

DOCUMENTO CONCEPTUAL DE PROYECTO

PERÚ

I. DATOS BÁSICOS

Título del Proyecto:	Programa de Transporte Rural Descentralizado		
Número del Proyecto:	PE-L1011		
Fecha del Esquema:	4 de agosto de 2005		
Jefe de División:	Kurt Focke, RE3/FI3		
Equipo de Proyecto:	Jefe: Miroslava Nevo; otros miembros: Rodolfo Huici, Vera Lucía Vicentini, Jennifer Wakeham (RE3/FI3); Kevin Mc Tigue (LEGIII/OPR); Juan Manuel Leño (COF/CPE); y también Isabel Cardona (RE3/FI3) quien asistió en la preparación del documento		
Prestatario:	República de Perú		
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural (Provías Rural, PVR)		
Plan de	BID: CO	US\$ 60 millones	
Financiamiento:	Cofinanciación (Banco Mundial):	US\$ 60 millones	
	Local:	<u>US\$ 60 millones</u>	
	Total:	US\$180 millones	
PTI/SEQ:	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). También califica como orientado a la reducción de la pobreza (PTI), por aplicación del criterio geográfico (§5.3).		
Fechas Tentativas:	PCD a Comité de Préstamos	Marzo 2006	
	Informe de Proyecto a CP	Mayo 2006	
	Propuesta de Préstamo a Directorio	Julio 2006	

II. MARCO DE REFERENCIA

A. Marco Socio Económico

- 2.1 En los últimos 15 años el Gobierno de Perú (GdP) ha logrado significativos avances en materia de restauración de la democracia, estabilidad macroeconómica, reforma estructural de los mercados y descentralización política y fiscal. Sin embargo, el progreso en la reforma del estado fue frágil y la lucha contra la pobreza no avanzó suficientemente, mientras que la descentralización, esencial para alcanzar los objetivos de modernización política, económica y social reclamados por la población, sólo comenzó en los últimos años.

B. La descentralización política, fiscal y sectorial de transporte

- 2.2 El GdP ha iniciado un proceso de descentralización con el fin de promover “el desarrollo integral, armónico y sostenible” de las regiones del país, procurando una clara separación y delegación de competencias y funciones entre los niveles de gobierno nacional, regional y local. Para ello dictó un marco legal formado principalmente por las leyes de *Reforma Constitucional sobre Descentralización*, de *Bases de la Descentralización* y *Orgánica de Gobiernos Regionales y Locales*. Ellas establecen los alcances de la descentralización, gradualidad de su ejecución, simultaneidad con la reforma del estado, y la necesaria flexibilidad para hacerla sostenible. En lo que respecta a los caminos rurales, la Ley Orgánica de Municipalidades asigna esta responsabilidad a la jurisdicción municipal, ya sea provincial o distrital. Así, la descentralización está legalmente establecida; la transferencia se limita, por tanto, a la cesión de recursos o de la gestión de caminos intervenidos por el GdP.
- 2.3 En concordancia con la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y PROVIAS RURAL (PVR) desarrollaron los planes sectoriales de transferencia y los llevaron a cabo con una estrategia clara. Estos planes consisten en: (i) desarrollar y crear una institucionalidad especializada en gestión vial al interior de cada municipalidad provincial; (ii) planificar el desarrollo de la infraestructura vial rural provincial; (iii) desarrollar mecanismos de financiamiento descentralizados que garanticen la sostenibilidad de la inversión realizada en infraestructura vial rural en el medio local; (iv) graduar la descentralización de la gestión vial de los caminos rurales, debido a la heterogeneidad en las capacidades institucionales y técnicas de los gobiernos locales; (v) tercerizar los servicios en el espacio local y regional; y (vi) promover la complementariedad e integración con otro tipo de infraestructuras tanto económicas, sociales y productivas para aumentar la eficiencia de tales inversiones sobre el desarrollo rural y la reducción de la pobreza.
- 2.4 Como parte de la estrategia descrita y de la gradualidad, PVR desarrolló la experiencia piloto de gestión vial descentralizada en la provincia de Arequipa, donde se desarrolló y experimentó tanto los arreglos institucionales como los técnicos y financieros. A la luz de esta experiencia, con las lecciones del caso, se expande la transferencia de la gestión vial de los caminos rurales –ya en el marco del proceso de descentralización en curso- a otras provincias del país.
- 2.5 La transferencia de fondos, proyectos y programas en el marco del proceso de descentralización, se inicia en 2003. Para ello se da un conjunto de normas, que no sólo sirve de “paraguas” a las acciones que desarrolla PVR en este tema, sino que también en muchos casos ayudó en sus inicios a acelerar el proceso ya diseñado y planificado por PVR. Es así que, desde el último trimestre de 2003, PVR transfiere la gestión vial de los caminos vecinales y departamentales a los Gobiernos Locales y sus Institutos Viales Provinciales y a los Gobiernos Regionales, respectivamente.

C. El sector vial y los caminos rurales

- 2.6 El transporte por carretera es la forma principal de transporte. No obstante, Perú es un país con escasa dotación de infraestructura vial, si se lo compara con países semejantes de América Latina. La red vial está organizada en tres niveles: (i) 17.000 km de carreteras nacionales, de las cuales el 49,5% se encuentra asfaltada y, de éstos,

el 36% está en buen estado; el 37,5% está en afirmado y, de ellos, sólo el 13,2% se encuentra en buenas condiciones; (ii) 14.300 km de carreteras secundarias o departamentales; y (iii) 46.900 km de caminos vecinales o terciarios.

- 2.7 La infraestructura rural de transporte está integrada por la red vial rural, el sistema fluvial y sus muelles y embarcaderos, pequeños aeródromos y los caminos de herradura. Su principal componente, la red vial, tiene una longitud total de 46.900 km¹ y brinda accesibilidad al 30% de la población y al 90% de los centros urbanos del país. Más del 70% de esta red está en malas condiciones. La ausencia de caminos transitables es el resultado de la falta 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 15.000 kilómetros de caminos rehabilitados y mantenidos, desde 1995, con el apoyo del Banco.

D. Situación Institucional del Sector Transporte

- 2.8 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (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.
- 2.9 El MTC posee, para la gestión de la infraestructura vial, una organización integrada por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, a cargo de los aspectos normativos y de políticas y tres agencias ejecutoras, llamadas Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte (PROVIAS), cada una a cargo de la red vial según su jerarquía. En la red vial primaria actúa por medio de Provías Nacional para su mejoramiento, rehabilitación, expansión y mantenimiento. En la red vial secundaria, Provías Departamental tiene hoy la labor de transferir esta responsabilidad a los gobiernos regionales (GR). Por último, en materia de red terciaria, Provías Rural es el brazo con el que interviene en apoyo de los gobiernos locales (GL).

E. Estrategia del País en el Sector

- 2.10 El GdP está implementando una política sectorial explícita de apoyo a la descentralización hacia los gobiernos regionales y locales, asistiéndolos mediante programas donde los recursos son acompañados con apoyo técnico e institucional de mediano y largo plazo. Estos programas, financiados por el Banco y el BM, han demostrado su eficacia en lograr la integración regional y local, mejorar las condiciones de vida de la población rural y apoyar la expansión económica. El continuo apoyo financiero del GdP y técnico e institucional del MTC son acompañados con el esfuerzo financiero de los gobiernos regionales y locales que aportan ingentes recursos propios a estos programas.

1 En los planes viales desarrollados a la fecha se ha encontrado una red vial vecinal de más del doble de la reconocida oficialmente. Sobre esa base, PROVIAS RURAL estima una red vecinal de más de 100.000 km.

F. Estrategia del Banco y experiencia en el sector

- 2.11 La estrategia del Banco busca: (i) elevar la productividad y competitividad de la economía; (ii) mejorar la eficiencia de la política social; y (iii) crear un Estado moderno y eficiente, al servicio de la población. La estrategia para el sector transporte apoya la mejora de la competitividad mediante la expansión de la infraestructura vial, contribuir a la integración regional, desarrollar la logística y la regulación del transporte y tránsito terrestres, incrementar la participación del sector privado en la provisión de infraestructuras y servicios de transporte y ampliar el transporte público de pasajeros en zonas urbanas. Asimismo busca trabajar con los gobiernos subnacionales para mejorar su capacidad de gestión de las infraestructuras y servicios de transporte a su cargo. En el sector vial, busca actuar simultáneamente en las tres redes, especializar y definir claramente las atribuciones y competencias de las agencias responsables en la red en la que se desempeñan, y fortalecer la capacidad de planificación y gestión.
- 2.12 El Programa contribuirá a los siguientes aspectos de la estrategia vigente: (i) apoyar la rehabilitación y expansión de la infraestructura productiva; (ii) mejorar la integración física y económica de los sectores rurales tradicionalmente postergados, contribuyendo al esfuerzo de reducción de la pobreza facilitando el incremento en la cobertura y eficiencia de servicios sociales; y (iii) apoyar la modernización de la administración pública municipal.
- 2.13 El Programa propuesto es congruente con el plan de gobierno así como con los objetivos de acción establecidos por la Octava Reposición de Recursos del Banco; ha sido incluido entre la lista de proyectos incorporados al Documento de País y en la ayuda memoria de la misión de programación de abril de 2005. Además está en ejecución el préstamo 1328/OC-PE *Programa de Caminos Rurales, segunda etapa* (CR2), habiéndose aprobado recientemente el préstamo 1657/OC-PE, *Programa de Caminos Departamentales*.
- 2.14 El Banco ha apoyado sistemáticamente la gestión descentralizada de caminos vecinales mediante dos Programas de rehabilitación de la infraestructura de transporte en el Perú (Etapa I- CR12 y Etapa II-CR2 ³). Los resultados logrados demuestran que PVR ha sido un ejecutor eficiente y capaz. Al finalizar el CR2, habrá rehabilitado más de 12.350 km de caminos vecinales, dado mantenimiento periódico a 7.033 km de ellos y a 2.400 km de caminos secundarios y todos ellos incorporados a un programa de mantenimiento rutinario. Asimismo, rehabilitó 6.300 km de caminos de herradura.

2 El Programa de Caminos Rurales (901/OC-PE, CR1) contó con financiación del Banco y del Banco Mundial (US\$90 millones c/u). Con los aportes del Tesoro, su monto superó los US\$270 millones. El préstamo concluyó en diciembre de 2000.

3 La segunda etapa (préstamo 1328/OC-PE, US\$ 50 millones, CR2), en ejecución, cuenta con cofinanciación del Banco Mundial por US\$50 millones y US\$51 millones de contrapartida. La fecha de terminación prevista es marzo de 2007.

- 2.15 El Programa contribuyó a mejorar la capacidad de gestión vial y de transporte a nivel provincial, introduciendo prácticas innovadoras y eficaces que acompañan el proceso de descentralización. Para la ejecución del CR1 el MTC creó una agencia, el Programa de Caminos Rurales (hoy PVR) que, iniciándose como una agencia centralizada, paulatinamente fue generando oficinas locales a quienes les transfirió gradualmente responsabilidades operativas. En la segunda etapa continuó trabajando con las oficinas zonales, descentralizó responsabilidades e incorporó la participación de municipios y comunidades.

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 permitió avanzar en la transferencia de responsabilidades a los gobiernos locales. El CR2 incorporó acciones institucionales y un plan piloto (Arequipa) para generar experiencias que ayuden en el proceso de descentralización, cuya implementación permitió expandir esta experiencia en otras provincias (¶2.4 y ¶2.23). El PTRD se propone profundizar la descentralización de la gestión vial a todo el país.

- 2.16 El Programa ha sido exitoso. Estudios de impacto socioeconómico permiten afirmar que los beneficios de corto plazo, relacionados a los tiempos y costos de transporte y oferta de servicios, presentan notable mejoría, traducida en una creciente accesibilidad física y utilización de la infraestructura social, tal como educación y salud, así como un más amplio uso de servicios productivos y comerciales.

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 de los tiempos de viaje hasta las escuelas (20% declararon reducción del 35%); iii) el porcentaje de familias con acceso a 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 mas transacciones comerciales fuera de sus comunidades que los no beneficiarios (71% vs 42% del total de producción y consumo) La evaluación del CR2 en 2004 demuestra que los impactos son más importantes y visibles en los aspectos relacionados directamente con las condiciones de transporte y el acceso a servicios básicos. La rehabilitación de los caminos generó ahorros de tiempos de recorridos de un 68% de lo que se esperaría si no hubiera habido intervención; ii) incrementos de tránsito, especialmente de vehículos ligeros, y iii) reducción costo de transporte y carga, etc.

- 2.17 Asimismo, el Programa ha demostrado que caminos de bajo costo de rehabilitación, sujetos a un estricto programa de mantenimiento rutinario y periódico pudieron cumplir y en alguno casos superar el ciclo de vida útil previsto; también demostró que, con mantenimiento periódico, se puede prolongar con un mínimo de inversión, dicha vida útil. Por ello, la insistencia de garantizar la continuidad y financiamiento del mantenimiento rutinario ha sido aceptada por autoridades y comunidad. Este modelo ha tenido además un importante impacto social, pues las microempresas de mantenimiento vial (MEMV) creadas por el programa han generado empleo y actuado como catalizadoras para otras iniciativas de desarrollo local a nivel comunitario.
- 2.18 El Programa ha contribuido a identificar y desarrollar actividades productivas a nivel local, mediante el piloto de Ventana de Desarrollo Local (VDL), actividades que fueron posibilitadas por la continuidad temporal de la red vial rehabilitada, lo que fomentó inversiones productivas comunitarias y privadas. VDL ha sido exitoso, en

términos cuantitativos pues con un componente de US \$660.000 ha apalancado aproximadamente US \$10 millones para ejecución de proyectos públicos y/o privados, de los cuales US \$ 7,1 millones corresponden a 101 proyectos de inversión pública, y 48 proyectos productivos, por un total de US \$2,9 millones. En cuanto a términos cualitativos, VDL constituye un nuevo mecanismo para combatir la pobreza rural, con un enfoque proactivo que identifica y explota el potencial regional existente, desarrollando un espíritu empresarial entre las comunidades rurales. VDL es una iniciativa con enfoque de género que promueve el empoderamiento de la mujer rural, así como de otros grupos sociales vulnerables, y genera mecanismos para dotar a la sociedad civil de poderes decisorios en la gestión local. Finalmente, el éxito de los Planes de Desarrollo Local, como instrumento para priorizar las inversiones en las comunidades locales, apoyados por VDL, motivó la creación de una serie de normas que impulsaron la generación de planes distritales y provinciales de desarrollo a nivel nacional

- 2.19 La evolución conceptual de los CR1 y CR2 demuestra que la gestión de la vialidad rural está, paulatinamente, alcanzando su sostenibilidad. La primera de ellas fue la técnica y de gestión, demostrando la corrección de las soluciones propuestas (rehabilitación en afirmado de bajo costo y la implementación inmediata de un sistema de mantenimiento rutinario basado en microempresas); con esta demostración se obtuvo la sostenibilidad social, demostrada en el apoyo de las comunidades beneficiarias; siguió la sostenibilidad financiera del mantenimiento, que requirió del apoyo inicial parcial del Banco, estando su costo hoy a cargo mayoritariamente de los gobiernos locales, estando preasignados los recursos en el presupuesto de la nación, pues son transferencias con destinos predeterminados. Por último, se encuentra la sostenibilidad institucional, la que, si bien posee gran complejidad, la solución propuesta (IVP) cuenta con el apoyo creciente de las autoridades locales y de aquéllas nacionales vinculadas al proceso de descentralización.

G. Estrategia del Programa

- 2.20 El diagnóstico del transporte rural muestra que este requiere: (i) continuar mejorando la transitabilidad de la red vial terciaria; (ii) desarrollar la conectividad de las redes de transporte; (iii) dar sostenibilidad de mediano y largo plazo a su rehabilitación y mantenimiento; (iv) mejorar el estándar técnico de los caminos de alto tránsito relativo; (v) incorporar nuevos modos de transporte rural; (vi) desarrollar la capacidad técnica e institucional de los gobiernos locales para su gestión; (vii) mejorar la capacidad de financiación de la actividad vial a nivel municipal; y (viii) desarrollar políticas de regulación de transporte y uso de la infraestructura vial.
- 2.21 El Programa 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, dotando a las áreas rurales de caminos de bajo costo, con estándar técnico adecuado para las necesidades de la demanda rural y que, si cuentan con el mantenimiento apropiado, brindan continuidad en su operación. El Programa actuará, casi exclusivamente, a través de los gobiernos locales, promoviendo las capacidades y gobernabilidad local en un sector de gran importancia socioeconómica y peso presupuestario.

- 2.22 El Programa prevé actuar en todo el territorio nacional, para continuar consolidando los beneficios logrados en los programas anteriores y expandir su área de actuación a todo el país. Para ello, profundizará la descentralización de la gestión vial, fortalecerá las capacidades locales y promoverá la tercerización de las contrataciones, promoviendo así el desarrollo del mercado local de consultores, contratistas y la formación de MEMV. Asimismo, promoverá la seguridad vial y circulación (reglamentación y regulación de los usos de la infraestructura vial rural) de carga y pasajeros en el medio rural, en coordinación con las municipalidades.
- 2.23 El Programa promoverá activamente la descentralización de la actividad vial, a la vez que busca la sostenibilidad técnica y financiera de su intervención; durante el CR2 se desarrolló el concepto de Instituto Vial Provincial (IVP), ente dependiente de los municipios presentes en una dada provincia, cuyo objetivo es el de consolidar toda la gestión vial. CR2 desarrolló mucha experiencia, contando con 38 IVP en operación y 40 en formación, demostrando las bondades del modelo. El Programa profundizará el encuentro de la infraestructura vial con las actividades productivas iniciado en el CR2 y promoverá su interacción con otras infraestructuras económicas, contribuyendo a identificar iniciativas productivas privadas que generen oportunidades económicas en el medio rural y local.
- 2.24 El mantenimiento rutinario será totalmente pagado por los municipios provinciales y distritales. El Programa trabajará en reforzar la sostenibilidad institucional para garantizar el continuo compromiso de los gobiernos locales con el mantenimiento rutinario y las MEMV. Además, el Programa sólo financiará rehabilitaciones si los GL comprometen recursos para su mantenimiento; estos compromisos se establecen en contratos de financiamiento de vías y planes viales participativos. La sostenibilidad social del mantenimiento demostrada a lo largo de los años es garantía adicional del compromiso que los GL han asumido respecto de esta tarea

El CR1 benefició a 314 distritos de un total de 1103 distritos comprendidos en el ámbito de los 12 departamentos del Programa. Se estima que el CR1 ha beneficiado directamente cerca de 2.8 millones de pobladores rurales. Para el mantenimiento de los caminos se crearon 416 MEMV a cargo del mantenimiento de casi 11.000 km de caminos generando aproximadamente 4.800 puestos de trabajo permanente (socio MEMV); con la ejecución de las obras se generaron 32,333 puestos de trabajo. El CR2 ha beneficiado a 285 distritos y 76 provincias, ha generado cerca de 50.000 empleos temporales no calificados y 6.522 empleos permanentes que son los socios de las 322 MEMV que benefician igual número de familias

III. EL PROGRAMA

A. Objetivos y descripción

- 3.1 El propósito del Programa es incrementar la accesibilidad física de la población rural a servicios públicos, económicos y sociales, mediante la mejora de la red vial vecinal. Para ello, actuará a través de la mejora de la provisión pública descentralizada de la infraestructura de transporte rural y su mantenimiento y promoverá el desarrollo de iniciativas económico-productivas a ella relacionadas.

B. Estructura del Programa

- 3.2 El *Programa de transporte rural descentralizado* (PTRD) es un programa plurianual. El proceso de identificación y selección del alto número de obras es realizado por las comunidades y autoridades locales, a partir de los planes viales provinciales participativos; esto facilita la ejecución del Programa pues promueve la apropiación de las obras por las autoridades y la comunidad. Debido a la naturaleza sencilla y de bajo costo de las obras, y particularmente a los plazos breves requeridos para su diseño y ejecución, este proceso no genera demoras. Criterios estrictos de elegibilidad y evaluación de los proyectos asegurarán el cumplimiento de los objetivos. PVR es el único organismo del MTC presente en la vialidad terciaria y, cuando actúa, aplica una visión integradora que abarca los temas técnicos, de gestión, institucionales y financieros.
- 3.3 El PTRD consolidará el proceso iniciado en 1995 y lo ampliará a todo el territorio nacional. Además, la cobertura temática se ampliará para cubrir todo tipo de infraestructura rural de transporte, tales como la rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales, aeródromos, embarcaderos, caminos de herradura, así como aspectos de regulación de los servicios que sobre esa infraestructura se presten.
- 3.4 El Programa propuesto *rehabilita y mantiene la infraestructura económica*; al hacerlo en áreas rurales y relativamente aisladas, facilita el desarrollo de la agricultura y su integración con los mercados. Al brindar una mejor accesibilidad física 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 la descentralización política.
- 3.5 El PTRD da gran importancia al *fortalecimiento institucional*, que comprende desde la participación comunitaria en la selección, priorización y gestión de las obras y su mantenimiento hasta aquellos temas requeridos para que los municipios asuman plenamente la responsabilidad de la gestión vial, entre ellos, desarrollar el mercado de consultores y contratistas, contar con procedimientos administrativos que brinden transparencia a los procesos de contratación, planificación vial, el desarrollo de mecanismos financieros que den sostenibilidad a la inversión y mantenimiento viales y contar con adecuados procedimientos técnicos, ambientales y sociales.

C. Componentes

1. Infraestructura de Transporte (US\$ 111,3 millones)

- 3.6 *Rehabilitación de caminos vecinales (CV)*. El PTRD actuará sobre caminos existentes de la red vial vecinal (4.000 km en rehabilitación de caminos vecinales en los 24 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. No se prevé cambios de trazado o ensanche de los caminos. *Mantenimiento periódico de caminos vecinales*. (13.000 km) se realizará en caminos que han estado bajo mantenimiento rutinario por más de 3 años y requieren actividades de mayor intensidad que las provistas por el mantenimiento rutinario. Los trabajos se realizarán con 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. Mejoramiento de caminos de herradura. El Programa financiará, (i) para 3.500 km de caminos de herradura comunitarios, hasta el 70% del costo de las obras, siendo el restante 30% aportado por las comunidades beneficiarias en forma de mano de obra no remunerada; las obras serán realizadas por un Comité Vial Rural; y (ii) para los caminos de herradura de uso turístico, que por su funcionalidad demandan un mayor estándar de diseño, la totalidad del mejoramiento, que incluirá infraestructura complementaria como miradores y sitios para que las personas descansen, las obras se realizarán a través de contratistas locales. Mejoramiento y construcción de puentes. Comprende la rehabilitación y/o reconstrucción de puentes ubicados en los caminos vecinales a ser rehabilitados y/o mejorados. Mejoramiento de otras infraestructuras de transporte rural. Comprende: (i) acceso a transporte fluvial (escalinatas de embarque, muelles seguros e instalaciones para mejorar el manejo de cargas) para que los usuarios tengan un acceso fácil y seguro; y (ii) rehabilitación de pequeños aeródromos, como piloto. Piloto de estabilización de taludes y de microcuencas. Permitirá desarrollar prácticas de reforestación para la estabilización de taludes y manejo de microcuencas en las áreas de influencia directa de los caminos vecinales.

2. Estudios y supervisión (US\$ 21,9 millones)

- 3.7 *Estudios*. Financiará los diseños técnicos (ingeniería, ambientales, sociales y económicos) de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento de los caminos vecinales, de herradura y puentes, entre otras obras de infraestructura incluidas.
- 3.8 *Supervisión*. Financiará la supervisión de las obras de rehabilitación y/o de mejoramiento de caminos vecinales, mantenimiento periódico y caminos de herraduras.

3. Fortalecimiento institucional, desarrollo de políticas y regulación del Transporte Rural (US\$ 15,0 millones)

- 3.9 *Fortalecimiento Institucional*. Este componente está dirigido a: (i) creación, desarrollo, monitoreo y fortalecimiento de las MEMV; (ii) provisión de asistencia técnica a los municipios para sistemas de gestión asociados a la gestión vial, su implementación y desarrollo de mecanismos de financiación; (iii) actualización continua de los aspectos técnicos aplicados, en particular los relacionados al seguimiento de la condición de la red rehabilitada y los sistemas aplicables a la planificación vial; y (iv) equipamiento de PVR (vehículos, equipos de oficina, computadoras, etc.)
- 3.10 *Planes Viales Participativos Provinciales (PVPP)*. Los PVPP permitirán contar con un diagnóstico del sector transporte e identificar y evaluar los tramos viales prioritarios para el desarrollo de la provincia, mejorando la capacidad de programación de inversiones y actividades viales.
- 3.11 *Política y Regulación del Transporte Rural*. Este componente financia estudios para mejorar la capacidad regulatoria y de fiscalización de las autoridades a cargo del transporte rural, con énfasis en (i) uso de los caminos de manera de proteger la infraestructura rehabilitada; (ii) reducción de la informalidad del transporte; (iii)

reducción de accidentes viales; (iv) gestión del derecho de vía; (v) autoridad de aplicación; y (vi) ley de transporte rural.

4. Seguimiento, monitoreo y evaluación (US\$ 1,7 millones)

- 3.12 Financiará estas actividades prioritarias al concepto de ejecución descentralizada del Programa. PVR desempeñará un rol de consolidador del conocimiento que el Programa genere y devolverá éste a los municipios para que mejoren su gestión del transporte a la vez que utiliza las evaluaciones para revisar la orientación general del Programa, manteniendo la flexibilidad de su diseño. El Programa utilizará un sistema de información para posibilitar el seguimiento de la ejecución de los proyectos dispersos en los municipios. Este sistema supone el establecimiento de una base de datos y de los procedimientos para recabar información técnica, ambiental, social, institucional y financiera sobre cada uno de los proyectos, y documentos de acuerdo. Este componente financiará las actividades requeridas para poner en marcha este sistema.
- 3.13 Asimismo, financiará la ejecución de diversos estudios de evaluación con vistas a coleccionar la información cualitativa y cuantitativa necesaria para la revisión, mejoramiento y consolidación de metodologías y procedimientos de actuación en el transporte rural. Las evaluaciones previstas entre otras, son: (i) la *Evaluación de los resultados obtenidos en la ejecución del Piloto Multisectorial* permitirá evaluar las ventajas comparativas de la intervención simultánea en infraestructuras económicas en contraste con intervenciones descoordinadas; identificar agrupamientos de infraestructura que generen los máximos beneficios económicos y sociales; cuantificar dentro de lo posible, la magnitud de esos beneficios; y establecer los mecanismos de coordinación apropiados a nivel de gobierno nacional (ii) la *Evaluación de los impactos socioeconómicos de corto plazo* evaluará, en el área de influencia de una muestra de caminos rehabilitados, los siguientes impactos de corto plazo: costos de transporte y tiempos de viaje; ampliación y diversificación de la oferta de transporte; percepción sobre el estándar del camino; incremento en la utilización de servicios sociales; generación limitada de empleo; diversificación productiva; efectos en las relaciones de género. Esta evaluación requiere la contratación de estudios de línea de base de los datos socioeconómicos. La evaluación de los impactos de corto plazo se apoyará en encuestas a ser realizadas a las comunidades beneficiadas, usuarios y operadores de transporte y. (iii) la *Evaluación del piloto de reforestación de taludes y microcuencas*, evaluará los logros alcanzados en los trabajos ejecutados en una actividad de alto impacto ambiental y económico. La evaluación se apoyará, entre otras cosas, en encuestas a las microempresas, registros de labores desempeñadas y análisis específicos.

5. Transporte y Desarrollo Rural (US\$ 2,2 millones)

- 3.14 *Ventana de Desarrollo Local (VDL)*. VDL es una experiencia exitosa (¶2.18) iniciada en el CR2, desarrollada a partir de las iniciativas comunitarias y privadas generadas espontáneamente una vez que el camino demostró que la nueva accesibilidad brindada sería permanente. VDL está estrictamente vinculada al área de influencia inmediata de los caminos rehabilitados y realiza las siguientes actividades: (i) apoya a los gobiernos locales en potenciar y priorizar las acciones identificadas en los Planes de Desarrollo Local; (ii) identifica y promueve el desarrollo de actividades productivas de carácter

comunitario y privado; (iii) fortalece las capacidades técnicas y de gestión de los pobladores rurales dotándolos de herramientas que les permitan desarrollar actividades productivas; (iv) vincula al poblador rural con los mercados productivos, financieros, tecnológicos, etc.; y (v) desarrolla una red de alianzas estratégicas tanto a nivel de sociedad civil como agentes con capacidad de financiamiento a las zonas rurales. Este componente amplía el apoyo dado en el CR2, expandiendo el alcance geográfico y temático de VDL para: (i) fortalecer las relaciones de la población rural con redes dinámicas de mercados e instituciones; y (ii) dar asistencia a los gobiernos locales, la comunidad e individuos en la identificación, estructuración y financiamiento de iniciativas locales. VDL no financia proyectos de inversión.

- 3.15 *Plan piloto de intervenciones multisectoriales a escala provincial.* Permitirá desarrollar y evaluar metodologías para la articulación de la gestión vial a la expansión de otras infraestructuras económicas, a través de la coordinación institucional con otras entidades públicas que actúan en el ámbito territorial provincial. El piloto, cuyo fin es el de planificar, coordinar y evaluar estas intervenciones, no realizará inversiones, las que estarán a cargo de los entes intervinientes y de los municipios donde se actúe.
- 3.16 *Piloto de desarrollo vial y fiscalidad rural.* Busca explorar la obtención de recursos para la gestión vial rural en provincias con corredores productivos orientados al mercado. A partir de la regulación vigente, el piloto desarrollará los mecanismos de recaudación del impuesto predial rural, así como los de gestión y control para que esos recursos fiscales se destinen a los caminos rehabilitados.

6. Administración y gestión (US\$ 27,8 millones)

- 3.17 Este componente incluye los costos de administración y gestión del Programa, los costos de auditoría, investigación, promoción, imprevistos y otros.

D. Costo y financiamiento

- 3.18 Este es un Programa de inversión multianual (“*time-slice*”) en el que los gobiernos municipales van identificando las obras a medida que se incorporan al Programa y desarrollan sus PVPP. El período de desembolsos es de cinco años. El costo del Programa asciende a US\$180 millones, es cofinanciado con Banco Mundial de manera integral, así:

	BID	BIRF	GdP	total
Infraestructura de transporte	39.300	39.300	32.700	111.300
Estudios y supervisión	9.300	9.300	3.300	21.900
Fortalecimiento institucional	6.400	6.400	2.200	15.000
Transporte y Desarrollo Rural	950	950	300	2.200
Monitoreo, seguimiento y evaluación	750	750	250	1.750
Administración, gestión y otros	3.300	3.300	21.250	27.850
Total	60.000	60.000	60.000	180.000

IV. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. Prestatario y Organismo Ejecutor

- 4.1 El Prestatario será la República de Perú. La ejecución del Programa estará a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por medio de su agencia PROVIAS RURAL y tendrá como coejecutores a los gobiernos provinciales (GP) que adhieran al Programa.

B. Ejecución y administración del Programa

- 4.2 La ejecución general del Programa estará a cargo de PVR, quien mantendrá su orientación general y gobernará las relaciones con los municipios participantes, en tanto coejecutores de éste. PVR estará a cargo de la administración general, de la distribución de los recursos a los municipios, del seguimiento y monitoreo del uso que se haga de ellos, del establecimiento de las normas técnicas y ambientales de rehabilitación y mantenimiento de caminos, actualización de manuales técnicos, fiscalización de obras y cumplimiento de estándares de rehabilitación y mantenimiento aplicados y, en general, de la provisión de apoyo técnico e institucional a los municipios.
- 4.3 Los municipios, por su parte, y por medio de sus Institutos Viales Provinciales (IVP), tendrán a su cargo la ejecución de obras, lo que implica la contratación de estudios económicos, técnicos y ambientales, de obras y de su supervisión. Todas estas actividades se harán con empresas o consultores privados, o mediante la formación de MEMV. Los GP serán responsables de la administración de los recursos del Programa en su jurisdicción, bajo pautas que se establecerán en el Manual de Operaciones.
- 4.4 Las relaciones entre PVR y los municipios quedarán plasmadas en convenios donde se establecerá las responsabilidades de las partes, especialmente las referidas a: (i) aceptación de los principios generales del Programa; (ii) aportes de recursos económicos de ambas partes; (iii) adopción del modelo de gestión vial propugnado; (iv) énfasis en el mantenimiento vial de los caminos rehabilitados y la utilización de microempresas; (v) uso de mecanismos participativos de planificación y control ciudadanos; y (vi) tercerización de actividades.

V. IMPACTO SOBRE EL DESARROLLO

A. Beneficios y resultados esperados

- 5.1 Los principales beneficios esperados provendrán de la mejora de la accesibilidad física y transitabilidad existente, lo cual resultará en un mayor aprovechamiento de, y acceso a, servicios públicos y sociales, una reducción de los costos de transporte y mayor confiabilidad del servicio. Todos estos beneficios han sido evaluados y cuantificados en los estudios de evaluación de impacto de CR1 y CR2 (¶2.16, cuadro). Los beneficiarios principales será la población rural, mayoritariamente de bajos ingresos. Los gobiernos locales serán beneficiarios directos del fortalecimiento institucional, resultando en un incremento de la eficacia con que ejecutan la gestión vial.
- 5.2 El Programa actuará en tres niveles diferentes, productos, resultados e impactos: i) *productos*: constituidos por las obras a ejecutar y otros resultados directos (caminos rehabilitados y adecuadamente mantenidos; un nuevo sistema de gestión vial;

desarrollo del mercado local de contratistas y consultores); ii) *resultados*: estos se centrarán en: accesibilidad permanente, reducción de costos de operación y de tiempos de viaje, la mejora de la movilidad; e iii) *impactos*: en el mediano plazo, se espera obtener resultados en el nivel de actividad económica, la diversificación y ampliación productiva y la reducción de la pobreza.

B. Clasificación PTI/SEQ

- 5.3 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. Si bien el ámbito geográfico se extenderá a los 24 departamentos del País, dada la naturaleza prevalente de la pobreza rural, los beneficiarios del Programa se encontrarán mayoritariamente entre aquellos pobladores en pobreza o pobreza extrema.

C. Impactos sociales y ambientales

- 5.4 En conformidad con el Sistema Nacional de Gestión Ambiental de Perú (Ley 28.245), las autoridades sectoriales son responsables por ejercer las funciones ambientales específicas del sector, sobre la base de sus leyes correspondientes. En el sector transporte, la autoridad ambiental recae sobre la Dirección General de Asuntos Socioambientales (DGSA), vinculada directamente al Viceministerio de Transporte.
- 5.5 En sus más de diez años de experiencia en la implementación de los programas CR1 y CR2, PVR ha desarrollado una amplia base de normas, guías y manuales⁴ técnicos, ambientales, sociales y de integración de género que viene garantizando una adecuada implementación de los proyectos de rehabilitación y mantenimiento rutinario de CV y CH. Si bien las auditorías técnicas y ambientales y evaluaciones ex post de impactos realizadas durante este tiempo⁵, demuestran que estas obras no generan impactos ambientales y sociales significativos⁶, la descentralización de la ejecución, la incorporación de nuevos proyectos piloto y de nuevas áreas de intervención⁷, llevan a la necesidad de actualizar y ampliar los procedimientos ambientales y sociales para la viabilización y gestión del presente Programa.

4 “Guía Ambiental para la Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Vecinales y de Caminos de Herradura”; “Manual Técnico y Ambiental para Mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales”; “Manual Técnico y Ambiental para Mejoramiento de Caminos de Herradura”; “La Gestión Vial desde un Enfoque de Género – Capacitación de Operadores de Proyectos y Microempresarios”; “Guía para Organización Social para Formación y Capacitación de Microempresas de Mantenimiento Rutinario”, etc.

5 Se ha realizado una auditoría socioambiental de los caminos rehabilitados en el CR1; en el CR2 se han efectuado auditorías técnicas operativas anuales que han incluido los aspectos ambientales y el Banco ha realizado, de 2001 a 2005, 8 visitas técnicas de inspección a muestras de caminos rehabilitados en que se analizaron los temas socioambientales.

6 Los trabajos se ejecutaron en el derecho de vía, por lo que no se afectaron predios, no hubo necesidad de reubicar residentes, ni se ha intervenido en áreas naturales o ambiental o socialmente sensibles. (no se interviene en zonas de selva). Los impactos directos, localizados y temporales, se relacionaron con la ejecución de las obras - generación de ruido y gases, interrupción parcial del tránsito, obstrucción temporal del acceso, erosión, sedimentación y contaminación del suelo y el agua. No se han identificado impactos indirectos negativos significativos.

7 Dependiendo de la naturaleza del proyecto y de las características de su área de influencia se podrían generar impactos indirectos como la intensificación de las presiones para el desarrollo de áreas rurales, la explotación de recursos naturales en zonas boscosas y cambios en las condiciones socioeconómicas de la población local. Por la pequeña magnitud de los proyectos, no se prevé que estos impactos sean significativos, sin embargo las evaluaciones ambientales que se requerirán para algunas categorías de proyecto deberán incluir estos temas.

- 5.6 Para ello, las actividades de preparación se concentrarán en los siguientes aspectos principales: (i) la aplicación de las políticas Ambiental y de Cumplimiento de las Salvaguardias (GN-2208-20) y de Pueblos Indígenas (GN-2386-4); (ii) desarrollo de un marco para la gestión socioambiental del sector de transporte rural; (iii) piloto de reforestación de taludes; (iv) integración de género; (v) programa de fortalecimiento y capacitación de los municipios e IVPs para la gestión socioambiental vial; (vi) plan de supervisión y seguimiento; y (vii) línea de base para la evaluación de impactos socioeconómicos de corto plazo.
- 5.7 ***Desarrollo del marco de gestión socioambiental para el sector de transporte rural.*** Comprende la actualización y ampliación de instrumentos y procedimientos adecuados de manejo ambiental y social de proyectos viales, considerando: (i) las lecciones aprendidas en la rehabilitación de más de 15.000 km de caminos en el ámbito del CR1 y CR2; y (ii) las características básicas de esta nueva operación – expansión del área de actuación a todos los departamentos del país⁸ y la ejecución descentralizada de los proyectos por los IVPs. Los instrumentos y procedimientos del marco incluirán:
- a. Metodología para la categorización de los caminos en función del riesgo socioambiental que podrían representar, considerando el tipo de obras y la vulnerabilidad del medio natural, social, económico y cultural de su área de influencia. Para apoyar esta categorización se instrumentará a PVR con una base de datos que contenga datos disponibles sobre: (i) áreas bajo algún régimen de protección legal y/o sensibles desde el punto de vista natural (reservas legales, áreas forestadas amenazadas por explotación no sostenible, con alto índice de sismicidad, de minería ilegal, etc.); (iii) zonas con sensibilidad social y cultural (zonas de conflictos, de extrema pobreza, áreas indígenas, zonas epidémicas, de protección arqueológica, etc.).
 - b. Guías específicas para realizar evaluaciones ambientales de acuerdo con el nivel de riesgo socioambiental del proyecto y en conformidad con las políticas del Banco (guías⁹ para estudio de impacto ambiental y social (EIA), análisis ambiental (AA) y planes de manejo ambiental (PMA). Asimismo se desarrollarán guías para reasentamiento de población; desarrollo de pueblos indígenas¹⁰; consultas públicas, entre otras.
 - c. Responsabilidades de los diversos actores en la supervisión y aprobación de las evaluaciones ambientales y la implementación de las medidas mitigadoras propuestas cuyos costos serán integrados a los proyectos.
 - d. Manuales y especificaciones ambientales para la ejecución de obras, mantenimiento periódico y rutinario y otros servicios viales.

8 No se actuará en las zonas de selva baja hasta que no se obtengan los resultados del plan de monitoreo y evaluación del plan piloto de la selva del CR2 y no se tenga consolidado, con la no objeción del Banco, una estrategia sostenible de actuación en estas zonas.

9 Las guías incluirán la identificación de pasivos críticos, que afectan la operación del camino, sus usuarios y las tierras linderas; y su corrección será incluida en el proyecto.

10 No está prevista la actuación en áreas indígenas y tampoco se prevé la necesidad de reasentamiento de población una vez que no están incluidos proyectos de construcción y de ampliación de vías; sin embargo se desarrollarán estas guías para establecer un marco integral de gestión socioambiental.

- e. Bases de licitación y contratos tipo de obras, de supervisión de obras y de mantenimiento y recomendaciones para incorporación de cláusulas ambientales y multas por incumplimiento.
 - f. Establecimiento de procedimientos ambientales para fiscalización, control y recepción definitiva de las obras.
- 5.8 ***Piloto de reforestación.*** Tiene como objetivo desarrollar procedimientos innovadores de estabilización de taludes mediante técnicas de bioingeniería. El piloto incluirá el desarrollo de prácticas y procedimientos adecuados para esto, a través de convenios a ser realizados con las universidades agraria y de ingeniería; y la creación y la capacitación de una microempresa de reforestación (MER).
- 5.9 ***Integración de género.*** Tiene como meta garantizar que todo el marco desarrollado en las operaciones anteriores para integrar la perspectiva de género en el ciclo del proyecto vial sea adaptado e implementado por los IVPs en la ejecución descentralizada. Para esto, se cuenta con recursos de cooperación técnica del Fondo para Integración de Género del Banco (US\$65.000).
- 5.10 ***Sensibilización, capacitación y entrenamiento de actores claves.*** Se prevé la realización de cursos de capacitación relacionados a evaluaciones ambientales, especificaciones ambientales de obra, integración de género, etc.
- 5.11 ***Supervisión y seguimiento.*** Se prevé: (i) supervisión de obras por empresas que cuenten con personal con experiencia socioambiental; (ii) seguimiento y control por parte de PVR e IVPs; y (iii) auditorías socioambientales independientes. El equipo de proyecto apoyará la preparación de los términos de referencia de estas últimas y sus costos serán financiados por el Programa.
- 5.12 ***Línea de base.*** Comprende el desarrollo de una línea de base socioeconómica para una muestra de potenciales beneficiarios y una evaluación de impactos de mediano y largo plazo del CR1 y CR2 y de corto plazo de este programa.

VI. ASPECTOS ESPECIALES

A. Cobertura nacional del Programa y su ejecución descentralizada

- 6.1 La expansión del Programa hasta tener cobertura nacional pondrá un esfuerzo adicional sobre la estructura técnica y administrativa de PVR, a la vez que debe reorganizarse para poder asumir el nuevo rol, donde la ejecución estará mayormente a cargo de los municipios.

B. Factibilidad económica

- 6.2 La factibilidad del mejoramiento de vías afirmadas de bajo tránsito se realizará mediante el sistema de costo-eficiencia, garantizando un monto de inversión por beneficiario similar al de los anteriores programas. Si el camino tuviera tránsitos altos en términos relativos, o el costo por beneficiario fuera mayor al de la línea de corte, los cálculos y estimaciones de beneficios se basarán en el modelo RED, que incluye beneficios por diferencia de costos de mantenimiento de la infraestructura y por reducción de costo de operación de vehículos y tiempo de viaje. La evaluación económica se realizará considerando los costos y beneficios de tramos viales representativos en forma independiente. Evaluaciones ex post realizadas para vías

rehabilitadas por los programas CR1 y CR2 permitieron establecer que los caminos tienen rentabilidad económica estimada por los métodos tradicionales.

- 6.3 La muestra representativa del Programa será suficiente para tener un alto grado de certidumbre acerca de los costos medios de las actividades previstas. Cabe destacar que los diseños técnicos son sencillos, estándar y de rápida ejecución y el ejecutor cuenta con una amplia experiencia. La distribución de la muestra no será uniforme, pues estará relacionada con el plan de ejecución del primer año.

C. Ventana de Desarrollo Local

- 6.4 Para ampliar el financiamiento a VDL se solicitó al Fondo Japonés Especial para la Pobreza una cooperación técnica de US\$ 1,5 millones, solicitud que se enviará a consideración del Fondo y el Gobierno de Japón.

D. Riesgos del Programa

- 6.5 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, No obstante, PVR cuenta con amplia experiencia de trabajo en el desarrollo de capacidad institucional local, dado que esta actividad fue prioritaria para el CR2 y la ha desarrollado con mucho éxito y con resultados que han superado ampliamente las metas originalmente establecidas. Durante la preparación se tiene previsto evaluar la capacidad institucional de los municipios y se aplicarán los nuevos sistemas de supervisión del Banco, los que incluyen el análisis de riesgo (RA) y el plan de ejecución del préstamo (PEP).

VII. ESTADO DE PREPARACIÓN

- 7.1 El presente Programa es la tercera etapa de intervención del GdP en el ámbito del transporte rural, siendo una evolución superadora de las anteriores; sin embargo, por ser la continuación natural de los CR1 y CR2 se beneficia de la experiencia de éstos y cuenta, para su preparación, con recursos disponibles en la operación en ejecución. El Programa cuenta, además, con gran número de estudios de factibilidad económica, ambiental y técnica, seleccionados y analizados mediante la aplicación de los procedimientos regulares, que asegurarán una inmediata implementación del préstamo, una vez aprobado. El Programa está avanzando dentro de los plazos programados; se prevé tener misión de análisis en mayo de 2006; la operación se enviaría a consideración del Directorio en julio de 2006.

PERÚ

PROGRAMA DE TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO - (PE-L1011)
Marco Lógico

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
Fin.			
Contribuir a mejorar la calidad de vida de la población rural, en especial aquella de bajos ingresos, apoyando la lucha contra la pobreza en Perú.			
Propósito.			
Incrementar la accesibilidad física de la población rural a servicios públicos, económicos y sociales, mediante la mejora de la red vial vecinal.	<p><u><i>Al finalizar el Programa</i></u></p> <ul style="list-style-type: none"> xx beneficiarios del área de intervención del PTRD, de los cuales XX% son pobres y XX% pobres extremos, están servidos por una red de caminos vecinales confiable, integrada y sostenible que provee transitabilidad permanente (con algunas restricciones de utilización); el tiempo de viaje se reducen en XX %, después de la rehabilitación del camino; el número de días del camino cerrado al tránsito, o con restricciones severas a la circulación, disminuye en XX%; el volumen de tránsito general y comercial (ómnibus de pasajeros, camionetas y camiones) aumenta un XX% y las tarifas del transporte de pasajeros y las de carga en el transporte de productos agrícolas se reducen en XX%, en un plazo de tres años luego de la rehabilitación; 	<ul style="list-style-type: none"> Información operativa de PVR y de los GL. Estudio de evaluación de Impacto de cortos plazo de una muestra de caminos rehabilitados por el PTD. Encuestas y entrevistas con representantes calificados de los operadores de transporte. Convenios de transferencia de responsabilidades con municipalidades. 	<ul style="list-style-type: none"> Condiciones macroeconómicas y relaciones de intercambio estables. Apoyo continuo del gobierno a ;a política de erradicación de la pobreza y al proyecto mismo. No se producen desastres naturales.

PERÚ

PROGRAMA DE TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO - (PE-L1011)
Marco Lógico

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
	<ul style="list-style-type: none"> el número de visitas a puestos de salud en el área de influencia de los caminos rehabilitados aumenta en un XX%, en un plazo de tres años luego de la rehabilitación;¹ el número de días de clase (escolaridad primaria) en las poblaciones servidas aumenta en XX%. El número de alumnos que atiende las clases de manera regular se incrementa en XX%, en un plazo de tres años luego de rehabilitado el camino. 	Estadísticas del sistema de educación y salud.	
Componentes.			
<u>Infraestructura Vial</u> Red de infraestructura rural de transporte rehabilitada y mantenida con buen nivel de transitabilidad permanente.	<u>Indicadores de resultado de medio término y al finalizar el programa:</u> <ul style="list-style-type: none"> 2000 km de caminos vecinales rehabilitados al final del tercer año y 4000 km al finalizar el Programa; 5.000 km con mantenimiento periódico al final del tercer año y 13.000 km al finalizar el Programa.; 20 puentes mejorados al tercer año y 50 puentes al finalizar el Programa; 1.000 km de caminos de herradura mejorados al tercer año y 3.500 km al finalizar el Programa; 1000 km de caminos de herradura cuentan con mantenimiento rutinario a los 3 años y 3.5000 km al finalizar el Programa; 20.000 kms de caminos vecinales rehabilitados que 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de Progreso de ejecución del Programa. 	<ul style="list-style-type: none"> Los Gobiernos Locales transfieren los recursos financieros necesarios para el funcionamiento de las IVP y el aporte de contrapartida para el mantenimiento. No hay problemas de seguridad que impidan la ejecución de las obras. La población y las autoridades locales apoyan la formación de microempresas de mantenimiento. Las comunidades están interesadas en participar y comprometer recursos. Municipios Provinciales y Distritales comprometen recursos técnicos,

¹ / Este indicador se puede obtener debido a que esta es la tercera operación que se otorga para la vialidad terciaria.

PERÚ

PROGRAMA DE TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO - (PE-L1011)
Marco Lógico

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
	cuentan con mantenimiento al finalizar el Programa.		administrativos y financieros para asumir la responsabilidad de la gestión vial descentralizada a través de las IVP.
<u>Estudios y supervisión</u>	<ul style="list-style-type: none"> XX estudios técnicos realizados al tercer año y xx al finalizar el Programa. 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de Progreso de ejecución del Programa 	
<u>Fortalecimiento Institucional, Desarrollo de Políticas y Regulación del Transporte Rural</u> Sistemas descentralizados de gestión de la vialidad rural implementados y operando adecuadamente	<u>Indicadores de resultado al finalizar el programa:</u> <ul style="list-style-type: none"> No menos de XX IVP creados y en funcionamiento; XX planes viales provinciales participativos ejecutados; marco normativo técnico, ambiental y social para la gestión de caminos vecinales instituido en el Manual de Operaciones e implementado, incluyendo la planificación, estudios, obras, mantenimiento y operación de los caminos; no menos de XX funcionarios de los GL y de las IVPS entrenados y capacitados en los temas técnicos, ambientales, sociales, financieros y de adquisición del programa; XX contratos de ejecución y de supervisión de obras firmados por las IVP dentro de los plazos y de los recursos establecidos en el Manual de Operaciones del Programa y los correspondientes POA; XX contratos para mantenimiento rutinario firmados, y mecanismos de supervisión instituidos y fortalecidos para verificación de la calidad de los servicios ejecutados. 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de Progreso de ejecución del Programa. Sistemas de información del Programa. Informes de misión del Banco. 	<ul style="list-style-type: none"> Los municipios están interesados en sumarse activamente al Programa de fortalecimiento institucional.

PERÚ

PROGRAMA DE TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO - (PE-L1011)
Marco Lógico

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
Transporte y Desarrollo Rural	<u>Ventana de Desarrollo Local (VDL):</u> <ul style="list-style-type: none"> XX organizaciones comunitarias y microempresas están involucradas en la iniciativa y en proyectos generadores de ingresos al final del tercer año de ejecución y XX al finalizar el Programa. XX actividades productivas desarrolladas a través de VDLal final del tercer año y xx al finalizar el Programa. <u>Plan piloto de intervenciones multisectoriales a escala provincial</u> <ul style="list-style-type: none"> XX Provincias cuentan con planes multisectoriales. 	<ul style="list-style-type: none"> Sistemas de información del Programa. Informes de misión del Banco. 	<ul style="list-style-type: none"> Recursos adicionales suficientes y oportunos para desarrollar las actividades productivas identificadas.
Actividades			
<ul style="list-style-type: none"> Infraestructura de Transporte. Estudios y supervisión. Fortalecimiento Institucional, desarrollo de política y regulación de Transporte rural. Seguimiento, monitoreo y evaluación. Transporte y Desarrollo Rural. Admi.istración y Gestión 	Ver cuadro de costos.	<ul style="list-style-type: none"> Sistema de información del Programa. Informes semestrales de progreso. Reuniones periódicas de seguimiento. Informes de misión del Banco. 	<ul style="list-style-type: none"> Suficiente asignación presupuestaria de recursos. Adecuada capacidad de contratación por parte de los Gobiernos Locales (GL). Los GL cuentan con capacidad administrativa y de gestión de contratos.

PERU
Programa de Transporte Rural Descentralizado(PTRD)
(PE-L1011)

Costo estimado para completar la preparación de la operación	
Concepto	2006
Número de misiones	2
Semanas-persona de misión FI3 y Legal	12
Semanas-persona en oficina FI3	24
Semanas-persona en oficina Legal	2
Semanas-persona en Representación	3
Gestión de Riesgo	US\$20.000
Consultorías financiadas con recursos del préstamo en ejecución estudios de factibilidad, ambientales y de ingeniería final de caminos. Otros estudios de preparación	US\$2,0 millones
Consultorías financiadas con recursos donación japonesa a ser otorgada por el Banco Mundial (incluyendo de marco de gestión ambiental y social, manual operativo del Programa, entre otras)	US\$700.000
Consultorías financiadas con recursos de cooperación técnica de género.	US\$65.000