, en conformidad con el calendario de inversión; constituirán alrededor del 15% anual del total de recursos que se asignarán al programa de inversión del MTC. Ello se debe a la peculiaridad del financiamiento conjunto BID-Banco Mundial, en que los recursos de cada institución son reconocidos por la otra como fondos de contrapartida. Por consiguiente, se considera que el Gobierno del Perú no tendrá dificultades para apoyar sus compromisos financieros en el proyecto actual, debido a su bajo impacto en las finanzas del MTC.
- 4.14 Finalmente, este Programa posee una máxima prioridad para el Gobierno del Perú, y fue ratificado como tal por los ministerios de Transportes y Comunicaciones y de Economía y Finanzas. No se prevé que esta calificación de máxima prioridad cambie en el futuro próximo. Por otro lado, el Directorio del Banco Mundial, en su reunión del 19 de junio de 2001, aprobó el préstamo que cofinancia esta operación.

E. Impacto socioambiental

- 4.15 El CR1 demostró tener beneficios socioeconómicos importantes que se tradujeron en la mejora de la calidad de vida de la población rural. Al rehabilitar y mantener la infraestructura de transporte rural se consolidó un sistema integrado y confiable de caminos que facilitó el acceso y disminuyó los tiempos de traslado de las comunidades a los servicios básicos de infraestructura social y económica y las

integró con los centros subregionales, aumentando los mercados de los productos agrícolas y reduciendo sus costos de comercialización.

- 4.16 Las microempresas de mantenimiento vial, conformadas por campesinos de las comunidades por las que pasan los caminos rurales rehabilitados, constituyen una fuente de empleo permanente, generan ingresos nuevos y sostenidos para la población y aumentan y diversifican la demanda local de productos y servicios.
- 4.17 Las obras viales del CR2, al igual que las del CR1, serán de pequeña magnitud, involucrando la rehabilitación de los caminos rurales a nivel de afirmado, sin cambios de trazado y la mejora de caminos de herradura utilizados por el transporte no motorizado. Considerando los proyectos involucran caminos rurales existentes, localizados en áreas de ocupación consolidada, es bajo el riesgo de ocurrencia de impactos indirectos inducidos. Así, los impactos ambientales potenciales previstos son directos, de pequeña magnitud, asociados a la etapa de construcción, y pueden ser evitados y controlados aplicando las medidas preventivas y de mitigación que constan de las guías técnicas y ambientales del PCR. Como parte de estas guías, el Programa ha revisado sus especificaciones para incluir aspectos de seguridad vial en caminos de bajo tránsito, en especial, para prevenir accidentes en los cruces de poblados y caseríos. Los aspectos relativos a seguridad laboral forman parte de los manuales de capacitación de las MEMV y de los contratos de obra.
- 4.18 El Plan Piloto del Sistema Intermodal de la Selva incluirá una Evaluación de Impacto Socioambiental Regional (EISAR)¹⁵ cuyo objetivo será establecer el marco de desarrollo sostenible en que se ejecutará el plan asegurando que todos los impactos que el mismo podría generar sobre los ecosistemas frágiles, salud, patrimonio cultural y la población indígena, así como los impactos ambientales de la población inducida por la mejora de la accesibilidad a la región sean previstos y adecuadamente tratados en su diseño, ejecución y operación. El diseño e implementación del Plan Piloto requerirán un proceso intenso de consulta y participación de las comunidades y gobiernos locales beneficiados con vistas a lograr consensos y acuerdos internos a efectos de materializar sus propuestas y articularlas en un plan integrado de acción. Otro aspecto fundamental del piloto será el desarrollo e implementación de un sistema de monitoreo y seguimiento de las actividades y su impacto socioambiental cuyos resultados servirán de base para la consolidación de las metodologías y procedimientos de implementación futura.
- 4.19 El Manual Operativo del Programa, incluye un sistema de gestión ambiental de los proyectos del Programa que integra de manera adecuada los aspectos socioambientales y cuenta con: (i) términos de referencia (TdR) para la ejecución de los estudios de impacto ambiental de los proyectos de rehabilitación de caminos; (ii) una "Guía ambiental para la rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales"; (iii) un "Manual técnico de mantenimiento rutinario de caminos rurales", que incorpora el tratamiento de los aspectos ambientales; (iv) un "Manual

¹⁵ En los archivos técnicos del Programa se encuentran disponibles las "Guías para Evaluación de Impacto Socioambiental Regional del Plan Piloto de la Selva" (EISAR), las que incluyen un programa de desarrollo de pueblos indígenas.

de concientización ambiental para la rehabilitación y el mantenimiento de caminos rurales destinado a apoyar actividades de educación ambiental de las comunidades locales y microempresarios; y (v) un manual para mejoramiento y mantenimiento de caminos de herradura que contiene un capítulo con prácticas de protección ambiental. También se destaca el Manual de Reforestación de Taludes Inestables, preparado como parte de la estrategia de fortalecimiento ambiental del CR2 mediante convenio entre el PCR y el Programa Nacional de Manejo de Cuencas Hidrográficas y de Conservación de Suelos (PRONAMACHCS), con el objetivo de reforestar los taludes de corte y las laderas con problemas de estabilidad y erosión a lo largo de los caminos rurales bajo responsabilidad de las microempresas de mantenimiento vial.

- 4.20 Durante la preparación de la operación se ejecutó una Evaluación Ambiental Ex Post de una muestra de caminos rehabilitados por el CR1 que confirmó que los impactos ambientales son directos y de pequeña magnitud, asociados principalmente a las obras y pueden ser evitados o mitigados mediante medidas conocidas y que constan de las guías ambientales del PCR. Sin embargo, se han recomendado mejoras del sistema de gestión ambiental que fueron incorporadas al Manual Operativo, entre ellas: (i) establecimiento, como criterio técnico para elegibilidad de proyectos, que el Programa no atenderá caminos localizados en áreas de protección ambiental legalmente definidas; (ii) complementación de las guías y manuales ambientales con especificaciones para estabilización de taludes (reducción de pendientes, construcción de banquetas y reforestación), limpieza y disposición del material de deslizamientos, limpieza de cunetas y desbroce, y explotación y recuperación ambiental de canteras; (iii) revisión de los TdR de los estudios de ingeniería y ambientales de los proyectos de rehabilitación para adecuar el tratamiento de los aspectos referentes a protección de taludes, explotación y recuperación de canteras, disposición de material excedente, y señalización y seguridad vial; (iv) revisión de las especificaciones técnicas y ambientales de obras para incorporar las partidas presupuestarias correspondientes a los temas citados en los puntos (ii) y (iii); y (v) inclusión en las bases de licitación de construcción y de supervisión de obras las recomendaciones del estudio de impacto ambiental y las estipulaciones de guías, manuales y especificaciones técnicas y ambientales, así como el establecimiento de multas y penalizaciones contractuales por el incumplimiento de las medidas ambientales.
- 4.21 Asimismo, el CR2 incluirá otras acciones de fortalecimiento del sistema de gestión ambiental del Programa, entre ellas: (i) contratación de un ingeniero ambiental como miembro del equipo técnico del PCR que, además de hacer el seguimiento y control de los procedimientos ambientales, apoyará y capacitará a las UZ en los temas específicos de protección ambiental de los proyectos; (ii) entrenamiento ambiental del personal del Programa y de los monitores que prestan asistencia técnica y capacitación a los microempresarios; (iii) auditoría semestral independiente del cumplimiento de los procedimientos técnicos y ambientales

establecidos en el Manual Operativo¹⁶; y (iv) apoyo a la concientización ambiental de los gobiernos locales y comunidades a través del componente de fortalecimiento institucional.

- 4.22 En la reunión del Comité de Impacto Social y Ambiental (TRG 20-99) del 1º de junio de 1999, se decidió que el Programa no requiere de un EIA específico.

F. Impacto sobre la pobreza

- 4.23 Esta operación califica como un proyecto que promueve la equidad social, como se describe en los objetivos claves para la actividad del Banco contenidos en el informe sobre el Octavo Aumento General de Recursos (Documento AB-1704). Además, esta operación califica como un proyecto orientado a la reducción de la pobreza (PTI), por aplicación del criterio geográfico. El CR2 mantendrá la orientación del CR1 en cuanto consolidará su presencia en los departamentos más pobres y, dentro de éstos, en las provincias con mayor índice de pobreza. El trabajo que se realice sobre las provincias piloto, para desarrollar metodologías comprensivas para la transferencia de la gestión de la infraestructura rural de transporte, no invalida esta clasificación.

G. Beneficios

- 4.24 Los beneficios del Programa son diversos. Los de corto plazo devienen de la mejora en la accesibilidad brindada por los caminos rehabilitados y mantenidos, y se traducen en menores tiempos de viaje, una oferta de transporte más amplia y diversificada, menores valores de flete y de pasajes y mayor calidad y confiabilidad del servicio. Estos beneficios, a su vez, se traducen en un más fácil acceso a servicios sociales (salud, educación), públicos (seguridad, justicia) y económicos y comerciales (acceso a mercados, servicios de extensión agrícola, posibilidades de empleo), etc.. Todos estos beneficios han sido encontrados y cuantificados en los estudios de evaluación de impacto de la primera etapa del Programa. Los beneficios de mediano plazo esperados incluyen la expansión de la base productiva, ampliación de la superficie agrícola, nuevas y más variadas oportunidades de empleo; sin embargo, estos beneficios, para concretarse, dependen de acciones que están fuera del control del Programa (por ejemplo, comportamiento de los precios agrícolas). Los impactos ambientales indirectos, asociados a la expansión de la superficie destinada a la agricultura, son de pequeña magnitud debido a la estructura de tenencia de la tierra y las prácticas locales, basadas en labores manuales de baja productividad.

H. Riesgos

- 4.25 El principal riesgo reside en los aspectos institucionales y financieros, originados en la debilidad de los municipios (provinciales y distritales) para hacerse cargo administrativa y financieramente de la gestión de los caminos rurales. El Programa

¹⁶ Los resultados de la auditoría técnica y ambiental, correspondientes a los caminos de cada jurisdicción municipal, serán entregados a las autoridades locales pertinentes.

ha desarrollado un criterio participativo y paulatino, que permite a los municipios incrementar su capacidad institucional, asumiendo parcial, pero crecientemente, la responsabilidad de la gestión vial y del costo del mantenimiento rutinario. La descentralización política y fiscal será un factor fundamental en la mitigación de este riesgo; el Programa tiene en su diseño metodologías de gestión adaptadas a la baja capacidad actual de los gobiernos locales y, de profundizarse la descentralización, sus resultados lo beneficiarán.

- 4.26 Los riesgos ambientales y técnicos están ligados a la selección de diseños y procedimientos de control de calidad adecuados, que aseguren la durabilidad y preservación de los caminos rehabilitados, una apropiada atención de los impactos ambientales, la capacitación de los organismos de supervisión y el control de los precios unitarios de las obras. Estos riesgos han sido adecuadamente tratados durante la primera etapa y estos procedimientos están siendo revisados a la luz de los resultados de la evaluación ambiental ex post e incorporados al sistema de gestión ambiental del MOP. Los riesgos ambientales asociados al Plan Piloto de la Selva serán mitigados con la ejecución de proyectos pequeños y selección de áreas de intervención de dimensiones reducidas y acceso relativamente controlado para facilitar el proceso de seguimiento, supervisión y control de las intervenciones y reducir las variables exógenas al piloto que pudieran resultar en impactos socioeconómicos y ambientales acumulativos y, en consecuencia, aumentar los riesgos asociados al proyecto. Asimismo, los proyectos y las medidas preventivas y mitigadoras serán estrechamente monitoreados para garantizar su oportuna y adecuada ejecución.

PERU

PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA RURAL DE TRANSPORTE. SEGUNDA ETAPA (PE 0140)
Marco lógico e indicadores del Programa de Caminos Rurales (PCR)

en descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos impor
<p>la accesibilidad de ciones rurales servicios sociales nicos básicos y a es generadoras de</p>	<p>En un plazo de tres años luego de la rehabilitación del camino</p> <ul style="list-style-type: none"> Las tarifas del transporte de pasajeros y las de carga en el transporte de productos agrícolas se reducen un 15% El tiempo de viaje se reduce en un 40% El tránsito general y el comercial (ómnibus de pasajeros, camionetas y camiones) aumentan un 30% <p>Al finalizar el Programa</p> <ul style="list-style-type: none"> 3,5 millones de habitantes, se benefician con caminos rehabilitados y una accesibilidad sustancialmente mejorada Se ha generado el equivalente a 10.000 empleos temporales no especializados como consecuencia de las obras de rehabilitación Se han generado 5.500 empleos permanentes no especializados como consecuencia del mantenimiento vial contratado a 470 microempresas 300 organizaciones comunitarias y microempresas están involucradas el desarrollo local mediante proyectos generadores de ingreso identificados a través de la ventana de desarrollo local (VDL) el número de visitas a puestos de salud en el área de influencia de los caminos aumenta en un 20% 	<ul style="list-style-type: none"> Estadísticas del MTC, registro e inspección de los servicios de transporte por los gobiernos locales y encuesta a comunidades y usuarios Encuestas a usuarios y operadores de transporte Sistema de información del Programa Datos sobre contratos de obras y de mantenimiento rutinario e informes de supervisión Censos de población Evaluación de impacto socioeconómico realizada sobre una muestra de áreas beneficiarias 	<ul style="list-style-type: none"> Condiciones macroeco relaciones de intercam favorables. Apoyo constante del g la política de erradica pobreza y al proyecto Ausencia de desastres en la zona del proyect

PERU

PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA RURAL DE TRANSPORTE. SEGUNDA ETAPA (PE 0140)
Marco lógico e indicadores del Programa de Caminos Rurales (PCR)

men descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos impor
<p>nd:</p> <p>llo de una red de rurales e, integrada y le, que proveen sistabilidad a a la demanda, e su ación y miento, con una gnación de bilidad por su</p>	<p>Aproximadamente 15.000 km de caminos rurales (red vial terciaria) y departamentales (red vial secundaria) en los 12 departamentos del programa están rehabilitados y son objeto de actividades de mantenimiento sostenibles:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 12.000 km de caminos correspondientes a la primera etapa del Programa bajo mantenimiento rutinario y, de requerirlo, mantenimiento periódico • 3.000 km de caminos rehabilitados y bajo mantenimiento rutinario por la segunda etapa del Programa • la totalidad de los municipios provinciales y distritales beneficiarios del Programa participan de la cofinanciación del costo del mantenimiento rutinario • un creciente número de municipios asume la responsabilidad de la planificación vial y de la gestión del mantenimiento vial • no menos de 12 municipios asumen la 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de información del Programa y de inventario vial del MTC. Información municipal • Evaluación de resultados llevada a cabo semestralmente por un auditor técnico independiente • Información del MEF sobre transferencias fiscales del Fondo de Compensación Municipal • Convenios de transferencia de responsabilidad de ejecución firmados con asociaciones de municipalidades 	<ul style="list-style-type: none"> • Las comunidades y gobiernos locales se identifican con el pr asocian sus objetivos progreso individual • Los municipios apo sistema de gestión d mantenimiento y asu responsabilidad por cofinanciamiento de caminos • Los municipios deso la gestión vial, dedie recursos técnicos y • El gobierno apoya la transferencia de recu Programa para que s gestionados a nivel gobiernos locales

PERU

PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA RURAL DE TRANSPORTE. SEGUNDA ETAPA (PE 0140)
Marco lógico e indicadores del Programa de Caminos Rurales (PCR)

tema descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos importantes
	<p>responsabilidad plena de la gestión vial, incluida la administración de recursos del proyecto</p> <ul style="list-style-type: none"> • 470 microempresas de mantenimiento vial, bajo contrato, mantienen los caminos en adecuadas condiciones de transitabilidad 		
<p>Resultados esperados:</p> <p>Rehabilitación de caminos rurales y terciarios</p> <p>Mantenimiento rutinario y periódico de caminos</p> <p>Rehabilitación de caminos de herradura</p> <p>Plan piloto de gestión provincial</p> <p>Plan piloto de transporte multimodal en la sierra (plan piloto en la sierra PPS)</p>	<p>Al finalizar la segunda etapa del Programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3.225 km de caminos terciarios rehabilitados poseen un buen nivel de transitabilidad. • 300 km de caminos secundarios rehabilitados poseen un buen nivel de transitabilidad. • 15.000 km de caminos reciben servicios continuos de mantenimiento rutinario • 6.500 km de caminos rehabilitados durante la primera etapa recuperan un nivel de transitabilidad similar al de una rehabilitación gracias al mantenimiento periódico • 3.100 km de caminos de herradura rehabilitados, con la participación y aporte de las comunidades beneficiadas • 150 km de caminos son rehabilitados y mantenidos, con asistencia de recursos del Programa, mediante gestión directa de las autoridades provincial y distritales de la provincia 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de información del Programa y de inventario vial del MTC. Información municipal • Evaluación periódica de resultados a cargo de un consultor independiente • Certificación de la labor realizada en conformidad con las especificaciones técnicas establecidas en el manual de operaciones del proyecto, expedida por el supervisor • Informes periódicos elaborados por el IVP-Arequipa • Informes de avance del PPS 	<ul style="list-style-type: none"> • No hay problemas de seguridad que impidan la ejecución de las obras • La industria local de construcción posee técnicos, financieros humanos para apoyar el Programa • La población y las autoridades locales apoyan la formación de microempresas de mantenimiento • Las comunidades están interesadas en participar y comprometer recursos • Las unidades zonales reciben el apoyo del PCR para no desconcentrar actividades técnicas y administrativas

PERU

PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA RURAL DE TRANSPORTE. SEGUNDA ETAPA (PE 0140)
Marco lógico e indicadores del Programa de Caminos Rurales (PCR)

tema descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos importantes
	<p>de Arequipa y su Instituto Vial Provincial</p> <ul style="list-style-type: none"> • se han construido 6 pequeños embarcaderos y rehabilitado 125 km de caminos rurales y 140 km de caminos de herradura vinculando a las poblaciones con los embarcaderos 		<ul style="list-style-type: none"> • Mecanismos de cofinanciamiento en
<p>Desarrollo institucional:</p> <p>• Promoción y fortalecimiento de la capacidad de gestión de las microempresas de transporte vial</p> <p>• Desarrollo de la capacidad de gestión de las microempresas de transporte vial</p> <p>• Desarrollo de políticas, planes y gestión del MTC/PCR y coordinación con otras instituciones</p> <p>• Participación activa de los municipios en gestión y mantenimiento y participación</p>	<p>Al finalizar el Programa</p> <ul style="list-style-type: none"> • 470 microempresas poseen contratos de mantenimiento rutinario, por resultados • prácticas satisfactorias de contratación de caminos rurales y estrategias de financiamiento de caminos rurales a cargo de los municipios • MTC/PCR actualizan permanentemente sus políticas y estrategias de intervención en la gestión de la vialidad rural gracias a la evaluación permanente de los impactos del proyecto y la actualización de las necesidades y capacidades locales • La totalidad de los municipios beneficiarios participan de manera creciente en la cofinanciación y gestión de los caminos rehabilitados. Los municipios han aportado no menos de US\$12 millones en concepto de 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de información del PCR • Registro de microempresas, contratistas y consultores administrado por PCR • Evaluación de los resultados de los componentes de desarrollo institucional, realizada por un consultor independiente • Convenios de ejecución y transferencia de responsabilidad a municipios • Talleres de capacitación municipal y planes de transporte rural en vigor • Evaluación del Programa 	<ul style="list-style-type: none"> • El gobierno mantiene la facultad de que los municipios que cumplen con ciertos parámetros manejen el Programa • Los municipios están interesados en sumarse activamente al programa con asistencia técnica • Sistema de transferencia gubernamentales y de ingresos locales en vialidad • Las municipalidades dispuestas a cofinanciar el mantenimiento de los caminos rurales bajo arreglo del Programa y a participar

PERU

PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA RURAL DE TRANSPORTE. SEGUNDA ETAPA (PE 0140)
Marco lógico e indicadores del Programa de Caminos Rurales (PCR)

tema descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos importantes
<p>comunitaria en la planificación, ejecución, gestión y supervisión de los proyectos rehabilitados y nuevos a comunidades y autoridades locales en el sector rural autoridades de desarrollo social y económico</p>	<p>contrapartida local</p> <ul style="list-style-type: none"> • 12 municipios poseen la capacidad para asumir la ejecución plena de los componentes del proyecto. Todos ellos manejan recursos propios y otros transferidos por el Programa, de acuerdo al Manual de Operaciones • Mecanismo para garantizar los fondos de mantenimiento rural convenidos entre el gobierno central y local • Todos los municipios provinciales participantes han adoptado programas institucionales (planes provinciales de vialidad y transporte) concebidos en el marco del proyecto • Sistemas vigentes de control comunitario y de evaluación del Programa permiten a comunidades y autoridades locales mantenerse al tanto de resultados e impactos directos de mediano plazo • La Ventana de Desarrollo Local (VDL) ha sido establecida con participación y bajo gestión de la sociedad civil, donantes y organizaciones gubernamentales • 300 organizaciones comunitarias y microempresas están involucradas en la iniciativa de desarrollo local y en proyectos generadores de 	<p>mediante la aplicación de metodologías de participación aseguran incluir la opinión de las comunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informe de evaluación expedido por el coordinador de la VDL 	<p>programa institucional</p> <ul style="list-style-type: none"> • mayor flexibilidad de transferencias basadas en el Fondo de Compensación Municipal les concede a las municipalidades su acceso a fondos locales para apoyar al mecanismo de cofinanciación del

PERU

PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA RURAL DE TRANSPORTE. SEGUNDA ETAPA (PE 0140)
Marco lógico e indicadores del Programa de Caminos Rurales (PCR)

tema descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos importantes
	ingreso, por medio de la VDL		
Actividades: Ejecución de obras y servicios de consultoría Rehabilitación de caminos rurales y de caminos secundarios Mantenimiento preventivo y rutinario de caminos rurales y caminos Camioneros Vehículos de transporte no motorizado Flota de administración de caminos provinciales Flota de la selva Marco institucional: Elaboración de políticas y estrategias de transporte rural Organización de la	Insumo: presupuesto por componente US\$61,8 millones US\$51,9 US\$5,7 millones US\$3,0 millones US\$5,2 millones US\$1,4 millones	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de implementación del Programa • Registros administrativos del Programa • Auditorías independientes • Informes de progreso semestrales • Reuniones periódicas de seguimiento del Programa 	<ul style="list-style-type: none"> • El PCR y sus unidades poseen la capacidad institucional y los recursos para realizar las actividades • Los procedimientos administrativos del PCR permiten su fácil ejecución

PERU

PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA RURAL DE TRANSPORTE. SEGUNDA ETAPA (PE 0140)
Marco lógico e indicadores del Programa de Caminos Rurales (PCR)

tema descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos importantes
Formación y capacitación de empresarios rurales para el desarrollo de los pequeños negocios para involucrarse en iniciativas de desarrollo social y económico	US\$3,7 millones US\$2,8 millones US\$0,7 millones		

Plan de Adquisiciones
En miles de US\$

Categoría de gasto	No contratos	financiamiento			método
		BID	TP/otros	Total	
Obras					
rehabilitación caminos rurales y secundarios	150	21.240	28.860	50.100	LPN
mantenimiento rutinario	600	5.200	24.870	30.070	CD
mantenimiento periódico	150	6.428	8.772	15.200	LPN
mantenimiento periódico	60	1.272	1.728	3.000	CD
mejoramiento caminos de herradura	120	2.225	3.025	5.250	CD
Piloto de gestión vial provincial					
rehabilitación caminos rurales y secundarios	6	940	1.410	2.350	LPN
mantenimiento rutinario	2	14	81	95	CD
diseños y supervisión de obras	12	146	199	345	LPN
Piloto de acceso intermodal en la selva					
rehabilitación caminos rurales y secundarios	8	1.272	1.728	3.000	LPN
mejoramiento caminos de herradura	8	140	235	375	LPN
embarcaderos	6	140	190	330	LPN
evaluación de impacto	4	169	231	400	LPN
plan de acción	6	339	461	800	LPN
Servicios de consultoría					
diseño de caminos rurales y secundarios	60	776	1.056	1.832	LPN
diseño de caminos de herradura	120	532	724	1.256	CD
supervisión de obras	120	1.818	2.472	4.290	LPN
auditoría técnica y de gestión	1	85	115	200	LPI
evaluación de impactos	3	102	138	240	LPN
Formación de MEMV	3	140	190	330	LPN
Asistencia técnica PCR	8	339	461	800	LPN
Asistencia técnica municipalidades	30	1.525	2.075	3.600	LPN
capacitación ONGs/PCR/MEMV/municipios	3	64	86	150	LPN
Ventana de desarrollo local	1	237	323	560	CD
Bienes	5	212	288	500	LPN

LPI: licitación pública internacional; LPN: licitación pública nacional y; CD: contratación directa
Los bienes incluyen la compra de vehículos y bienes de oficina y computadores.
TP Tesoro Público

PROYECTO DE RESOLUCION

PERU. PRESTAMO ____/OC-PE A LA REPUBLICA DEL PERU
(Programa Nacional de Infraestructura Rural de Transporte – Segunda Etapa)

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 Nacional de Infraestructura Rural de Transporte – Segunda Etapa. Dicho financiamiento será por una suma de hasta cincuenta millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$50.000.000) de la Facilidad Unimonetaria de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a las "Condiciones Contractuales Especiales" y a los "Plazos y Condiciones Financieras" del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.