

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**PERÚ**

**PROGRAMA DE TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO  
(PTRD)**

**(PE-L1011)**

**PROPUESTA DE PRESTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Miroslava de Nevo, Jefe; Rodolfo Huici, (RE3/FI3), Vera Lucia Vicentini (RE3/FI3), Jennifer Wakeham (RE3/FI3), Juan Manuel Leño (COF/CPE), Kevin Mc Tighe (LEG). Isabel Cardona (RE3/FI3) asistió en la producción del documento. La operación se preparó en conjunto con el equipo de proyecto del Banco Mundial, liderado por Nicolás Peltier.

## INDICE

I.	MARCO DE REFERENCIA.....	1
A.	La descentralización política, fiscal y sectorial de transporte .....	1
B.	El sector vial y los caminos rurales .....	2
C.	Situación institucional del sector transporte.....	2
D.	Situación financiera del sector transporte.....	3
E.	Estrategia del país en el sector vial.....	3
F.	Estrategia del Banco en el país y en el sector.....	4
G.	Experiencia del Banco .....	5
H.	Lecciones aprendidas.....	7
I.	Estrategia del Programa.....	7
J.	Coordinación con otras agencias multilaterales .....	9
II.	EL PROGRAMA .....	9
A.	Objetivo .....	9
B.	Descripción.....	10
C.	Componentes .....	11
III.	EJECUCIÓN DEL PROGRAMA .....	15
A.	Prestatario y organismo ejecutor .....	15
B.	Ejecución y administración del Programa.....	15
C.	Aspectos particulares.....	15
D.	El mantenimiento vial rutinario y su sostenibilidad.....	18
E.	La gestión del transporte provincial .....	19
F.	Estructura organizativa y capacidad institucional de los gobiernos locales....	19
G.	Seguimiento y evaluación.....	20
H.	Período de ejecución y calendario de desembolsos.....	22
I.	Cuenta bancaria, desembolsos, auditorías y financiamiento .....	22
J.	Adquisición de obras, bienes y servicios.....	23
K.	Registros contables y financieros .....	24
IV.	VIABILIDAD Y RIESGOS .....	24
A.	Viabilidad institucional .....	24
B.	Viabilidad técnica.....	25
C.	Viabilidad financiera .....	25
D.	Viabilidad socioeconómica .....	26
E.	Impacto ambientales y sociales .....	26
F.	Impacto sobre la pobreza.....	28
G.	Beneficios.....	29
H.	Riesgos .....	29

ANEXO I: Marco Lógico

APÉNDICE: Resolución

Referencias electrónicas	
Datos básicos socioeconómicos	<a href="http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata">http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata</a>
Cartera en ejecución & Préstamos aprobados	<a href="http://ops/approvals/PDFs/PEsp.pdf">http://ops/approvals/PDFs/PEsp.pdf</a>
Programa tentativo de préstamos	<a href="http://opsgs1/ABSPRJ/tentativelending.ASP?S=PE&amp;L=SP">http://opsgs1/ABSPRJ/tentativelending.ASP?S=PE&amp;L=SP</a>
Anexo II: Plan de adquisiciones	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=740347">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=740347</a>
Apéndice I: Plan de adquisiciones	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=750290">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=750290</a>
Anexo III: Project Performance and Monitoring Report (PPMR)	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=750598">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=750598</a>
Anexo IV: Cuadro de Financiamiento	<a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=750608">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=750608</a>

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

APP	Asociaciones Público-Privadas
DGASA	Dirección General de Asuntos Socioambientales
DGCF	Dirección General de Caminos y Ferrocarriles
FMI	Fondo Monetario Internacional
GI	Gerencias de Infraestructura
GL	Gobierno Locales
GR	Gobiernos Regionales
GRNYGMA	Gerencia de Recursos Naturales y Gestión del Medio Ambiente
GSN	Gobiernos Subnacionales
GDP	Gobierno de Perú
MEMV	Microempresas de Mantenimiento Vial
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
PCR	Programa de Caminos Rurales
PDPI	planes de desarrollo de pueblos indígenas
PROVIAS	Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte
PTRD	Programa de Transporte Rural Descentralizado
PVD	Provías Descentralizado
PVPP	Planes Viales Provinciales Participativos
PVN	Provías Nacional
PVR	Provías Rural
RVS	Red Vial Secundaria
SIAF	Sistema Integrado de Administración Financiera
SNIP	Sistema Nacional de Inversión Pública
VMT	Viceministerio de Transportes

**RESUMEN DEL PROYECTO**  
**PERU**  
**PROGRAMA DE TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO (PTRD)**

Términos y Condiciones Financieras <sup>1</sup>				
Prestatario: República de Perú			Plazo de amortización:	20 años
			Período de gracia:	5 años
Agencia Ejecutora: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de Provías Descentralizado			Período de desembolsos:	5 años
			Tasa de interés:	A establecer
Fuente	Monto	Porcentaje	Comisión de inspección y vigilancia:	0%
BID (CO)	US\$50 millones	33.3		
Local	US\$50 millones	33.3		
Otro/ Cofinanciamiento BM	US\$50 millones	33.3	Comisión de crédito:	0.25%
<b>Total</b>	US\$150 millones	100	Moneda:	Dólares estadounidenses de la Facilidad Unimonetaria
Esquema del Programa				
<p><b>Objetivo del proyecto:</b></p> <p>El objetivo 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 principalmente 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 vinculadas a ella.</p>				
<p><b>Condiciones contractuales especiales:</b></p> <p>Condición previa al primer desembolso: Provías Descentralizado, previa no objeción del Banco, deberá haber puesto en vigencia el Manual de Operaciones del Programa (¶3.26)</p> <p>Condiciones contractuales especiales: (i) presentación de informes de avance semestral (¶3.23); (ii) anualmente, y a más tardar el 31 de enero de cada año, Provías Descentralizado presentará el Plan Operativo Anual (¶3.24)</p>				
<p><b>Excepciones a las políticas del Banco:</b></p> <p>Constitución del fondo rotatorio hasta el 10% del monto del financiamiento del Banco (¶3.36)</p> <p>Permitir la invitación de firmas pertenecientes a países del Banco y del Banco Mundial en los llamados públicos de licitación (¶3.42)</p>				
<p>Coherencia del Proyecto con la Estrategia de</p> <p>País: Si [x] No [ ]</p> <p>El Programa califica como: SEQ [x] PTI [x] Sector [ ] Geográfica [x] % de beneficiarios[x]</p> <p>Adquisiciones: Ver ¶3.40 y Plan de Adquisiciones adjunto.</p>				
<p><small>1 La tasa de interés, la comisión de crédito, y la comisión de inspección y vigilancia que se mencionan en este documento se establecen según lo dispuesto en el documento FN-568-3-Rev. El Directorio Ejecutivo puede modificarlas tomando en consideración los antecedentes existentes a la fecha, así como la respectiva recomendación del Departamento de Finanzas. En ningún caso la comisión de crédito podrá superar el 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia el 1%. ( * )</small></p> <p><small>( * ) En lo que respecta a la comisión de inspección y vigilancia, en ningún caso el cargo podrá superar en un semestre dado el monto que resultaría de aplicar el 1% al monto del préstamo, dividido por el número de semestres incluido en el plazo original de desembolso.</small></p>				

## I. MARCO DE REFERENCIA

### A. La descentralización política, fiscal y sectorial de transporte

- 1.1 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 posee un marco legal formado 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 vial está legalmente establecida; la transferencia se limita, por tanto, a la cesión de recursos o de la gestión de caminos intervenidos por el GdP.
- 1.2 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 provincia, de la que participan todos sus municipios: el Instituto Vial Provincial (IVP); (ii) planificar el desarrollo de la infraestructura vial rural provincial; (iii) desarrollar mecanismos de financiamiento descentralizados que garanticen la sostenibilidad de la inversión en infraestructura vial rural; (iv) graduar la descentralización de la gestión vial, debido a la heterogeneidad en las capacidades institucionales y técnicas de los gobiernos locales; (v) tercerizar los servicios en los espacios 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.
- 1.3 Como parte de la estrategia descrita y de la gradualidad de su implementación, PVR llevó a cabo la experiencia piloto de gestión vial descentralizada en la provincia de Arequipa, donde desarrolló y experimentó los arreglos institucionales, técnicos y financieros. A la luz de esta experiencia, con las lecciones del caso, expandió 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.
- 1.4 La transferencia de fondos, proyectos y programas en el marco del proceso de descentralización, se inicia en 2003. Para ello, el GdP dicta 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 a acelerar el proceso diseñado y planificado por PVR. Es así que, a partir del último trimestre de 2003, PVR transfiere la gestión vial de los caminos vecinales a los Gobiernos Locales (GL) y sus IVP, y la de los caminos departamentales a los Gobiernos Regionales (GR).

## **B. El sector vial y los caminos rurales**

- 1.5 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.
- 1.6 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 km<sup>1</sup> 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 más de 15.000 kilómetros de caminos rehabilitados y mantenidos, desde 1995, con el apoyo del Banco.

## **C. Situación institucional del sector transporte**

- 1.7 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.
- 1.8 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 (PVN) para su mejoramiento, rehabilitación, expansión y mantenimiento. En la red vial secundaria, Provías Departamental tenía la labor de asistir en esta responsabilidad a los GR. Por último, en materia de red terciaria, PVR era el brazo con el que intervenía en apoyo de los GL. En agosto de 2006 se fusiona PVR con Provías Departamental bajo la modalidad de fusión por absorción; la unidad resultante se denomina Provías Descentralizado (PVD).
- 1.9 En materia de red terciaria, el MTC carece formalmente de atribuciones legales para actuar; desde 1995, su política ha sido intervenir en su rehabilitación y

---

<sup>1</sup> 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, PVD estima una red vecinal de más de 100.000 km.

mantenimiento por medio del Programa de Caminos Rurales (PCR), mientras asiste a los municipios en el desarrollo de su capacidad de planificación y gestión. El PCR también rehabilitó y mantuvo 2.700 km de red secundaria, transferidos en 2004 a los GR. Esta estrategia de actuación directa ha evolucionado hacia la transferencia de recursos financieros y asistencia técnica e institucional para que los gobiernos subnacionales asuman plenamente sus responsabilidades. Las actividades financiadas y el ritmo de esta transferencia están sujetos al desarrollo de las capacidades necesarias que el Programa mismo ayuda a que obtengan.

#### **D. Situación financiera del sector transporte**

- 1.10 La decisión del GdP de desarrollar y expandir la infraestructura vial primaria mediante esquemas de asociación público privada (-APP-, Amazonas Norte, Interoceánica, Programa Costa-Sierra), ha creado una gran tensión en las finanzas del MTC y, particularmente, en las de su agencia de actuación en esta red, PVN. Esta decisión tiene varias consecuencias de corto y mediano plazo: (i) consumo prácticamente pleno de los recursos ordinarios de esta agencia para atender las necesidades de los pagos anuales comprometidos en dichas APP en concepto de obras (PAO) y su mantenimiento y operación (PAMO); (ii) significativa reducción de los recursos directamente recaudados (peajes), pues gran parte de ellos son absorbidos por las concesiones mencionadas; y (iii) dependencia de PVN de los recursos de endeudamiento externo para financiar la conservación, mejora y limitada expansión de la red que queda fuera de los esquemas APP.
- 1.11 El panorama sectorial es complejo, pero compatible con la historia financiera reciente. En los últimos años el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) ha manejado un endeudamiento externo (EE) del orden de US\$500 millones, estimando que este nivel seguirá vigente para el período 2006-2009; el MTC, con una asignación histórica de US\$150 millones, se encuentra entre sus principales destinatarios, estimándose que esta asignación se mantendrá en el futuro mediano dada la importancia creciente que ha cobrado la expansión de la infraestructura de transporte dentro de la política nacional. Esta distribución para el período 2007-2011 incluye US\$ 20 millones/año para la red vial terciaria y el restante para los otros programas del MTC.
- 1.12 Este nivel de EE para el MTC ha permitido la asignación de recursos suficientes para la ejecución normal de los proyectos en las tres redes, nacional, departamental y vecinal, habiéndose dejado el espacio presupuestario para que las operaciones vigentes y las que están en cartera puedan ejecutarse de manera apropiada. Las necesidades de recursos ordinarios para el Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD) no se verán afectadas por las restricciones de similar fuente que enfrenta PVN.

#### **E. Estrategia del país en el sector vial**

- 1.13 La estrategia en el sector vial varía según la jerarquía de la red. La red primaria bajo competencia de PVN presenta estrategias complementarias; por un lado, la



expansión y mejora cualitativa de los grandes corredores estructurantes del territorio se atienden mediante APP, donde se utilizan concesiones que requieren de apoyo financiero del tesoro para ser financieramente rentables, afectando sensiblemente la disponibilidad de recursos de PVN (§1.10). Por otro lado, la conservación de la red que, por no poseer demanda suficiente no es posible de ser concesionada, así como la mejora de los corredores de importancia regional, pasa a ser la responsabilidad primaria de PVN, entidad que posee un elaborado sistema de planificación y priorización de actividades, de las cuales el mantenimiento es esencial a la estrategia.

- 1.14 En la red secundaria y terciaria, 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 Banco Mundial (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 es acompañado con el esfuerzo financiero de los gobiernos regionales y locales que aportan ingentes recursos propios a estos programas.
- 1.15 El MTC afirma con sus políticas la jurisdicción de los gobiernos subnacionales sobre las redes viales a su cargo, en particular la red terciaria municipal. Así, las formas de intervención han ido gradualmente modificándose; de la actuación directa que caracterizó a la primera fase del PCR (Caminos Rurales 1, CR1) se pasó, durante su segunda fase (CR2), a la creación de IVP y la transferencia de las microempresas de mantenimiento vial (MEMV) (§1.21) y los recursos de mantenimiento para que éstos los gestionasen; asimismo, PVD tiene en cartera la transferencia de recursos para actividades de rehabilitación vial. El PCR contribuyó a mejorar la capacidad de gestión vial y de transporte a nivel municipal, introduciendo prácticas innovadoras y eficaces que acompañan el proceso de descentralización. Estas labores se profundizarán con el PTRD, donde PVD prácticamente no hará obras por sí mismo. En el mediano plazo, el MTC se ve como una institución que acompaña y sostiene el proceso de descentralización, actuando por intermedio de PVD sólo brindando apoyo técnico, institucional y financiero a los gobiernos locales, asistiéndolos en sus responsabilidades, pero no asumiendo éstas como lo hiciera en sus inicios.

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 (§1.3 y §1.23). El PTRD se propone profundizar la descentralización de la gestión vial a todo el país.

#### **F. Estrategia del Banco en el país y en el sector**

- 1.16 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.

- 1.17 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.

#### **G. Experiencia del Banco**

- 1.18 El Banco ha apoyado sistemáticamente la gestión descentralizada de caminos vecinales mediante dos programas de rehabilitación de la infraestructura de transporte rural en el Perú<sup>2</sup>. Los resultados logrados demuestran que PVD ha sido un ejecutor eficiente y capaz. Al finalizar el CR2, habrá rehabilitado más de 12.350 km de caminos vecinales, 2.700 km de caminos secundarios y 6.300 km de caminos de herradura, dado mantenimiento periódico a 7.033 km y a 2.400 km de caminos vecinales y secundarios, respectivamente, habiendo incorporado a todos ellos a un programa de mantenimiento rutinario.
- 1.19 El PCR ha contribuido a identificar y desarrollar actividades productivas locales, 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, en términos cuantitativos, exitosa, pues con un componente de US\$660.000 ha apalancado aproximadamente US\$10,0 millones para la 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 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 el espíritu empresarial entre las comunidades rurales. VDL es una

---

<sup>2</sup> El PCR, primera etapa (PE0136), contó con financiación del Banco y del BM (US\$90 millones c/u). Con los aportes del Tesoro, su monto superó los US\$270 millones. El préstamo concluyó en diciembre de 2000. La segunda etapa (PE0140, US\$50 millones), en ejecución, cuenta también con cofinanciación del BM por US\$50 millones y US\$51 millones de contrapartida. Su ejecución acabará en marzo de 2007.

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 normas que impulsaron, a nivel nacional, la generación de planes distritales y provinciales de desarrollo.

- 1.20 El PCR 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 una 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.

La evaluación de impacto (2000) de los proyectos de rehabilitación de caminos rurales en la sierra muestran que: (i) los costos de transporte de carga y pasajeros disminuyeron 59% y 29% respectivamente; (ii) 67% de los entrevistados ha mejorado el acceso a los servicios de educación; 44% de las familias con estudiantes declararon una reducción de los tiempos de viaje hasta las escuelas (20% declararon una 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 más transacciones comerciales fuera de sus comunidades que los no beneficiarios (71% vs. 42% del total de producción y consumo). La evaluación del CR2 (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: (i) 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 del costo de transporte y carga, etc.

- 1.21 La evolución conceptual del PCR demuestra que la gestión de la vialidad rural está, paulatinamente, alcanzando su sostenibilidad. La primera fue la *sostenibilidad técnica*, demostrando que caminos de bajo costo de rehabilitación, sujetos a un estricto programa de mantenimiento rutinario pudieron cumplir y, en algunos 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; las microempresas, han sido un instrumento útil para proveer mantenimiento rutinario, a la vez que han generado empleo y actuado como catalizadoras para otras iniciativas de desarrollo local a nivel comunitario, dándole *sostenibilidad a su gestión*; a partir de las MEMV y su éxito se obtuvo la *sostenibilidad social y política*, confirmada en el apoyo de las comunidades beneficiarias y las autoridades locales; siguió la *sostenibilidad financiera* del mantenimiento, que requirió inicialmente del sostén parcial del Banco, estando su costo hoy a cargo de los gobiernos locales, con el apoyo del presupuesto de la nación, que asigna recursos mediante transferencias con destino predeterminado. 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 aquellas nacionales vinculadas al proceso de descentralización.
- 1.22 Además, el Banco tiene experiencia con varias operaciones en el sector, ha venido trabajando con el MTC como unidad ejecutora en los distintos ámbitos de la

vialidad a través de seis operaciones desde el año 1991 (red vial nacional: PE0025, PE0131, PE0197; red vial departamental: PE0236; red vial municipal: PE0136, PE0140). Esta actuación continuada ha permitido desarrollar un conocimiento profundo del sector, incluyendo sus posibilidades, oportunidades y desafíos, complementado con una visión estratégica de mediano plazo. Asimismo, se encuentra en preparación una operación (PE L1006, US\$100 millones), para apoyar el incremento sostenible del nivel de servicio de la red vial nacional. En transporte urbano, se otorgo un préstamo a la Municipalidad de Lima (PE0197) para un *Sistema de Transporte Público Masivo de Lima Metropolitana*. Asimismo, ha venido apoyando con cooperaciones técnicas a las municipalidades de Lima, Arequipa, Trujillo y Chiclayo para el desarrollo de sus planes de transporte urbano. El Banco, además, cuenta con experiencia reciente en programas de seguridad portuaria, aeroportuaria y pasos de frontera; en seguridad portuaria está apoyando un estudio para evaluar el sistema existente de protección portuaria en El Callao y establecer metodologías que permitan extender las mejoras de seguridad al resto del sistema portuario. En seguridad aeroportuaria, FOMIN aprobó el desarrollo de un plan de capacitación de instructores y de entrenamiento de personal. Pasos de Frontera (PE L1003), por su parte, busca facilitar el comercio binacional a través de la construcción de centros de control integrado en las fronteras con Bolivia, Chile y Brasil y el apoyo a la modernización de los procesos de control fronterizo.

## **H. Lecciones aprendidas**

- 1.23 La experiencia del Banco indica que al menos los siguientes aspectos son básicos para considerar en el diseño del Programa: (i) La descentralización es más efectiva cuando se acompaña con la transferencia oportuna de conocimientos técnicos y capacidades institucionales, se brindan los recursos financieros para su adecuada implementación, y se les da continuidad, seguimiento y monitoreo; (ii) La planificación participativa es esencial en la identificación de inversiones ajustadas a las necesidades locales y a lograr el compromiso posterior con la priorización adoptada; (iii) Importancia de contar con una agencia que centralice las experiencias, genere el conocimiento, lo sintetice y difunda entre los diversos actores, pues la curva de aprendizaje es rápida, pero los GL no cuentan con la capacidad y recursos para desarrollar esta tarea y compartirla eficazmente con sus pares; (iv) La rehabilitación y mantenimiento viales son desempeñados de manera más eficiente por operadores privados; asimismo, como lo demostró el CR1 y CR2, no importa el aislamiento de un camino, siempre es posible encontrar contratistas privados competentes. Sin embargo, años de administración directa por parte de los municipios llevan a que el PTRD, si bien basará su ejecución en la tercerización de sus actividades, trabajará con los GL en la mejor utilización de sus recursos, tanto de personal como de maquinaria, para tener mayor impacto en la gestión vial; y (v) A medida que se desarrolla la infraestructura, crece el tránsito sobre ella y las necesidades de una adecuada regulación de éste.

## **I. Estrategia del Programa**

- 1.24 El transporte rural requiere: (i) mejorar la transitabilidad de la red vial terciaria; (ii)

desarrollar la conectividad de las redes viales de transporte, entre sí y con otros modos de transporte; (iii) dar sostenibilidad de mediano y largo plazo a su rehabilitación, mantenimiento y operación; (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 y acompañar su gestión vial; (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.

- 1.25 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.
- 1.26 El Programa busca también fortalecer los vínculos entre la accesibilidad física incremental que provee con las iniciativas productivas comunitarias y privadas que se tornan viables gracias a esa accesibilidad y su continuidad en el tiempo, contribuyendo a identificarlas y a generar oportunidades económicas en el medio rural y local (VDL); también busca explorar las complementariedades con otras infraestructuras económicas, articulando la inversión pública en áreas rurales.
- 1.27 Hasta ahora PVD ha actuado en los 12 departamentos incluidos en el PCR, con una capacidad de actuación fuera de éstos, limitada a recursos de otras fuentes, principalmente donantes bilaterales; estos recursos adicionales han permitido a PVD tener presencia en 129 provincias de las 194 que el país posee. De esta manera, los principios instaurados por el PCR se han convertido en la política de actuación en la vialidad terciaria. Sin embargo, y a pesar del gran esfuerzo financiero, la limitación de recursos ha llevado a que una parte muy importante de la población rural, mucha de ella en condiciones de pobreza similares a las existentes en las provincias donde el Programa actúa, no se haya beneficiado de la mejora en la accesibilidad física, a la vez que los gobiernos locales no han podido apropiarse del nuevo modelo de gestión y la capacidad técnica asociada a éste. Asimismo, debe consolidarse un modelo institucional de gestión vial mancomunada, el IVP, que requiere un acompañamiento técnico que le permita evolucionar y adaptarse a un sinnúmero de realidades locales. Por último, si bien los municipios han visto incrementar los recursos bajo su control, estos son
- El CR1 benefició a 314 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, junto con otros donantes bilaterales, ha llegado a 285 distritos y 76 provincias, ha generado cerca de 50.000 empleos temporales no calificados y 6.522 empleos permanentes, socios de 322 MEMV que benefician igual número de familias.

aún insuficientes para hacer frente a las necesidades de inversión en rehabilitación y mantenimiento periódico vial, por lo que la continua presencia de PVD es necesaria para sostener la red recuperada y expandir aquélla en buen estado.

- 1.28 El Programa prevé actuar en todo el territorio nacional, consolidando los beneficios logrados. Para ello, profundizará la descentralización de la gestión, fortalecerá las capacidades locales y promoverá la tercerización de las contrataciones y el desarrollo del mercado local de consultores, contratistas y la formación de MEMV. Asimismo, promoverá la seguridad vial y la reglamentación y fiscalización de los usos de la infraestructura vial rural, en coordinación con los municipios.
- 1.29 El Programa profundizará la descentralización de la actividad vial, a la vez que buscará la sostenibilidad técnica y financiera de su intervención; el CR2 desarrolló el concepto de Instituto Vial Provincial, ente dependiente de los municipios presentes en una dada provincia, cuyo objetivo es el de consolidar toda la gestión vial. PVD desarrolló mucha experiencia, contando con 38 IVP en operación y 70 en proceso de implementación, demostrando las bondades del modelo.
- 1.30 Profundizando en la sostenibilidad financiera y compromiso político de las autoridades locales, el mantenimiento rutinario será totalmente pagado por éstos. 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 los convenios marco de participación 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.

## **J. Coordinación con otras agencias multilaterales**

- 1.31 La experiencia exitosa desarrollada en los CR1 y CR2, llevó al GdP a buscar una nueva operación conjunta y cofinanciada, con un pari-passu similar, con el Banco Mundial, impulsando así una política única de actuación en la red terciaria, bajo procedimientos del Programa, comunes a ambas instituciones. No hay otras instituciones multilaterales financiando la vialidad terciaria a través de los GL. La constitución de equipos mixtos de proyecto durante la preparación y la ejecución del Programa permitieron y garantizarán, respectivamente, la continuidad de la cooperación entre nuestros Bancos, siguiendo el camino trazado en los CR1 y CR2.

## **II. EL PROGRAMA**

### **A. Objetivo**

- 2.1 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 principalmente 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 vinculadas a ella.

## **B. Descripción**

- 2.2 El *Programa de transporte rural descentralizado* (PTRD) es un programa plurianual. El proceso de identificación y selección del alto número de obras, de naturaleza sencilla y bajo costo, es realizado por las comunidades y autoridades locales, a partir de los PVPP, lo que facilita la ejecución del Programa pues promueve su apropiación por las autoridades y la comunidad. Criterios estrictos de elegibilidad y evaluación de los proyectos asegurarán el cumplimiento de los objetivos. PVD 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.
- 2.3 El PTRD consolidará el proceso iniciado en 1995 y profundizado a partir de 2001 y lo ampliará a todo el territorio nacional. Además, analizará la posibilidad de ampliar la cobertura temática para cubrir otras infraestructuras de transporte rural, tales como aeródromos y embarcaderos (ya incluidos en el CR2), así como para incorporar los aspectos de regulación de los servicios que sobre esa infraestructura se presten.
- 2.4 El Programa propuesto *rehabilita y mantiene la infraestructura económica*; 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 hacerlo en áreas rurales y relativamente aisladas, facilita su integración con los mercados.. Al actuar sobre temas prácticos de gestión municipal, promueve la modernización de la administración pública local y apoya la descentralización política. Para lograr un mayor impacto, el PTRD priorizará el mantenimiento periódico de los caminos rehabilitados en el PCR y la rehabilitación de aproximadamente 3.000 km priorizados en los PVPP.
- 2.5 El PTRD da gran importancia al desarrollo de capacidades locales, específicamente, apoyará en las áreas: (i) *institucional*: desarrollando la capacidad de las agencias responsables, incorporando prácticas probadas de gestión vial mediante la tercerización de labores y la aplicación de procedimientos transparentes, fomentando la participación de la comunidad y autoridades locales en la identificación de prioridades, la planificación y el seguimiento de las actividades realizadas, alineando las inversiones a las necesidades locales identificadas a través de los planes regionales de desarrollo y los PVPP; (ii) *técnica y socioambiental*: estableciendo y rehabilitando los caminos con estándares técnicos de bajo costo, en afirmado, que a la vez que aseguran su estabilidad y duración, son compatibles con el nivel y composición de la demanda, reduciendo los costos de inversión, incorporando prácticas de conservación vial que garantizan alcanzar plenamente la vida útil de diseño y aplicando adecuadas prácticas socioambientales y de participación de la población. El modelo de gestión vial,

basado en el ciclo de vida útil (rehabilitación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y nuevo mantenimiento rutinario de los caminos), aplicado extensamente por PVD y conocido por los GL, demostró ser adecuado y esencial a la sostenibilidad técnica de la red terciaria; y (iii) *financiera*: reorientando el gasto vial que hoy realizan los GL, dirigiéndolo hacia las prioridades identificadas en los PVPP, mejorando el sistema de rendición de cuentas, tanto hacia las autoridades como hacia la ciudadanía, aplicándolo en actividades de alto retorno económico y social, con incentivos para inducir estas buenas prácticas y extenderlas a toda su gestión vial; y (iv) desarrollo del mercado local de consultores (diseños de ingeniería, supervisión de obra, estudios socioambientales) y de pequeños contratistas de obra, de manera tal que los GL cuenten con alternativas válidas de contratación de las tareas viales.

## C. Componentes

### 1. Infraestructura de transporte: Obras (US\$ 90,2 millones) y Estudios y Supervisión (US\$18.44 millones)

- 2.6 El subcomponente de obras comprende: (i) Rehabilitación de caminos vecinales. El PTRD rehabilitará 3.000 km de caminos existentes de la red vecinal en los 24 departamentos participantes. Las obras buscan recuperar la accesibilidad física, dando a los caminos 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. (ii) Mantenimiento periódico de caminos vecinales (11.200 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 aquél. Los trabajos se realizarán con equipos mecánicos que mejorarán cualitativamente la transitabilidad del camino y lo pondrán nuevamente en buen estado. Estas labores podrán ser ejecutadas mediante contratistas o por administración municipal (¶3.41). (iii) Mejoramiento de caminos de herradura. El Programa financiará, (i) para 2.500 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, sobre la base de la metodología vigente; y (ii) para los 150 km de caminos de herradura de uso turístico, que por su funcionalidad demandan un mayor estándar de diseño, la totalidad de las obras, que incluirán infraestructura complementaria como miradores y sitios para que las personas descansen, se realizarán a través de contratistas locales; la mano de obra comunitaria será remunerada. (iv) Mejoramiento y construcción de puentes. Comprende aproximadamente 50 puentes ubicados en los caminos vecinales a ser rehabilitados y/o mejorados. (v) Mejoramiento de otras infraestructuras de transporte rural. Que podría incluir: (a) escalinatas de embarque, muelles e instalaciones para mejorar el manejo de cargas, para que los usuarios tengan un acceso fácil y seguro; y (b) rehabilitación de pequeños aeródromos. (vi) Estabilización de taludes y de microcuencas. Permitirá desarrollar procedimientos prácticos y de bajo costo de estabilización de taludes mediante técnicas de bioingeniería. Incluirá el desarrollo de prácticas y procedimientos técnicos,



organizativos y comerciales, a través de convenios a ser realizados con las universidades Agraria y Nacional de Ingeniería. La ejecución de las labores será por medio de microempresas de reforestación (MER) que serán creadas y capacitadas por esta actividad.

- 2.7 El subcomponente Estudios y Supervisión, financiará los estudios técnicos (diseños de 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 y la supervisión de las obras del Programa.

## **2. Desarrollo de Capacidades Locales (US\$12,2 millones)**

- 2.8 Este componente está dirigido a desarrollar, mejorar y fortalecer la capacidad institucional de los gobiernos locales para permitirles asumir con eficiencia la gestión descentralizada. Incluirá lo siguiente: (i) PVPP que permitan contar con un diagnóstico del sector transporte e identificar y evaluar tramos viales prioritarios para el desarrollo de la provincia, mejorando la capacidad de programación de inversiones y actividades viales y el seguimiento y evaluación; (ii) planes de transporte integrados; (iii) provisión de asistencia técnica a los municipios y sus IVP para el desarrollo de sistemas de gestión asociados a la gestión vial y su implementación; 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; (iv) provisión de equipamiento informático y de motocicletas; y (v) creación, desarrollo, monitoreo y fortalecimiento de la microempresas de mantenimiento vial.

## **3. Desarrollo de Políticas, Regulación e Institucionalizad del Transporte Rural. (US\$ 2,45 millones)**

- 2.9 Este componente esta dirigido al (i) fortalecimiento de PVD en sistemas de gestión vial y su implementación; (ii) mecanismos de financiación; (iii) capacitación en temas sociambientales de proyectos viales, revisión y actualización de manuales y guías tecnicas y ambientales; (iv) capacitación de contratistas y supervisores locales; (v) difusión y comunicación de las buenas prácticas del Programa a través de publicaciones y talleres, donde investigadores y expertos puedan contribuir a través de su conocimiento a la formulación de estrategias eficaces para la reducción sostenible de la pobreza rural, etc.; (vi) fomento de la investigación en transporte rural en universidades e institutos tecnológicos, así como de una mayor participación de las universidades locales en la enseñanza de la gestión del transporte e infraestructura rurales, formación de especialistas en transporte rural, (vii) desarrollar mecanismos de recaudación del impuesto predial rural (identificación de predios, desarrollo del catastro, valuación de la propiedad, titularización de ésta), así como los mecanismos de gestión y control para que esos recursos se destinen al mantenimiento de los caminos rehabilitados; y (viii) adquisición de equipos de cómputo, GPS y vehículos, especialmente para las oficinas de coordinación.

- 2.10 Este componente también busca 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) política y propuesta de ley de transporte rural.

#### **4. Transporte y desarrollo rural (US\$ 1,95 millones)**

- 2.11 *Ventana de Desarrollo Local (VDL).* VDL es una experiencia exitosa (§1.19) iniciada en el CR2, desarrollada a partir de las iniciativas productivas 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. Este componente contará adicionalmente con el apoyo del Fondo Japonés Especial para la Pobreza por un monto de US\$ 1,5 millones (PE-T1036), cuya ejecución estará a cargo de PVD.
- 2.12 *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. Esta actividad, cuyo fin es el de planificar, coordinar y evaluar, no realizará inversiones, las que estarán a cargo de los entes intervinientes y de los municipios donde se actúe. Las inversiones viales, por su parte, están incorporadas en el componente de inversión, y seguirán los procedimientos regulares del Programa.
- 2.13 *Piloto de desarrollo vial y fiscalidad rural.* La mejora en las condiciones de un eje vial, principalmente aquéllos que sirven zonas agropecuarias de producción mayoritariamente comercial, cuyo destino es el mercado, produce un incremento del valor de los terrenos próximos y de su capacidad de generar recursos de manera continua; estos recursos deberían traducirse en una capacidad creciente de pagar impuestos a la propiedad rural, impuestos que típicamente se destinan a la gestión vial. El piloto desarrollará los mecanismos de recaudación del impuesto predial rural (identificación de predios, desarrollo del catastro, valuación de la propiedad,

titularización de ésta), así como los mecanismos de gestión y control para que esos recursos se destinen al mantenimiento de los caminos rehabilitados.

## **5. Seguimiento, monitoreo y evaluación (US\$ 1,7 millones)**

- 2.14 Financiará las actividades relacionadas con: (i) la implementación del sistema de información en los IVPs; (ii) desarrollo de la línea de base y la evaluación de impactos; (iii) el sistema de seguimiento y monitoreo de PVD; y (iv) el seguimiento de estudios.

## **6. Gestión y Administración del Programa (US\$ 15,0 millones)**

- 2.15 Este componente incluye los gastos en que incurra PVD, a nivel central y sus oficinas de coordinación en la administración del Programa a ser financiados íntegramente por contrapartida local.

## **7. Auditoria financiera y operativa (US\$ 0,5 millones)**

- 2.16 Costo de la auditoria financiera externa independiente y de la auditoria técnica, operativa ambiental y social (¶3.30).

## **D. Costo y financiamiento**

- 2.17 Este es un Programa de inversión multianual (“*time-slice*”) en el que los gobiernos municipales van identificando las obras a medida que desarrollan sus PVPP y se incorporan al Programa posteriormente. El período de desembolsos es de cinco años. El costo del Programa asciende a US\$150 millones distribuidos así:

	<b>BID</b>	<b>BIRF</b>	<b>GdP</b>	<b>total</b>
<b>1. Infraestructura de transporte</b>	38.916	38.916	30.808	108.640
<b>Obras</b>	31.405	31.405	27.390	90.200
<b>Estudios y supervisión</b>	7.511	7.511	3.418	18.440
<b>2. Desarrollo Capacidades Locales</b>	5.124	5.124	1.952	12.200
<b>3. Desarrollo de Políticas, Regulación e Institucionalizad</b>	1.029	1029	392	2.450
<b>4. Transporte y Desarrollo Rural</b>	787	787	371	1.946
<b>5. Monitoreo, seguimiento y evaluación</b>	791	791	418	2.000
<b>6. Gestión y Admón. del Programa</b>			15.000	15.000
<b>7. Auditoria financiera y operativa</b>	210	210	80	500
<b>9. Imprevistos</b>	3.143	2.643	979	6.765
<b>10. FIV y otros gastos financieros</b>		500		
<b>Total</b>	50.000	50.000	50.000	150.000

### **III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA**

#### **A. Prestatario y organismo ejecutor**

- 3.1 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 Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural (Provías Rural), y tendrá como coejecutores a los gobiernos locales que adhieran al Programa que, a su vez, actuarán por medio de los institutos viales provinciales.

#### **B. Ejecución y administración del Programa**

- 3.2 La ejecución general del Programa estará a cargo de PVD, quien tendrá responsabilidad sobre la administración general, la distribución de los recursos a los municipios, el seguimiento y monitoreo del uso que se haga de ellos, el 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, la provisión de apoyo técnico e institucional a los municipios.
- 3.3 Para el seguimiento de las actividades descentralizadas, PVD continuará apoyándose en sus oficinas de coordinación zonales (OCZ), las que crecerán en número según lo exijan las necesidades del Programa. Estas OCZ acompañan la labor de los IVP en el terreno, promoviendo el Programa y programando las inversiones en consulta con los municipios, a la vez que realizan los procesos de contratación de diseños, obras y su supervisión, donde los IVP aún no fueron constituidos. Las UZ están a cargo, asimismo, de los convenios con los municipios.
- 3.4 Las municipalidades, principalmente, por medio de sus 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.
- 3.5 Si una municipalidad provincial no cumpliera, a satisfacción del GdP y del Banco, con las obligaciones del convenio, PVD no incluirá nuevas actividades en esa jurisdicción hasta que la municipalidad haya adoptado medidas correctivas satisfactorias al GdP y del Banco y PVD excluirá a esa provincia de su programa anual, con la excepción de aquellas actividades en marcha o que cuenten con contratos vigentes que continuarán hasta su finalización. Si quien no cumpliera fuera una municipalidad distrital, el Programa podrá actuar en la medida que los restantes municipios cubran las obligaciones que el Programa requiere.

#### **C. Aspectos particulares**

- 3.6 El Programa será de adhesión y participarán aquellos gobiernos locales que acepten voluntariamente sus condiciones, las que fueron ampliamente validadas durante la ejecución de las anteriores operaciones. Estas establecerán principalmente el

umbral en materia de organización institucional y compromiso financiero que los GL deben aceptar para participar de él. Estas condiciones básicas, que hacen parte del convenio marco de adhesión, son: (i) *comunidad de intereses del GL con el Programa* bajo pautas de adhesión previamente establecidas en el convenio marco; (ii) *contar con el PVPP*, plurianual, donde se identifican las necesidades viales y se las prioriza de acuerdo a las decisiones adoptadas de acuerdo al proceso participativo desarrollado por PVD; (iii) *compromiso financiero* de realizar los aportes al mantenimiento rutinario y, cuando corresponda, a las otras actividades del Programa, (iv) *aceptación de los procedimientos del Programa*; (v) *aceptación de las normas y estándares* técnicos, ambientales y sociales del Programa; (vi) *mantenimiento vial*, incorporando los caminos rehabilitados a un programa de mantenimiento rutinario basado en MEMV; y (vii) *acceso, publicidad y difusión* a las acciones del Programa y promover el control social, tanto de la comunidad como de las autoridades locales de sus actividades.

- 3.7 Este convenio, incluido en el Manual de Operaciones<sup>3</sup> (MOP), permitirá que el GL, principalmente, a través de su IVP, contrate los diseños, la rehabilitación y el mantenimiento de los caminos, así como que PVD le otorgue fortalecimiento institucional. El referido convenio necesita de la adhesión de las municipalidades distritales para asegurar su aceptación en los términos de participación, en particular, los aportes financieros al mantenimiento rutinario con microempresas y garantizar la coordinación con comunidades locales. Asimismo, anualmente se suscribirá un *Convenio de financiamiento*, en donde se identificarán las actividades a financiar, sus costos, la distribución de éstos entre PVD y los gobiernos locales y al interior de éstos; este convenio permitirá a las autoridades locales incluir sus compromisos dentro de los presupuestos municipales. La suscripción de estos convenios será condición para que PVD autorice a los IVP a iniciar procesos de adquisición y, posteriormente, transfiera los recursos.
- 3.8 *Cobertura geográfica*: el PTRD intervendrá en todas las provincias del país, excepto en Lima Metropolitana y El Callao. En las provincias de Selva baja donde sólo ha intervenido mediante el Plan Piloto de la Selva, actualmente en ejecución, hasta tanto sus resultados establezcan la metodología para una adecuada actuación, sólo se realizarán acciones vinculadas al componente 2 (¶2.8).
- 3.9 *Condiciones de ingreso y de transferencia de recursos*: para ingresar, todo GL firmará con PVD un convenio marco de adhesión (¶3.7 y ¶3.6), y deberá contar con su PVPP, y el IVP constituido. Antes de iniciar transferencias a una provincia, PVD firmará un convenio de financiamiento (¶3.7) con dicha provincia. Las transferencias de recursos de PVD a los IVP adoptarán la forma de transferencias financieras entre pliegos presupuestarios. Semestralmente, PVD deberá informar al Banco sobre los convenios firmados durante el período.
- 3.10 *Distribución geográfica de recursos*: la unidad geográfica sobre la cual se aplicará esta distribución es la provincia; a todas ellas se aplican tres criterios: (i) longitud

---

<sup>3</sup> PVD cuenta con un MOP. Su actualización y vigencia será condición de primer desembolso.

de red vecinal; (ii) población rural; y (iii) nivel de pobreza rural. Una vez asignados, en aquellas provincias donde PVD está actuando, estos recursos se aplican principalmente al mantenimiento periódico de sus vías, quedando el remanente disponible para nuevas actividades. La distribución resultante forma parte del MOP.

- 3.11 *Planes viales provinciales participativos*: la metodología considera: (i) caracterización física, económica y social de la región; (ii) potencialidades y restricciones ambientales, recursos y potencialidad económica; (iii) nodos de desarrollo y áreas de influencia; (iv) diagnóstico de la red en términos de condiciones, accesibilidad, tránsito, función y flujo de productos comerciales; (v) identificación de ejes de integración económica y territorial y priorización de ejes viales estratégicos; (vi) priorización de ejes y tramos viales; y (vii) capacidad financiera de los municipios distritales y provinciales y aspectos institucionales. El PVPP incluye los diversos tramos mediante un índice multicriterio, utilizando aspectos técnicos, económicos, ambientales y sociales: 69 GL han concluido sus PVPP, 4 se encuentran en ejecución y 20 han iniciado su proceso de formulación. Adicionalmente, los PVPP incluyen un sistema de programación plurianual de actividades, que formará parte del presupuesto de los GL, que asegure que los costos plenos del mantenimiento forman parte del presupuesto vial de la provincia.
- 3.12 *Administración directa*: los GL utilizan la administración directa como forma primordial de ejecución de la obra vial; su estructura institucional y de gestión vial está orientada hacia ella, con las ineficiencias habituales de este tipo de operación. Este sistema está alimentado por la transferencia de maquinarias realizada como parte de la descentralización política. El Programa no fomentará esta modalidad; sin embargo, sería irreal ignorar que es la forma de gestión dominante y que debe actuarse sobre ella para mejorar su eficacia si se quiere que el Programa sea un elemento útil y representativo de la gestión vial local. Para ello, trabajará con los GL para contabilizar sus verdaderos costos y transparentarlos, comparándolos con los del mercado, así como para mejorar su eficiencia operativa. La contratación directa de municipalidades para estas actividades solamente podrá hacerse si éstas llevan una estricta contabilidad de costos de las labores realizadas, de acuerdo a la metodología que PVD previamente desarrollará. Esto permitirá a los municipios conocer el verdadero costo de las labores por administración directa, pudiendo así adoptar medidas más informadas acerca de su conveniencia respecto de la tercerización.
- 3.13 *Criterios de elegibilidad de caminos*: cinco criterios construyen la base para determinar la elegibilidad de los proyectos: institucionales, técnicos, ambientales, sociales y económicos. Los criterios institucionales se refieren al nivel de identificación de las comunidades incluidas en la zona de influencia de un determinado proyecto con éste; en este sentido, el Programa sólo financiará aquellos caminos que hayan sido identificados como prioritarios en el PVPP y donde las autoridades locales manifiesten su compromiso de financiar su mantenimiento. 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. En particular, el Programa no financiará obras en áreas de protección ambiental y en territorios indígenas ambos legalmente definidos. 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 generación de empleo. Los criterios económicos se refieren a la rentabilidad de los proyectos de conformidad con la metodología del Programa (§4.7).

#### **D. El mantenimiento vial rutinario y su sostenibilidad**

- 3.14 Gracias a la labor de PVD, la actitud pública con respecto a la importancia del mantenimiento rutinario se ha ido modificando. La comunidad y sus autoridades primero, y los equipos técnicos y profesionales después, han aceptado la viabilidad del modelo aplicado. Sin embargo, en las áreas donde el Programa no ha actuado, una de las principales carencias del sistema de gestión vial vigente sigue siendo la inexistencia de mantenimiento, en sus diversas formas preventivas: rutinario y periódico. El Programa enfrenta decididamente este tema, pues uno de sus pilares estructurales es la promoción del mantenimiento vial, actividad ésta que se iniciará inmediatamente luego de la rehabilitación del camino con recursos de los gobiernos locales y el GdP.
- 3.15 El mantenimiento rutinario ha probado ser suficiente para que el camino alcance la vida útil esperada y dar estabilidad a las labores técnicas del Programa, tanto mediante la experiencia del CR1 y CR2 como la lograda en otros países, por lo que el Programa continuará y expandirá esta metodología. Las labores serán contratadas con MEMV, quienes recibirán apoyo en su formación y adiestramiento y asistencia técnica y gerencial.
- 3.16 La sostenibilidad del mantenimiento está dada por: (i) *diseño global*, priorizando el mantenimiento rutinario y el desarrollo de MEMV; (ii) *participación comunitaria en las MEMV*, mediante una amplia difusión, para que la población sepa de sus potencialidades y limitaciones y decida acerca de la conveniencia de integrarlas, de acuerdo a sus características socioculturales; (iii) *diseño legal de la MEMV*, que permite lograr buenos resultados técnicos y que sea un vehículo para el desarrollo socioeconómico de sus miembros y de la comunidad a la que pertenecen; (iv) *capacitación técnica y empresarial de los microempresarios*, incluyendo entrega de manuales técnicos y empresariales, su formación inicial y el acompañamiento, mediante monitores, de su labor; (v) *monitores*, quienes conforman el sistema básico de formación, asistencia y acompañamiento a las MEMV para el desarrollo de sus capacidades. Integrado por profesionales recién egresados de las universidades de ingeniería y administración de empresas o economía; (vi) *seguimiento y monitoreo de la MEMV y sus labores*, a cargo de los monitores, pero también de las autoridades locales y el control social ejercido por la comunidad; (vii) *evaluación periódica de resultados*, mediante el seguimiento regular de PVD, visitas de inspección, consultas a usuarios y beneficiarios y estudios especiales. Estas tareas permitirán evaluar calidad de resultados, vincular resultados a metodologías constitutivas (forma societaria de la MEMV) y organizativas del

trabajo, etc.; (viii) *pago por resultados*, por medio de contratos globales donde se especifiquen las condiciones técnicas que debe tener la vía y las sanciones aplicables en caso de incumplimiento; los monitores serán los responsables de evaluar los resultados de las actividades realizadas por las MEMV y los GL por su aprobación previa al pago mensual; y (x) *desarrollo de modelos competitivos de contratación*, para adecuarse a la legislación local y mantener presiones competitivas que aseguren la calidad de la labor de las MEMV.

- 3.17 Los instrumentos de creación de las MEMV, y la responsabilidad de llevarlos a cabo, serán de las Municipalidades, principalmente, a través de sus IVP, con la asistencia técnica e institucional de PVD. Similar labor se hará para desarrollar el cuerpo de monitores viales necesarios para acompañar y supervisar las actividades de las MEMV. PVD, asimismo, posee métodos, manuales y sistemas para capacitar a los IVP en la evaluación de resultados de las labores de mantenimiento e implementar un sistema de seguimiento y comparación que permita establecer rendimientos, modalidades de trabajo y organizativas, costos, calidades, etc., aprendiendo de ellas y difundiendo este conocimiento.
- 3.18 La sostenibilidad del mantenimiento genera crecientes necesidades financieras; lograr esta sostenibilidad es responsabilidad tanto del GdP como de los GL. La experiencia de PVD indica que el GdP está fuertemente comprometido, como lo demuestran las crecientes transferencias con destino al mantenimiento vial y su persistencia en el tiempo.

#### **E. La gestión del transporte provincial**

- 3.19 El PTRD prevé trabajar con los GL y los gobiernos regionales (GR) para adecuar la normatividad en materia de regulación de transporte, con énfasis en temas de seguridad vial, utilización responsable de la vía pública, particularmente por parte del transporte de cargas y el usuario común, así como sobre la responsabilidad del transportista, particularmente el de transporte de pasajeros.

#### **F. Estructura organizativa y capacidad institucional de los gobiernos locales**

- 3.20 Los GL, principalmente, a través de sus IVP serán coejecutores del componentes 1. Infraestructura de transporte. La estructura básica reside en los IVP, acompañados por áreas del gobierno provincial, tales como las gerencias administrativas, de planificación, financiera, de recursos naturales y gestión ambiental. La implementación progresiva del PTRD, entre ellos la preparación de los PVPP, permitirá que los GL no estén sometidos a fuertes demandas desde el inicio de las actividades, capacitándose gradualmente. Sus actividades físicas se han iniciado con el mantenimiento rutinario y se profundizarán con el mantenimiento periódico.
- 3.21 La transferencia de recursos a un IVP está sujeta a cuatro factores: (i) *técnico*: el IVP debe poseer la estructura profesional mínima requerida; (ii) *financiero*: los gastos operativos deben estar financiados por los municipios que lo componen; (iii)



*institucional*: tener el convenio marco de adhesión y contar con el apoyo de las áreas municipales necesarias (legal, administración, financiera, planificación); y (iv) *fiduciario*: el IVP debe tener las cuentas abiertas a su nombre, de manera tal que pueda recibir recursos y efectuar pagos. La funcionalidad del Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF), es esencial a esta labor (§3.44).

- 3.22 Más aún, el Programa incorpora acciones de fortalecimiento institucional: (i) a los GL, para apoyarlos en la implementación de los IVP y el desarrollo de los mecanismos que los hagan funcionales; y (ii) a PVD, para que se fortalezca en su capacidad técnica y socioambiental de asistir a los GL y sus IVP. Además, el Programa prevé, mediante equipos volantes formados por especialistas de diferentes áreas, acompañar y capacitar a los GL y sus IVP en sus actividades desde la contratación de los estudios hasta el mantenimiento de las obras correspondientes. Estas medidas, sumadas al relativamente bajo nivel de actividad (las obras por provincia no será más de una o dos por año, a lo que se sumarán las actividades relacionadas) se estiman suficientes para su buena ejecución.

#### **G. Seguimiento y evaluación**

- 3.23 *Seguimiento*. Dentro de los 30 días de finalizado cada semestre calendario, PVD presentará informes de progreso y seguimiento al Programa. Los principales indicadores de dichos informes se presentan en el marco lógico; PVD identificará otros que sirvan a igual fin y que incluirá en el MOP. Los informes describirán, como mínimo, lo siguiente: (i) progreso obtenido en relación con los indicadores de ejecución y calendario de desembolsos convenido; (ii) *pari passu* del Programa, global y para el ejecutor y los coejecutores activos; (iii) cumplimiento de cláusulas contractuales; (iv) incorporación de regiones al Programa y avance logrado en cada una de ellas; (v) programa de actividades y plan de acción detallados para el semestre siguiente, y (vi) temas que puedan comprometer el desarrollo del Programa. El MOP establecerá los contenidos de los informes semestrales.
- 3.24 PVD presentará anualmente, a más tardar el 31 de enero de cada año, el *Plan Operativo Anual (POA)* para el año correspondiente, incluyendo actividades y proyectos a ser financiados, cronograma y presupuesto estimado.
- 3.25 PVD cuenta con un *Sistema integrado de gestión administrativa y técnica (SIGAT)* que, como su nombre lo indica, permite integrar las diversas funciones administrativas (tesorería, programación presupuestaria, contabilidad y finanzas, personal, logística, legal) con la parte técnica, particularmente todo el proceso de contratación de obras y estudios. La primera parte, administrativa, está en plena operación; la parte técnica está en proceso de carga de la información. El SIGAT es plenamente compatible con el SIAF. PVD tiene previsto extender el SIGAT para que pueda ser utilizado por los IVP por medio de la INTRANET, en vías de desarrollo, lo cual será expandido como parte del fortalecimiento de los IVP. PVD tiene, además, sistemas regulares de seguimiento de resultados del mantenimiento rutinario y de la condición y tránsito sobre los caminos rehabilitados.

- 3.26 PVD continuará profundizando la transparencia de su accionar y, por ende del Programa, incorporando a las municipalidades participantes y sus IVP a éste, por lo que instituirá un sistema público y periódico de rendición de cuentas a la comunidad. Como parte de éste, el Programa cuenta con procedimientos claramente establecidos en su MOP y un amplio sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación de sus acciones y resultados, tanto de PVD sobre los GL como por parte de auditores externos, técnicos, operativos y financieros.
- 3.27 El BID y el Banco Mundial realizarán el seguimiento del Programa de manera conjunta. Dado el carácter descentralizado del Programa, con múltiples coejecutores, y la complejidad de las labores de fortalecimiento institucional, se prevé realizar dos misiones anuales de supervisión y evaluación. Las misiones presentarán una oportunidad para examinar: (i) ejecución de las obras; (ii) desempeño de PVD y progreso del desarrollo de capacidades locales y otras acciones institucionales; (iii) idoneidad de los procedimientos utilizados; (iv) justificación de la inversión realizada, propuestas institucionales a ser ejecutadas y plan de acción; (v) contratación de obras y participación de contratistas locales en ella; (vi) presupuesto para el ejercicio siguiente; (vii) calendario de ejecución del Programa e indicadores de desempeño; (viii) desempeño de los GL partícipes y sus IVP; y (ix) monitoreo del plan anual de actividades, por GL y para PVD. Si de la evaluación realizada entre el Banco y PVD resultara que la ejecución no es satisfactoria, PVD, dentro de los dos meses de recibir notificación del Banco de las deficiencias percibidas, preparará un plan de acción con medidas correctivas. Durante la misión a realizarse en el segundo semestre de 2008, se revisará además de lo descrito anteriormente, los criterios de distribución geográfica, con el fin de efectuar ajustes si es que se han efectuado cambios en los ingresos de las provincias; y los resultados obtenidos en la ejecución de la Intervención *Multisectorial*, incluyendo ventajas comparativas de la actuación simultánea en infraestructuras económicas en contraste con actuaciones independientes; identificación de agrupamientos de infraestructura que generen los máximos beneficios económicos y sociales; cuantificación dentro de lo posible, la magnitud de esos beneficios; y el establecimiento de mecanismos gubernamentales apropiados de coordinación.
- 3.28 El sistema de evaluación del Programa consiste en: (i) la revisión del desempeño del Programa y sus planes anuales, realizados por PVD sobre una base continua; y (ii) auditorías de desempeño específicas, estudios de evaluación de impacto y ejercicios de evaluación participativa. El sistema de información y monitoreo del Programa permitirá al Banco dar seguimiento a sus objetivos de desarrollo. Se prevén cuatro tareas, cuyo alcance y secuencia temporal es:
- 3.29 *Línea de base.* PVD cuenta con una línea de base socioeconómica en los doce departamentos originales del PCR y se encuentra en proceso de contratación para los departamentos restantes. Esta línea de base incluye datos detallados de las condiciones de los beneficiarios; para cada camino se incluye información básica respecto del tránsito, tiempo de viaje, accidentes y períodos de cierre.

- 3.30 *Auditoría técnica, operativa, ambiental y social.* A ser realizada con periodicidad anual y por muestreo, con el alcance que las misiones de administración establezcan en cada caso, analizará los resultados técnicos, ambientales y sociales de la rehabilitación y mantenimiento de los caminos del Programa y su conformidad con las estipulaciones del MOP. También realizará una revisión ex post de los procesos de adquisiciones que se realicen con el Programa.
- 3.31 *Evaluación de medio término.* El Banco, durante el segundo semestre de 2008, examinará: (i) resultados iniciales de la rehabilitación de caminos, en particular aquéllos pertenecientes a la muestra representativa y los sujetos a mantenimiento periódico; (ii) procesos y resultados de la licitación de obras y la contratación del mantenimiento periódico; (iii) procesos y resultados asociados a la creación y transferencia de recursos y actividades a los IVP; (iv) procesos y resultados de la organización de MEMV; (v) resultados del mantenimiento vial mecanizado y la administración directa; (vi) capacidad de gestión de PVD en materia de provisión de fortalecimiento institucional y de control de ejecución del PTRD; (vii) capacidad de planificación y programación vial de los GL; (viii) cumplimiento de las medidas de mitigación ambiental y social; (ix) ejecución de los recursos asignados a los GL, entre otros; (x) revisión de indicadores del marco lógico; y (xi) lecciones aprendidas.
- 3.32 *Evaluación de impactos socioeconómicos.* Cuando se hayan rehabilitado no menos 1.500 km, PVD procederá a una recolección detallada de datos relacionados con la línea de base que permita evaluar los impactos de corto, mediano y largo plazo del PTRD en las condiciones de vida de la población usuaria.
- 3.33 Asimismo, PVD recopilará, almacenará y mantendrá consigo toda la información, indicadores y parámetros, incluyendo los planes anuales, la revisión de medio término y la evaluación final, necesarios para ayudar al Banco a preparar el Informe de Terminación de Operaciones.

## **H. Período de ejecución y calendario de desembolsos**

- 3.34 El plazo para ejecutar el Programa será de 54 meses y el de desembolsos de 60 meses, a continuación se presenta el cronograma de desembolsos:

Fuente / año	2007	2008	2009	2010	2011	total
BID	15.365	9.533	8.533	9.034	7.535	50.000
Contrapartida	30.735	19.067	17.067	18.066	15.065	100.000
Total	46.100	28.600	25.600	27.100	22.600	150.000

## **I. Cuenta bancaria, desembolsos, auditorías y financiamiento**

- 3.35 *Apertura cuenta especial.* Con el propósito de manejar los fondos provenientes del préstamo del Banco, PVD gestionará la apertura de una “Cuenta Especial”.
- 3.36 *Fondo rotatorio.* Para efectuar los desembolsos del Programa se establecerá, de acuerdo con los procedimientos del Banco, un fondo rotatorio que se solicita sea de

hasta un 10% del monto del préstamo (US\$5 millones); este monto se considera necesario dado el intenso cronograma de ejecución de obras y la ejecución descentralizada de las mismas, con múltiples coejecutores. PVD deberá presentar al Banco los informes semestrales de la situación del fondo rotatorio, dentro de los 60 días posteriores al cierre de cada semestre calendario. PVD controlará el uso del fondo y preparará las solicitudes de desembolso, en nombre del Prestatario.

- 3.37 ***Desembolsos.*** El Banco y el Banco Mundial han evaluado los sistemas de control y archivo y han dado su no objeción a éstos. Consecuentemente, las solicitudes de desembolso no requerirán la presentación de documentación de soporte, la que será conservada por PVD y deberá estar disponible para la revisión del Banco y de los auditores externos, cuando éstos lo estimen adecuado.
- 3.38 ***Auditoría externa.*** Durante la ejecución el prestatario, a través de PVD, presentará anualmente al Banco los estados financieros del programa, dentro de los 120 días de finalizado el correspondiente ejercicio fiscal. La auditoría externa del Programa será efectuada por una firma de auditores independientes aceptable al Banco y de acuerdo con sus requerimientos, en base a los lineamientos establecidos en Términos de Referencia para auditoría externa de proyectos financiados por el BID (Documento AF-400). En la selección y contratación de la firma, se utilizarán los procedimientos establecidos en el documento de licitación de auditoría externa (Documento AF-200). Los costos de la auditoría formarán parte del costo del Programa y serán financiados con los recursos del préstamo del Banco.
- 3.39 ***Financiamiento retroactivo y reconocimiento de gastos.*** No se prevé que haya financiamiento retroactivo ni reconocimiento de gastos.

#### **J. Adquisición de obras, bienes y servicios**

- 3.40 La adquisición de bienes y servicios, la contratación de obras y la selección y contratación de servicios de consultoría, se realizarán de conformidad con las Políticas del Banco GN-2349-7 y GN-2350-7. El plan de adquisiciones adjunto presenta el detalle de los procesos de contratación que se utilizarán en el PTRD.
- 3.41 Para apoyar la ejecución de las actividades de rehabilitación de caminos de herradura y de mantenimiento periódico 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) pequeños contratistas de obra, cuando la naturaleza de las obras indique que no hay un mercado con suficientes postores calificados o interesados, y es recomendable adjudicar la obra de manera directa con una adecuada supervisión; y (iii) municipalidades, para actividades de mantenimiento periódico, que requiera la utilización intensiva de equipos; éstas se pagarán por resultados. El gasto agregado de estos últimos contratos no superará los US\$8 millones. Esta contratación sólo podrá hacerse mediante autorización previa del Banco y después de haber presentado la debida justificación. Previo a la firma del primer convenio de mantenimiento periódico con una municipalidad, PVD deberá presentar, a satisfacción del Banco: (i) la metodología de contabilidad

de costos que el municipio aplicará; (ii) el sistema de evaluación de las labores por resultados; y (iii) un sistema de registro independiente para estos contratos.

- 3.42 La contratación de obras y adquisición de bienes presenta un aspecto especial dado por la cofinanciación BID-BM, relacionado con los países miembros invitados a participar. Por ello, se solicita por la vía de la excepción a la Política del Banco, que las mencionadas licitaciones permitan la invitación de firmas pertenecientes a países miembros del BID y el BM. Por el tamaño de las obras no se prevé la participación de firmas de países no miembros del BID en las licitaciones. No obstante en la hipótesis que esto ocurra, el BM asumirá integralmente el financiamiento de dicha contratación.

#### **K. Registros contables y financieros**

- 3.43 El mantenimiento de los registros contables y financieros del Programa será responsabilidad de PVD, quien tendrá la responsabilidad última por los procesos de contratación y el archivo de la documentación de las transacciones efectuadas. PVD, asimismo, será responsable por verificar la elegibilidad de los gastos que los GL realicen, que hayan hecho el aporte de contrapartida pertinente y cumplido con los procedimientos del Programa y, en caso de no haberlos seguido, denunciar este hecho, sacar la actividad de aquéllas que el Programa financia y aplicar eventuales sanciones al GL. Una descripción detallada de estas responsabilidades de PVD y de las correspondientes a los GL se incluyen en el MOP.
- 3.44 Una vez que PVD haya verificado la elegibilidad del gasto, transferirá los recursos del Banco desde su cuenta especial a la cuenta correspondiente del GL, quien será responsable por el pago de los compromisos por él asumidos. Igual procedimiento aplicará PVD en el uso de los recursos BM. La gestión financiera de los fondos aplicará el SIAF, adecuado para efectuar un control apropiado de su destino. El SIAF tiene, entre otras funciones, las de tesorería y contabilidad; su utilización fortalece los mecanismos institucionales vigentes. Sólo se transferirán recursos a GL que posean SIAF, en caso contrario PVD efectuará, a pedido del GL, directamente los pagos a los contratistas.
- 3.45 Los recursos del Programa financiarán exclusivamente actividades definidas en el POA de PVD y del GL participante e incluidas en los presupuestos correspondientes. Los GL mantendrán registros de todas las transacciones financiadas con los recursos del Programa, registros que serán utilizados por PVD en sus solicitudes de desembolso (§3.37); estas solicitudes detallarán los recursos transferidos a cada GL y los aplicarán, a posteriori, a actividades y obras específicas, demostrando asimismo, el cumplimiento del pari-passu comprometido.

### **IV. VIABILIDAD Y RIESGOS**

#### **A. Viabilidad institucional**

- 4.1 El Programa está dirigido a mejorar la integración regional, por medio de la

expansión de la infraestructura vial en buen estado a cargo de los GL, ofreciendo mejores condiciones para la ampliación de las oportunidades productivas e incrementando la accesibilidad de los pobladores rurales a los servicios públicos, sociales, cívicos, etc.. El apoyo previsto brindar a los GL, destinado a mejorar cualitativamente la calidad de la gestión vial, dará sostenibilidad institucional a los mecanismos de priorización de obras, jerarquización de la importancia del mantenimiento e involucramiento de la población en el control de la gestión vial, pero también en el cuidado de la red.

- 4.2 Las obras no presentan dificultades técnicas para su rehabilitación y mantenimiento, existe suficiente experiencia en la industria de la construcción y el mercado de consultoría local y PVD cuenta con gran experiencia para organizar la ejecución de este tipo de obras de rehabilitación y la gestión del mantenimiento subsiguiente. La supervisión de las obras será realizada por firmas consultoras independientes contratadas para estos fines. Los diseños y planos de obra han incorporado todos los elementos de seguridad vial necesarios.
- 4.3 El Programa será ejecutado por los GL a través de sus IVP; PVD ha adquirido mucha experiencia en acompañar estas actividades, pues viene apoyando a los IVP formados a la fecha, asistiéndolos en su desarrollo institucional, a la vez que logra el soporte de las autoridades para su evolución. Además, el Programa incluye un componente de fortalecimiento en materia técnica y gerencial para que PVD pueda responder adecuadamente a sus demandas; el apoyo a cada GL y su IVP se diseñará a la medida de sus necesidades en planificación, gestión de activos viales y manejo de salvaguardas, entre otros.

#### **B. Viabilidad técnica**

- 4.4 Los caminos rehabilitados mantenidos durante el CR1 y CR2 demuestran que las actividades aplicadas constituyen soluciones técnicas adecuadas. Se dispone de diseños técnicos, incluyendo especificaciones ambientales generales apropiadas para las condiciones actuales de los caminos y su utilización prevista. La calidad técnica se monitoreará estrechamente durante la ejecución a fin de aumentar su vida útil mediante un mantenimiento rutinario y periódico apropiado para las condiciones particulares de cada camino. La estrategia de acompañar parcialmente a los GL en sus labores por administración, a la vez que se destacan los costos que este tipo de gestión tiene asociados, permitirá que aquéllos adopten la tercerización como procedimiento más eficiente y sostenible.

#### **C. Viabilidad financiera**

- 4.5 La viabilidad financiera está dada por el compromiso del GdP de continuar el financiamiento del sector vial descentralizado, mediante recursos provenientes de endeudamiento externo y un aporte constante de fondos de contrapartida, procedentes tanto del GdP como de los GL. Estos últimos representarán, durante el período de ejecución, un total de US\$ 54,4 millones, para el mantenimiento rutinario de los caminos rehabilitados en el CR1 y CR2, y US\$ 9,5 millones para el

mantenimiento rutinario de los caminos a rehabilitar por el PTRD y los cuales no serán contabilizados en éste. A pesar de las importantes restricciones en materia de disponibilidad de recursos ordinarios por parte del MTC para los próximos años, el Programa cuenta con los recursos suficientes para asegurar su operatividad.

- 4.6 Finalmente, este Programa posee una máxima prioridad para el GdP, 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. PVD se ha reunido con el grupo económico del presidente electo y éste ha manifestado su interés en continuar apoyando el Programa.

#### **D. Viabilidad socioeconómica**

- 4.7 Una evaluación ex post realizada en 57 caminos vecinales rehabilitados, ubicados en los 12 departamentos en los cuales el PVD ha intervenido, ha determinado que, en promedio, la inversión por tramo ha sido de US\$216.228, presentando un VAN de US\$206.528 considerando la tasa social de descuento del 14%. Asimismo, la evaluación indica que la inversión promedio per cápita ha sido de US\$36 por habitante. Cuando los caminos alcanzaban volúmenes de tránsito significativos, la rentabilidad económica del camino resultaba positiva tanto a través de la aplicación de la evaluación de costo-eficiencia como por la metodología de evaluación económica tradicional.
- 4.8 El análisis de factibilidad económica de la rehabilitación de los caminos del Programa se realizó principalmente mediante la evaluación de costo-eficiencia, tomando como base un monto de inversión por beneficiario similar al de los programas anteriores (US\$100/beneficiario). En los casos en que un camino tuviera tránsitos altos en términos relativos, su factibilidad se calculó aplicando 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 realizó considerando 19 tramos viales, agrupándolos según se aplicara la relación costo-eficiencia o la evaluación tradicional. Los tramos evaluados tienen estudios finales completos, representan un total de 270 kilómetros y se encuentran distribuidos en 8 departamentos. El análisis, realizado para cada grupo de proyectos, resultó en una relación costo-eficiencia inferior a la tasa de corte adoptada y en una tasa interna de retorno económica (TIRE) promedio cercana a 35%.

#### **E. Impacto ambientales y sociales**

- 4.9 El Programa genera impactos socioeconómicos positivos importantes que se traducen en una significativa mejora de la calidad de vida de la población rural. Conforme fuera mencionado anteriormente, la evaluación de impactos en una muestra significativa de caminos atendidos en las fases anteriores demostró que la rehabilitación y mantenimiento de la vialidad rural permite consolidar un sistema integrado y confiable de caminos que facilita el acceso, y disminuye los tiempos y los costos de traslado, a los servicios básicos de infraestructura social y económica,

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

- 4.10 Las MEMV, conformadas por campesinos de las comunidades por las que pasan los caminos rurales rehabilitados constituyen un factor fundamental en la continuidad de la accesibilidad física; estas MEMV son una fuente de empleo permanente, generan ingresos nuevos y sostenidos para la población rural y aumentan y diversifican la demanda local de productos y servicios.
- 4.11 Al igual que en las fases anteriores, las obras del Programa serán de pequeña magnitud, involucrando la rehabilitación de caminos rurales y de herradura a nivel de afirmado, sin cambios de trazado y con ejecución de las obras íntegramente dentro del derecho de vía actual. En base a la experiencia del Programa<sup>4</sup> se puede prever que los impactos ambientales potenciales 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<sup>5</sup> técnicas y ambientales de PVD y cuyos costos están incorporados en partidas específicas de los presupuestos de obra. Como parte de dichas 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 integran los manuales de capacitación de las MEMV y los contratos de obra.
- 4.12 Se ha desarrollado el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) del Programa pues, si bien las obras son similares a las de las fases anteriores, la descentralización de la ejecución, la incorporación de nuevos proyectos piloto y la incorporación de los otros 12 departamentos del país<sup>6</sup>, llevan a la necesidad de

---

4 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. Los resultados muestran que no se afectaron predios, no hubo necesidad de reubicar residentes, ni se ha intervenido en áreas naturales protegidas y áreas indígenas. 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.

5 “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”.

6 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 haya consolidado, con la no objeción del Banco, una estrategia sostenible de actuación en estas zonas. Sin embargo, en algunas zonas 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.



actualizar y ampliar los procedimientos ambientales y sociales del Programa.

- 4.13 Las políticas OP-703 de Medio Ambiente, OP-710 de Reasentamiento y OP-765 de Pueblos Indígenas, están adecuadamente consideradas en el MGAS, a través de guías específicas a ser utilizadas en el caso de que alguno de los proyectos afecte estas salvaguardias<sup>7</sup>. Asimismo, se ha desarrollado una metodología para la categorización de los caminos en función del riesgo socioambiental que podrían presentar, considerando el tipo de obras y la vulnerabilidad del medio natural, social, económico y cultural de su área de influencia y guías específicas<sup>8</sup> para realizar evaluaciones ambientales de acuerdo con el correspondiente nivel de riesgo socioambiental.
- 4.14 El componente de fortalecimiento institucional prevé diversas actividades destinadas a garantizar la adecuada aplicación del MGAS en el contexto descentralizado, entre ellas: (i) la implementación de un sistema de información geográfico (SIG) con mapas digitalizados ambientales y sociales que sirvan de apoyo a la categorización del nivel de riesgo del proyecto; y (ii) la capacitación y el entrenamiento de los técnicos de PVD, municipalidades e IVP en el MGAS, en técnicas e instrumentos para integrar la perspectiva de género en el ciclo del proyecto vial y en la aplicación de los manuales y guías técnicas y ambientales de rehabilitación y mantenimiento de caminos. Asimismo, está prevista la creación y capacitación de equipos volantes de especialistas ambientales y sociales, pertenecientes a PVD que actuarán junto a las municipalidades e IVP para capacitarlos y aplicar conjuntamente los instrumentos del MGAS, además de realizar el seguimiento y supervisión constante de las actividades descentralizadas. El Programa financiará auditorías socioambientales independientes, cuyos resultados serán distribuidos entre todos los involucrados.

#### **F. Impacto sobre la pobreza**

- 4.15 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.

---

<sup>7</sup> No está prevista la actuación en áreas indígenas y tampoco se prevé la necesidad de reasentamiento de población toda 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.

<sup>8</sup> Las guías incluyen la identificación de pasivos críticos, que afectan la operación del camino, sus usuarios y las tierras linderas; su corrección será incluida en el proyecto.

## **G. Beneficios**

- 4.16 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 (¶1.19, cuadro). El beneficiario principal será la población rural, mayoritariamente de bajos ingresos. Los GL serán beneficiarios directos del fortalecimiento institucional, resultando en una mejora de la eficacia de la gestión vial.
- 4.17 El Programa actuará en tres niveles diferentes: (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; y (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.

## **H. Riesgos**

- 4.18 El principal riesgo reside en los aspectos institucionales y financieros asociados a la expansión geográfica del Programa. La inclusión de un gran número de provincias que no cuentan con la experiencia de los Programas anteriores, ni el capital físico representado por los caminos rehabilitados, dificulta la orientación del Programa de actuar por medio de IVP, sumado a la debilidad de los nuevos municipios para hacerse cargo administrativa y financieramente de la gestión de los caminos rurales. No obstante, PVD 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.
- 4.19 El grado de aceptación que el Programa reciba por parte de las nuevas autoridades del GdP y de los GL constituye otro riesgo. Para mitigarlo, PVD está realizando una intensa labor, a nivel nacional y local, ya en curso, con los grupos económicos del presidente electo, quienes han manifestado su apoyo al Programa; a fines del presente año hará lo propio con los GL.
- 4.20 La sostenibilidad de los IVP al final de Programa es un riesgo de compleja mitigación; para ello, el diseño busca que los IVP sean entidades con una buena escala técnica y operativa que les permita alcanzar niveles de eficiencia funcional tal que los GL les transfieran recursos y responsabilidades crecientes garantizando así el éxito de este esquema. Si ello no ocurriera, el Programa habrá de todas maneras desarrollado un sistema de planificación participativa, incorporado a la comunidad en el seguimiento y control ciudadano, rehabilitado una parte importante de la red terciaria e incorporado ésta a un sistema de gestión del mantenimiento sostenible.

PERÚ

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

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
<b>Fin</b>			
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.			
<b>Propósito</b>			
Incrementar la accesibilidad física de la población rural a servicios públicos, económicos y sociales, mediante la mejora de la red vial vecinal.	<p><u>Al finalizar el Programa<sup>1</sup></u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3.5 millones beneficiarios del área de intervención del PTRD, están servidos por una red de caminos vecinales confiable, integrada y sostenible que provee transitabilidad permanente (con algunas restricciones de utilización);</li> <li>el tiempo de viaje se reducen en 20 %, después de la rehabilitación del camino;</li> <li>el número de días del camino cerrado al tránsito, o con restricciones severas a la circulación, disminuye en 20%;</li> <li>el volumen de tránsito general y comercial (ómnibus de pasajeros, camionetas y camiones) aumenta un 30% y las tarifas del transporte de pasajeros y las de carga en el transporte de productos agrícolas se reducen en 5%, en un plazo de tres años luego de la</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Información operativa de PVR y de los GL.</li> <li>Estudio de evaluación de Impacto de cortos plazo de una muestra de caminos rehabilitados por el PTD.</li> <li>Encuestas y entrevistas con representantes calificados de los operadores de transporte.</li> <li>Convenios de transferencia de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Condiciones macroeconómicas y relaciones de intercambio estables.</li> <li>Apoyo continuo del gobierno a la política de erradicación de la pobreza y al proyecto mismo.</li> <li>No se producen desastres naturales.</li> </ul>

<sup>1</sup> PVR cuenta con una línea de base socioeconómica en los doce departamentos originales del PCR y se encuentra en proceso de contratación la ampliación de ésta para los proyectos de los departamentos restantes. Esta línea de base incluye datos detallados de beneficiarios; para cada camino se incluye información básica respecto a tránsito, tiempo de viaje, tarifas de transporte, accidentes y período de cierre.

PERÚ

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

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
	rehabilitación;	responsabilidades con municipalidades.	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>el número de visitas a puestos de salud en el área de influencia de los caminos rehabilitados aumenta en un 10%, en un plazo de tres años luego de la rehabilitación; <sup>2</sup></li> <li>el número de días de clase (escolaridad primaria) en las poblaciones servidas aumenta en 10 %. El número de alumnos que atiende las clases de manera regular se incrementa en 5%, en un plazo de tres años luego de rehabilitado el camino.</li> </ul>	Estadísticas del sistema de educación y salud.	
<b>Componentes.</b>			
<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"> <li>1000 km de caminos vecinales rehabilitados al final del tercer año y 3000 km al finalizar el Programa;</li> <li>5.000 km con mantenimiento periódico al final del tercer año y 11.200 km al finalizar el Programa.;</li> <li>20 puentes mejorados al tercer año y 50 puentes al finalizar el Programa;</li> <li>1.000 km de caminos de herradura mejorados al tercer año y 2.000 km al finalizar el Programa;</li> <li>1000 km de caminos de herradura cuentan con mantenimiento rutinario a los 3 años y 2.000 km al finalizar el Programa;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informes de Progreso de ejecución del Programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los Gobiernos Locales transfieren los recursos financieros necesarios para el funcionamiento de las IVP.</li> <li>La población y las autoridades locales apoyan la formación de microempresas de mantenimiento.</li> <li>Las comunidades están interesadas en participar y comprometer recursos.</li> <li>Municipios Provinciales y Distritales comprometen recursos técnicos, administrativos y financieros para asumir la responsabilidad de la gestión vial</li> </ul>

<sup>2</sup> / 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
	<ul style="list-style-type: none"> <li>20.000 kms de caminos vecinales rehabilitados que cuentan con mantenimiento al finalizar el Programa.</li> </ul>		descentralizada a través de las IVP.
<u>Estudios y supervisión</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>150 estudios técnicos realizados al tercer año y 250 al finalizar el Programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informes de Progreso de ejecución del Programa</li> </ul>	
<u>Fortalecimiento Institucional,</u> <u>Desarrollo de Políticas y</u> <u>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"> <li>No menos de 100 IVPs creados y en funcionamiento;</li> <li>150 planes viales provinciales participativos ejecutados;</li> <li>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;</li> <li>no menos de 300 funcionarios de los GL y de las IVPS entrenados y capacitados en los temas técnicos, ambientales, sociales, financieros y de adquisición del programa;</li> <li>200 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;</li> <li>200 contratos para mantenimiento rutinario firmados, y mecanismos de supervisión instituidos y fortalecidos para verificación de la calidad de los servicios ejecutados.</li> <li>500 microempresarios capacitados y ejecutando</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informes de Progreso de ejecución del Programa.</li> <li>Sistemas de información del Programa.</li> <li>Informes de misión del Banco.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los municipios están interesados en sumarse activamente al Programa de fortalecimiento institucional.</li> </ul>

**PERÚ**

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

<b>Objetivo</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Medios de comprobación</b>	<b>Supuestos</b>
	adecuadamente sus trabajos		
Transporte y Desarrollo Rural	<u>Ventana de Desarrollo Local (VDL):</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>15 planes de desarrollo provincial ejecutados validados y priorizados por las comunidades locales al finalizar el programa.</li> <li>40 actividades productivas desarrolladas a través de VDL al final del tercer año y 80 al finalizar el Programa.</li> </ul> <u>Planes Piloto:</u> Contarán con su propio sistema de monitoreo y línea de base específicas asociadas a sus objetivos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistemas de información del Programa.</li> <li>Informes de misión del Banco.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recursos adicionales suficientes y oportunos para desarrollar las actividades productivas identificadas.</li> </ul>
<b>Actividades</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Infraestructura de Transporte.</li> <li>Estudios y supervisión.</li> <li>Fortalecimiento Institucional, desarrollo de política y regulación de Transporte rural.</li> <li>Seguimiento, monitoreo y evaluación.</li> <li>Transporte y Desarrollo Rural.</li> <li>Admi.istración y Gestión</li> </ul>	Ver cuadro de costos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistema de información del Programa.</li> <li>Informes semestrales de progreso.</li> <li>Reuniones periódicas de seguimiento.</li> <li>Informes de misión del Banco.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suficiente asignación presupuestaria de recursos.</li> <li>Adecuada capacidad de contratación por parte de los Gobiernos Locales (GL).</li> <li>Los GL cuentan con capacidad administrativa y de gestión de contratos.</li> </ul>

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/06

Perú. Préstamo \_\_\_/OC-PE a la República del Perú  
Programa de Transporte Rural Descentralizado

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 de un programa de transporte rural descentralizado. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$50.000.000 de la Facilidad Unimonetaria de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

LEGIII/PE-750834-06  
PE-L1011