

# PROYECTO DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CAMINOS RURALES

(PE-0136)

## RESUMEN EJECUTIVO

PRESTATARIO Y GARANTE:	República del Perú		
ORGANISMO EJECUTOR:	Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción		
MONTO Y FUENTE:	BID:	US\$ 90.000.000 (COF)	
	Cofinanciamiento:	US\$ 90.000.000	
	Financiamiento de contrapartida local:	US\$ 70.300.000	
	Total:	US\$250.300.000	
PLAZOS Y CONDICIONES FINANCIERAS:	Plazo de amortización:	25 años	
	Periodo de desembolso:	4 años	
	Periodo de ejecución:	3 1/2 años	
	Tipo de interés:	variable	
	Inspección y vigilancia:	1%	
	Comisión de crédito:	0,75%	
COFINANCIAMIENTO:	Banco Mundial		
OBJETIVOS:	<p>El objetivo general es conseguir un sistema bien integrado y fiable de caminos rurales mediante la rehabilitación y mantenimiento de éstos y de los enlaces fundamentales que los conectan con el sistema vial primario. Los objetivos específicos son los siguientes: a) reducir los costos de transporte y aumentar la fiabilidad del acceso de los vehículos a fin de aumentar los mercados de los productos agropecuarios y de otros artículos; b) integrar las zonas de difícil acceso con los centros económicos regionales; c) mejorar las condiciones de transporte en las aldeas; d) generar empleo mediante la rehabilitación y mantenimiento de los caminos rurales a fin de mitigar la pobreza rural, y e) desarrollar la capacidad institucional y establecer pequeñas y medianas empresas que se encarguen, en forma sostenible, del mantenimiento y mejoramiento de los caminos rurales.</p>		
DESCRIPCIÓN:	<p>A fin de ofrecer un servicio de caminos rurales de mejor calidad, el Proyecto está estructurado como una "etapa" ("time-slice") de cuatro años de gastos de mantenimiento rutinario y de inversión, con</p>		

apoyo de cambios institucionales. Los principales componentes son los siguientes: i) rehabilitación de 7.500 km de caminos rurales; ii) rehabilitación de 2.200 km de caminos secundarios de enlace; iii) mantenimiento rutinario de aproximadamente 11.500 km; iv) mejoramiento de 140 km de calles en las aldeas; v) mejoramiento de las redes de transporte no motorizado en 25 zonas del proyecto, y vi) promoción de pequeños y medianos contratistas y desarrollo de sistemas de microempresas para el mantenimiento de caminos rurales.

El proyecto deberá comenzar en los seis departamentos de la sierra donde más grave es el problema de la pobreza rural, a saber, Ancash, Apurímac, Ayacucho, Cajamarca, Cusco y Huancavelica. En 1997 el proyecto se ampliaría a otros seis departamentos, los que siguen a aquellos en términos de pobreza rural: Huánuco, Junín, Pasco, Puno, San Martín y Madre de Dios.

**CLASIFICACIÓN  
AMBIENTAL:**

El Comité del Medio Ambiente, en la reunión del 5 de enero de 1995, clasificó esta operación en la Categoría III. Dicho Comité examinó el informe ambiental del programa durante su reunión del 7 de septiembre de 1995.

**BENEFICIOS:**

El proyecto beneficiará a las comunidades rurales más pobres ubicadas en la sierra. Los posibles beneficiarios son los 4,5 millones de habitantes, que integran la población rural de los departamentos a los que se destina el proyecto. Se beneficiarán como consecuencia de la reducción de los costos de transporte de sus productos a los mercados y de la mayor facilidad de acceso a los servicios de salud y educación; la mayor fiabilidad de las vías de comunicación deberá aumentar también su capacidad de generación de ingresos.

Se formarán y/o reforzarán pequeñas empresas y grupos comunitarios como consecuencia de la participación en la ejecución de las obras financiadas por el proyecto. De esa manera mejorará la preparación de los trabajadores que consigan empleo y se incrementará la competitividad de las pequeñas empresas que realicen las obras, ya que de esa manera desarrollarán su capacidad de responder a las oportunidades cada vez mayores de empleo permanente una vez concluido el proyecto. Como la mayor parte de los contratistas han trabajado habitualmente en el mercado informal y de forma esporádica, el proyecto contribuirá a ayudarles a pasar del sector informal al formal. Además, los municipios

que participen en el proyecto se beneficiarán como consecuencia de la intensificación de las inversiones y del fortalecimiento institucional.

**RIESGOS:**

Los principales riesgos son los siguientes: i) incertidumbre en el desarrollo del programa de descentralización. Es imprescindible que el Gobierno complete su programa de descentralización, con una clara definición de las funciones y una distribución equilibrada de las responsabilidades y del financiamiento en relación con el mantenimiento sostenible de los caminos; ii) la debilidad de la base institucional local. La debilidad de los municipios podría limitar el impacto del componente de fortalecimiento institucional del proyecto; iii) insuficiente capacidad de absorción de la industria nacional de construcción para rehabilitar y mantener debidamente caminos rurales con escaso volumen de tráfico. El proyecto trata de ayudar a las pequeñas y medianas empresas, que pueden adaptarse más fácilmente a las condiciones laborales de los municipios, y ofrecer asistencia técnica para aumentar sus capacidades técnicas y de gestión; y iv) insuficiente provisión de fondos de contrapartida para la ejecución del proyecto. Este requerirá el depósito por adelantado de fondos de contrapartida en la cuenta del proyecto. Los riesgos de que las demoras en el proceso de descentralización afecten al proyecto, están atenuados gracias al uso de una unidad ejecutora que funciona en el ámbito del gobierno central y está facultada para ejercer controles materiales y fiscales decisivos; esto permitirá que la ejecución del proyecto se lleve a cabo puntualmente aunque haya demoras en la descentralización del mantenimiento vial. Esta unidad ejecutora, que seguirá en funciones hasta que se complete el desembolso del préstamo, ha si sometida a prueba en programas anteriores del Banco y en el programa experimental de caminos rurales (un proyecto en pequeña escala cuyo objeto fue ensayar la estructura de diseño del programa de caminos rurales).

El riesgo de que el mantenimiento vial sea deficiente debido a demoras en el proceso general de descentralización o a una financiación local insuficiente, se atenúa mediante un acuerdo especial con el gobierno central que fija metas anuales de mantenimiento y provee para su financiación con recursos del gobierno. Los compromisos adicionales en el marco del componente de obras materiales estarán ligados al cumplimiento de esas metas (párrafo 3.28).

**ESTRATEGIA DEL  
BANCO EN EL PAÍS  
Y EN EL SECTOR:**

Este proyecto está en consonancia con la estrategia del Banco de intensificar el proceso de descentralización, mitigación de la pobreza y apoyo a la población rural pobre, modernización de la infraestructura económica, incluida la infraestructura de transportes, y promoción de la agricultura y del desarrollo sostenible.

**INVERSIONES  
ENCAMINADAS  
ESPECÍFICAMENTE A  
COMBATIR LA POBREZA:**

El proyecto constituye una inversión focalizada en la pobreza porque redundará en beneficio i) de las comunidades rurales más pobres ubicadas en la región de la sierra, ya que los criterios de selección de las obras dan prioridad a estas comunidades y ii) de los grupos de ingresos más bajos, puesto que el ingreso anual medio asciende a US\$536, cuando el nivel definitorio del Banco es de US\$1.312.

**CONDICIONES  
CONTRACTUALES  
ESPECIALES:**

Condiciones previas al primer desembolso:

1. El prestatario debe haber establecido cuentas especiales para recibir los recursos del financiamiento (párrafo 3.40); y
2. Deberá entrar en vigor el manual de operaciones del proyecto convenido con el Banco (párrafo 3.8).

Otras condiciones contractuales especiales:

1. El PERT-PCR deberá contratar, a más tardar el 31 de marzo de 1996, a los consultores responsables de: i) la asistencia técnica al PERT-PCR, ii) las auditorías semestrales del desempeño; y iii) la promoción de las microempresas y las organizaciones comunitarias (párrafos 3.19 y 3.22);
2. El PERT-PCR deberá iniciar, a más tardar el 31 de diciembre de 1996, los estudios de las prácticas administrativas y la financiación de los caminos rurales. Deberá presentar un plan de acción correspondiente y un calendario de ejecución, antes del 31 de marzo de 1998 (párrafo 3.21);
3. El prestatario deberá presentar para la aprobación del Banco, a más tardar el 31 de julio de cada año durante la ejecución del proyecto, el plan de ejecución anual propuesto y un presupuesto para cada componente, correspondiente al año siguiente (párrafo 3.17);

4. Antes del primer desembolso correspondiente al primer contrato administrado por cada unidad ejecutora descentralizada (UED), el PERT-PCR deberá haber establecido dicha unidad, dotándola con el personal y equipo adecuados;
5. Las obras civiles por valor de menos de US\$250.000 se contratarán mediante el procedimiento de lista reducida y aquellas cuyo valor sea menos de US\$50.000 se ejecutarán por administración directa. También podrá ejecutarse por administración directa las obras por valor de hasta US\$4.500.000 sufragadas con recursos de contrapartida. Los procedimientos de contratación de obras civiles por valor de menos de US\$1 millón estarán sujetos a revisión posterior por el Banco. Los procedimientos de contratación de firmas consultoras y consultores individuales por valor de menos de US\$100.000 y US\$50.000, respectivamente, también estarán sujetos a revisión posterior por el Banco (párrafos 3.33 y 3.34);
6. El Banco financiará retroactivamente hasta US\$9 millones en gastos contraídos en la ejecución de obras civiles y servicios de consultoría. El Banco reconocerá también hasta un total de US\$7 millones en recursos de contrapartida en relación con los gastos incurridos en la ejecución de obras civiles y servicios de consultoría (párrafo 3.48);
7. Debido al gran número de pequeños proyectos, los desembolsos destinados a obras civiles por un monto inferior a US\$1 millón y a contratos de consultoría por un monto inferior a US\$100.000 se efectuarán previa presentación de los estados de gastos. La documentación en la que se justifiquen dichos estados de gastos quedará en poder del PERT-PCR y se pondrá a disposición del Banco cuando éste lo solicite (párrafos 3.37 y 3.45);
8. El MTC realizará evaluaciones semestrales de resultados para examinar los logros físicos, en particular la calidad y costo de las obras, el cumplimiento de los criterios de elegibilidad, los procedimientos de adquisición, desembolso y protección ambiental establecidos en el manual de operaciones del proyecto y el logro de los indicadores de resultados, además de examinar las cuentas del proyecto y los estados de gastos de las unidades de ejecución (párrafo 3.24);

9. El MTC someterá a la aprobación del Banco, durante el mes de septiembre de 1996 a más tardar, el Manual de protección ambiental (párrafo 3.8);
10. El MTC presentará al Banco informes provisionales trimestrales, dentro de un mes del final de cada trimestre (párrafo 3.25);
11. El MTC, a través del PERT-PCR, efectuará exámenes bianuales del proyecto durante los meses de mayo y noviembre de cada año de ejecución del proyecto, conjuntamente con el Banco Mundial y el Banco. En el caso de que los progresos no sean satisfactorios, el Gobierno preparará planes de acción con medidas correctoras que sean aceptables para el Banco y el Banco Mundial dentro de dos meses después de la evaluación (párrafos 3.26 y 3.27);
12. El MTC presentará al Banco informes anuales de mantenimiento relativos a todos los caminos rehabilitados en el marco del proyecto, durante un período de tres años una vez concluido el proyecto. Estos informes incluirán pruebas de que los presupuestos anuales para mantenimiento vial de todas las instituciones responsables (DGC, PERT-PCR, municipalidades, etc.) sumados, no sean de menos de US\$5 millones para 1996; US\$7,5 millones para 1997; y US\$10 millones para 1998 y años siguientes (párrafo 3.28);
13. El MTC efectuará una evaluación ex post del proyecto (párrafo 3.29);
14. El gobierno contratará auditores independientes, aceptables para el Banco Mundial y el Banco, que se encargarán de supervisar anualmente, durante el período de ejecución, los gastos del proyecto, la cuenta especial, las cuentas del proyecto y los estados de gastos, a partir de 1995. Dicho informe se presentará al Banco dentro de cuatro meses después del cierre del año fiscal (párrafo 3.47).

El umbral por encima del cual las actividades de adquisición estarán sometidas a procedimientos de licitación pública internacional es de US\$250.000 en lo que respecta a los servicios de consultoría y mercancías y de US\$3 millones para las obras civiles (párrafos 3.32 y 3.35).

## I. MARCO DE REFERENCIA

### A. Contexto económico

- 1.1 El Perú ha registrado una notable recuperación desde la inauguración, en julio de 1990, del gobierno del presidente Alberto Fujimori, que puso en práctica el programa más ambicioso de reforma económica de la historia del país. Las reformas tenían como objetivo reducir la inflación y estabilizar la economía y transformarla radicalmente de una economía de intervención estatal a una orientada por las fuerzas de mercado. Se ha observado un constante descenso de la inflación; la economía se ha recuperado fuertemente, alcanzado en 1994 un crecimiento del 10%, y se ha observado un enorme progreso hacia la reducción del terrorismo y el establecimiento del orden público.
- 1.2 La recuperación económica ha tenido como consecuencia un aumento del bienestar para la inmensa mayoría de los peruanos. Sin embargo, a corto plazo, los beneficios no han llegado en forma suficiente a los sectores más pobres. Las prioridades del gobierno se han desplazado progresivamente hacia la incorporación de las comunidades pobres en las actividades económicas fundamentales invirtiendo el deterioro de la infraestructura básica después de años de abandono. El gobierno está rehabilitando la infraestructura básica, con especial atención a los sectores con más alto grado de extrema pobreza, en el medio rural la *sierra* y los *pueblos jóvenes* en las zonas urbanas.

### B. Desarrollo rural y pobreza en el Perú

- 1.3 Casi el 30% de la población del Perú vive en zonas rurales. La pobreza está especialmente difundida en las zonas montañosas rurales, donde dos tercios de los hogares son pobres y el 47% se incluye en la categoría de pobreza extrema. El reciente descenso de los niveles de pobreza se ha atribuido a la recuperación de la economía y a la aplicación de varios programas sociales. En la *sierra* se encuentra el mayor número de personas en situación de extrema pobreza (aproximadamente 1,6 millones). La menor repercusión en la reducción de la pobreza en la *sierra* se debe al fuerte estancamiento económico de las zonas rurales del Perú.

### C. Estrategia gubernamental para el desarrollo rural y la erradicación de la pobreza

- 1.4 La estrategia de mitigación de la pobreza adoptada por el gobierno se centra en la consecución de un crecimiento económico de gran envergadura y en el mejoramiento de las condiciones de vida de la población más pobre mediante el Fondo Nacional de Compensación y Desarrollo (FONCODES), así como con programas sociales coordinados por los Ministerios de Salud y de Educación. El FONCODES concentra sus actividades especialmente en la *sierra*.

- 1.5 La estrategia se está orientando cada vez más hacia los objetivos a largo plazo de crecimiento de base amplia, en cuanto condición fundamental para reducir la pobreza. Otros elementos esenciales son el aumento de la eficiencia en la prestación de servicios del sector público, la sostenibilidad ambiental de los programas y la ayuda a la población indígena y al importante sector informal. Además, se intenta aclarar la función del sector privado en la prestación de servicios sociales y de infraestructura.

D. El sector del transporte vial

1. El sector vial

- 1.6 El transporte por carretera es la forma principal de transporte dentro del país. No obstante, Perú es el país peor dotado en lo que se refiere a infraestructura vial, si se compara con países semejantes de América Latina. El porcentaje de gastos públicos destinado al sector de transporte ha acusado un considerable descenso, bajando del 6,1% en 1981 al 2,5% en 1990. Desde 1991, las inversiones han aumentado poco a poco, hasta alcanzar un nivel de US\$370 millones en 1994, debido en gran parte a los programas de rehabilitación de carreteras con financiamiento multilateral y bilateral.

2. Red vial

- 1.7 La red vial tiene una longitud aproximada de 70.000 km, de la cual el 11% es de carreteras asfaltadas, el 19% de caminos de grava, quedando todavía un 70% de caminos de tierra sin trazado técnico. La red está organizada en tres niveles que consisten en: i) 16.000 km de carreteras nacionales, ii) 14.000 km de carreteras secundarias y departamentales y iii) 40.000 km de caminos rurales. Si bien el estado de la red nacional ha mejorado desde 1990 como consecuencia de programas de mantenimiento y rehabilitación todavía en curso apoyados por el Banco, el Banco Mundial y otros donantes, la situación de la red secundaria y rural continúa siendo crítica. La escasa fiabilidad de estas carreteras y caminos repercute también negativamente en el costo de utilización de los mismos. La ausencia de caminos transitables todo el año, junto con las desacertadas prácticas de mantenimiento y las malas condiciones topográficas y climáticas, hacen imposible o muy costoso el uso de la red de caminos rurales. Ello ha dificultado el desarrollo y contribuido al aislamiento de las comunidades rurales pobres, sobre todo en la sierra.

E. Problemas del sector de caminos rurales

1. Organización institucional

- 1.8 La responsabilidad de construcción, mejoramiento y mantenimiento del sistema vial, excluidas las carreteras nacionales, no está claramente definida, y la prevista en las disposiciones de la



legislación vigente no se ha podido llevar nunca a la práctica por falta de los recursos y autoridad necesarios para desempeñar las funciones indicadas. Además, las circunstancias presentes se caracterizan por la ambigüedad y superposición de funciones y responsabilidades entre todos los niveles y por unos mecanismos financieros y fiscales que favorecen la dependencia, los enfrentamientos y la falta de rendición de cuentas.

- 1.9 Dichas circunstancias, en las que se halla claramente establecida la "propiedad legal" de los caminos rurales, pero no hay "propiedad real" debido a la falta de apropiada capacidad técnica, gerencial y financiera de las municipalidades, impulsan al gobierno a actuar en esta esfera en nombre de las municipalidades a fin de evitar problemas económicos y sociales.
- 1.10 Si bien se reconoce que se requerirá tiempo para resolver la variedad de problemas derivados del incipiente proceso de descentralización, el proyecto propuesto constituiría un medio de diálogo sobre las políticas clave en el sector de los caminos rurales. Ayudará al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC) a examinar la actual clasificación funcional de caminos y a aclarar las competencias de las organizaciones encargadas de cada red, teniendo en cuenta sus responsabilidades constitucionales y jurídicas así como su capacidad de asumirlas.

## 2. Financiamiento de carreteras y caminos rurales

- 1.11 Actualmente, los usuarios de las vías de comunicación tienen que pagar impuestos por concepto de consumo de combustible para automóviles, tasas de matriculación y peajes en varias carreteras nacionales. En 1993, estos impuestos generaron aproximadamente US\$650 millones, es decir, el 16% del total de los ingresos del gobierno central. Los ingresos recaudados mediante peajes sumaron aproximadamente US\$16 millones en 1994, mientras que las tasas de matriculación, recaudadas en su mayor parte por gobiernos municipales, son casi insignificantes. Con un presupuesto anual de unos US\$370 millones para proyectos de transporte vial, los recargos a los usuarios cubrirán los costos de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura actual. No obstante, los ingresos fiscales se destinan a la tesorería general central (o a la municipal, en el caso de las tasas de matriculación) y el MTC sólo recauda y administra directamente los ingresos procedentes de los peajes. Como la mayor parte de los ingresos son recaudados por el gobierno central, los organismos locales sólo pueden financiar sus responsabilidades relativas al transporte vial gracias a las transferencias recibidas.
- 1.12 Para la mayoría de los municipios, una de las principales fuentes de ingreso es el Fondo de Compensación Municipal (FCM). Éste se financia con un sobrecargo del 2% (equivalente a aproximadamente el 10% de los ingresos) del impuesto sobre el valor agregado nacional,

junto con una parte del 8% del impuesto sobre la gasolina y con otras dos fuentes de ingresos de importancia secundaria. En los municipios más pobres, los ingresos proceden en un 80% de las transferencias del gobierno central, lo que demuestra claramente que carecen de capacidad para recaudar fondos locales en forma significativa.

- 1.13 Los recursos a disposición de los gobiernos locales son muy limitados, y dependen en gran parte de los impuestos sobre la propiedad, controlados por el gobierno central, y de las transferencias intergubernamentales. La mayor parte de estas transferencias se asigna a través del FCM, que destina aproximadamente US\$300 millones anuales a los municipios de distrito y provinciales en función de la población y de la mortalidad infantil. Aproximadamente el 80% de estos fondos se asignan a inversiones de capital, con lo que queda excluido el mantenimiento del sistema vial. Los caminos rurales estarán mal mantenidos mientras los gobiernos locales no dispongan de fuentes de ingresos suficientes. El problema de la falta de fondos para mantenimiento se está abordando en el contexto de la reorganización del sector.

F. Estrategia gubernamental

- 1.14 El Gobierno tiene como objetivo aplicar un amplio programa de rehabilitación de caminos rurales con el fin de mejorar la calidad de vida en las zonas rurales, facilitar su acceso a los mercados, promover el regreso de la población campesina y, en términos generales, activar la economía rural. El objetivo a largo plazo es rehabilitar progresivamente los 40.000 km de la red vial. Para empezar, el Gobierno ha designado un programa de caminos rurales de seis años de duración (1995-2000), en el que se contempla más del 30% de la red de caminos rurales, y cuyas prioridades se han establecido en función del número de componentes de la población rural, indicadores de pobreza, existencia de programas paralelos de estabilización social y participación de la población local.
- 1.15 El deterioro de las redes secundarias y rurales exige una doble estrategia: i) un amplio programa de rehabilitación con el fin de conseguir que los caminos y carreteras reúnan las condiciones necesarias para su mantenimiento, y ii) un programa de mantenimiento, que se ocupará de la red vial "básica" y se ampliará progresivamente a otros enlaces viales hasta que todo el sistema quede incluido en un programa de mantenimiento rutinario. Para reforzar la eficacia del primer componente, es preciso mejorar la programación y planificación de las inversiones estableciendo criterios de prioridad en los que se incorporen claramente factores económicos y sociales. Para el éxito del segundo, los mecanismos de ejecución deben adaptarse específicamente a la capacidad de los organismos ejecutores. El proyecto apoya esta estrategia.

G. Experiencia anterior del Banco y otros donantes en el sector de transporte

1. Banco Interamericano de Desarrollo

1.16 En el período comprendido entre 1961 y 1989 el Banco prestó US\$150 millones con destino al sector de transportes y comunicaciones. En lo que va del decenio de los años noventa aprobó dos préstamos de rehabilitación vial por un total de US\$462 millones. El primero, en 1991, es un préstamo de US\$210 millones para el proyecto de reparación y mantenimiento de carreteras (préstamo 651/OC-PE). El organismo ejecutor de este proyecto es el MTC. Los recursos del préstamo están totalmente comprometidos y se prevé que el desembolso habrá concluido antes de que finalice el primer semestre de 1996. Este proyecto ha conseguido buenos resultados, lo que ha alentado la realización de una nueva fase.

1.17 El segundo, de 1994, es un préstamo de US\$252 millones para el programa de rehabilitación y mejoramiento de carretas, fase II (préstamo 836/OC-PE). El costo total del proyecto es de US\$420 millones, y el resto sería financiado por el gobierno (no habría cofinanciadores). El gobierno cumplió con las condiciones previas al primer desembolso el 19 de mayo de 1995, y actualmente prepara la documentación que ha de justificar el pago adelantado del 10% del monto del préstamo. En el marco de este préstamo, el MTC ha tomado varias medidas atinentes a la administración de las carreteras que se rehabilitará con el financiamiento del Banco, a saber: i) el MTC ha preparado pliegos de licitación satisfactorios para el Banco, a fin de privatizar el mantenimiento vial por medio del sistema de peaje, incluido el control de peso a cargo de los concesionarios; y ii) se prevé que a fin del año en curso esté avanzada la puesta en práctica de las recomendaciones de un estudio financiado por el préstamo 651/OC-PE relativas a la política para los vehículos pesados y el control de peso, con cuatro estaciones de pesaje en funcionamiento y otras siete que entrarán en servicio a principios de 1996.

2. Panorama general de la experiencia del Banco Mundial y otros donantes

1.18 El Banco Mundial reanudó sus operaciones crediticias en 1994 con un préstamo de US\$150 millones para el proyecto de rehabilitación del transporte. En 1995, el Banco Mundial aprobará, junto con el Banco, el financiamiento conjunto de este proyecto por un total de US\$90 millones. Ambos Bancos han colaborado estrechamente en la preparación del mismo.

- 1.19 Otros donantes importantes son los siguientes: i) Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW); ii) Fondo de Cooperación Económica de Ultramar (OECF) - AOD japonesa; iii) Fondo de la OPEP para el Desarrollo Internacional, y iv) Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID).

## II. EL PROYECTO

### A. Objetivos del proyecto

- 2.1 El objetivo general es establecer un sistema bien integrado y fiable de caminos rurales mediante la rehabilitación y mantenimiento de éstos y de los enlaces clave que los conectan con el sistema vial primario. Con ello se contribuirá a mitigar la pobreza rural y a elevar el nivel de vida de las comunidades rurales facilitando su acceso a las actividades básicas de carácter social y económico y generadoras de ingresos. Los objetivos específicos son los siguientes: i) reducir los costos de transporte y aumentar la fiabilidad del acceso de los vehículos a fin de ampliar los mercados de productos agropecuarios y de otros artículos; ii) integrar las zonas de difícil acceso con los centros económicos regionales; iii) mejorar las condiciones de transporte en aldeas; iv) generar empleo mediante la rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales a fin de mitigar la pobreza rural; y v) desarrollar la capacidad institucional y establecer pequeñas y medianas empresas que se encarguen, en forma sostenible, del mantenimiento y mejoramiento de los caminos rurales.

### B. Descripción del proyecto

- 2.2 El proyecto apoyará la primera fase del programa sexenal del gobierno destinado a mejorar las condiciones del transporte entre comunidades rurales y centros de producción y consumo. El Banco Mundial y el Banco financiarán conjuntamente las inversiones previstas en el marco del proyecto con los mismos criterios de elegibilidad fijados en el manual de operaciones del proyecto.
- 2.3 La dimensión del proyecto se estableció considerando las necesidades de la zona objetivo, la capacidad financiera del gobierno y la capacidad de la pequeña industria local de la construcción para ejecutar las obras. También se tomó en cuenta la disponibilidad de firmas consultoras capaces de prestar asistencia técnica e institucional a los gobiernos locales.
- 2.4 Habida cuenta de la dimensión del proyecto y el historial de inactividad en el sector de los caminos rurales, el MTC trazó un plan experimental (actualmente en ejecución) con objeto de determinar la información técnica, socioeconómica y de costos necesaria para diseñar el proyecto. Para esta tarea el MTC contó con la experiencia de una firma consultora internacional, financiada por el Banco Mundial. La experiencia obtenida hasta la fecha confirma la validez de las suposiciones y los datos. Este plan comprende la rehabilitación de 1.500 km de caminos, y estudios de cerca de 2.900 km, parte de los cuales se usarán durante el primer año del programa, con una inversión total de aproximadamente

US\$30 millones. El plan experimental se financiará, en parte, con retroactividad.

- 2.5 El proyecto comenzará en seis departamentos de la *sierra* elegidos para el plan experimental, que ocupan los primeros puestos en cuanto a la gravedad de la pobreza rural, a saber, Ancash, Apurímac, Ayacucho, Cajamarca, Cuzco y Huancaavelica. En 1997, el proyecto se ampliará a los seis departamentos más pobres después de los citados: Huánuco, Junín, Pasco, Puno, San Martín y Madre de Dios (el comienzo de las obras en los dos últimos está previsto para 1998). Este enfoque escalonado ofrecerá la oportunidad de aplicar inmediatamente las enseñanzas aprendidas del plan experimental y durante el primer año de ejecución del proyecto a los departamentos que se incorporen posteriormente a esta iniciativa. Los doce departamentos seleccionados, de un total de 24, representan aproximadamente el 61% de la red de caminos rurales del Perú. Abarcan la mayor parte de la región de la *sierra*, pero algunos departamentos se encuentran en las tierras bajas (*Ceja de Selva*).
- 2.6 El proyecto consta de los siguientes componentes: rehabilitación y mantenimiento de caminos secundarios rurales y de enlace, mejora de las calles en aldeas, mejoramiento del transporte rural no motorizado y desarrollo institucional.

#### 1. Rehabilitación de caminos rurales

- 2.7 Este componente financiará la rehabilitación de aproximadamente 7.500 km de la red de caminos rurales clasificados a fin de mejorar la accesibilidad y contribuir a reducir su deterioro general. Aunque mal trazados, estos caminos de un solo carril responden a normas geométricas razonablemente adaptadas al terreno y al bajo nivel de tráfico a que están destinados. Las obras propuestas se concentrarán en la eliminación de tramos críticos y reparación de baches para garantizar una transitabilidad aceptable y un nivel de acceso que responda a las necesidades específicas de transporte de las comunidades locales. Mediante la reparación de baches, se puede conseguir, con un bajo costo, mejorar notablemente las posibilidades de acceso, tanto en tiempo de transporte necesario como en accesibilidad durante la estación de lluvias. Para ello habrá que rectificar las capas superficiales con actividades limitadas de recubrimiento de grava a fin de ofrecer una superficie de rodaje más duradera en suelos pobres y con gradientes empinados, acabar con los desprendimientos de tierras y construir muros de retención y drenaje adicional así como estructuras de control de la erosión. Para obtener beneficios a largo plazo, después de la reparación de baches se procederá a un programa eficaz de mantenimiento.

## 2. Rehabilitación de los caminos secundarios de enlace

- 2.8 Este componente financiará la rehabilitación de caminos secundarios que están directamente conectados y permiten el acceso al sistema de caminos vecinales en proceso de rehabilitación. Se trata de caminos no pavimentados con un tráfico que oscila entre 50 y 200 vehículos al día. Aproximadamente 2.200 km de caminos secundarios podrán rehabilitarse gracias a este proyecto. Las obras de rehabilitación contempladas se proponen restablecer la transitabilidad a lo largo de todo el año y se prevén obras de recubrimiento de grava, nivelación, reemplazo de puentes, protección de laderas y reparación de sistemas de drenaje.

## 3. Componente de mantenimiento rutinario de caminos secundarios rurales y de enlace

- 2.9 Este componente tiene como objetivo establecer un sistema de mantenimiento rutinario. Se introducirán sistemas innovadores y eficaces en función de los costos, basados en la contratación a cooperativas locales o microempresas de las obras que requieren gran concentración de mano de obra, y a pequeños y medianos contratistas de las obras que necesitan mayor utilización de equipo. La capacidad actual del sector público es limitada. La participación de las comunidades y el establecimiento de pequeños contratistas locales aumentarán la capacidad y obligarán a los gobiernos locales a una actividad continuada de mantenimiento de los caminos. La estrategia perseguida consiste en rehabilitar en primer lugar la red de caminos rurales en los tramos críticos (reparación de baches) antes de comenzar las actividades de mantenimiento. La labor posterior de mantenimiento rutinario consistirá en obras sencillas realizadas habitualmente a lo largo del año para mantener los sistemas de drenaje (acequias, canales, vegetación) y la superficie de rodadura (relleno de baches y rodadas, mantenimiento del bombeo de la calzada). El proyecto financiará básicamente el mantenimiento rutinario de los caminos rehabilitados durante la ejecución del proyecto, pero podrían incluirse otros caminos si los gobiernos locales se comprometen a apoyar estas actividades.

## 4. Mejoramiento del estado de calles en aldeas

- 2.10 Las aldeas y pueblos con poblaciones de hasta aproximadamente 2.000 habitantes no se consideran como zonas "urbanas" y normalmente quedan fuera de los programas de transporte "rural". A pesar de que prestan servicios a un elevado número de beneficiarios, la infraestructura vial de esas aldeas casi nunca se incluye en los planes y muchas veces se administra de forma improvisada. Este componente financiará actividades de mejoramiento de calles en pequeñas comunidades rurales a fin de mejorar las condiciones ambientales y elevar el nivel de vida reconstruyendo los tramos de los caminos rurales que atraviesan las aldeas. Las obras serán sencillas y podrán realizarse con métodos

de construcción basados en la utilización de mano de obra. Se prestará especial consideración a los aspectos de seguridad, especialmente la señalización, los límites de velocidad y la construcción de bombeos para reducirla si es necesario, y a la creación de espacio adecuado para el tránsito de peatones.

#### 5. Componente de mejoramiento del transporte rural no motorizado

- 2.11 Para mejorar la accesibilidad y movilidad de las zonas rurales es preciso tener en cuenta la red no clasificada de pistas y senderos que permiten satisfacer las necesidades de transporte de la población rural más indigente y, en particular, de las mujeres pobres. Las necesidades de movilidad en las zonas rurales muchas veces se atienden con formas de transporte no motorizado (TNM), incluso en las vías de comunicación clasificadas. El uso generalizado de vehículos no motorizados (bicicletas, triciclos) y animales se ve dificultado por el mal estado de la infraestructura de transporte rural (agravada por las dificultades del terreno). Algunos *anexos* y *caseríos* remotos no tienen acceso a la red de caminos rurales, y sólo pueden utilizar pistas y senderos que les permiten llegar a las aldeas o distritos municipales más próximos.
- 2.12 Este componente financiará: i) actividades de asistencia técnica para ordenación de la infraestructura en aldeas y ii) obras físicas encaminadas a eliminar los puntos peligrosos y otros obstáculos que limitan el uso de formas intermedias de transporte. El proyecto financiará el costo de los materiales, equipo y mano de obra especializada, mientras que la mayor parte del trabajo no especializado será aportado por la comunidad. Esta desempeñará un papel determinante en la selección, planificación, ejecución y financiamiento de las obras propuestas.

#### 6. Componente de desarrollo institucional

- 2.13 Este componente consta de los siguientes elementos: i) asistencia técnica para mejorar la planificación y ordenación de los caminos rurales a escala nacional y local. Esta asistencia técnica contará con el apoyo de dos estudios institucionales y de política relativos a las prácticas de administración de caminos locales y financiamiento de caminos rurales; ii) asistencia técnica para el establecimiento de microempresas encargadas de la ejecución de las obras de mantenimiento rutinario utilizando métodos de trabajo adaptados a la capacidad institucional y financiera de los municipios rurales, y iii) un conjunto de medidas de asistencia técnica y servicios de capacitación para reforzar a la industria local de construcción de caminos que se ofrecerá a contratistas locales y a las microempresas a los que se adjudiquen los contratos de rehabilitación, así como capacitación práctica a las empresas locales de ingeniería y a los beneficiarios en lo que respecta a la preparación de estudios de viabilidad y propuestas de proyectos técnicos.



- 2.14 El primer subcomponente tratará de conseguir los siguientes objetivos: i) reforzar la capacidad del MTC para formular y examinar las políticas de caminos rurales, programar las inversiones y supervisar el funcionamiento del sistema de transporte rural; ii) apoyar, durante la ejecución del proyecto, las actividades de revisión realizadas por el PERT-PCR en relación con los programas de inversión y la calidad de los estudios preparados por los consultores, a fin de garantizar la aplicación del manual de operaciones del proyecto, mejorar éste teniendo en cuenta las informaciones recibidas como consecuencia de la ejecución del proyecto, ayudar a evaluar el comportamiento de las UED y preparar los componentes de desarrollo institucional, y iii) fomentar la capacidad de los municipios de distrito y de las provincias de planificar y llevar a cabo el mantenimiento de los caminos rurales. Los municipios de la zona del proyecto deberán participar en el programa de asistencia técnica, que se formulará teniendo en cuenta su magnitud, estructura y complejidad.
- 2.15 El segundo subcomponente tiene como objetivo el desarrollo de microempresas encargadas del mantenimiento rutinario y de urgencia de los caminos rurales (quizá con colaboración de empresas de mayor envergadura que proporcionarían el equipo especializado y los conocimientos técnicos para las obras más complejas). El proyecto financiará: i) la promoción de microempresas entre las comunidades y organizaciones de base; ii) la ayuda a las microempresas en todo lo relacionado con su constitución, incluido el asesoramiento jurídico y técnico, y iii) el apoyo a una campaña de difusión entre los gobiernos locales para sensibilizarlos sobre los beneficios del programa de microempresas. En la formulación de este subcomponente se concederá un papel primordial a las UED y ONG o a las empresas locales que se contratarán para promoverlo y aplicarlo.
- 2.16 El tercer subcomponente trata de aumentar la capacidad técnica y administrativa de las pequeñas y medianas empresas locales en lo que se refiere a la construcción y mantenimiento de caminos. La mayor parte de las empresas del grupo destinatario presentarán, probablemente, deficiencias en cuanto a la gestión, organización del trabajo y especialización técnica, lo que podría poner en peligro la ejecución eficaz de los subproyectos cuya ejecución se les confiará. La prestación de asistencia técnica a los contratistas se considera un modo eficaz de afrontar este riesgo y de sentar las bases para un desarrollo a largo plazo del sector de la construcción local.

## 7. Marco lógico

- 2.17 En el Anexo 1 puede verse el marco lógico del proyecto así como el programa por él respaldado, junto con los indicadores fundamentales y objetivos físicos, por componente.

C. Evaluación ambiental

- 2.18 El proyecto apoya la rehabilitación y mantenimiento de los actuales caminos rurales y departamentales sin pavimentar y, por consiguiente, el riesgo de efectos negativos indirectos y adicionales asociados a las actividades humanas (por ejemplo, colonización, desforestación) es limitado y es poco probable que las actividades del propuesto proyecto provoquen daños en el entorno ecológico y social. Las preocupaciones ambientales más significativas en relación con la actual red de caminos a que se dirige el proyecto son la erosión y la inundación de tierras agrícolas y caminos. Por su misma naturaleza, la estrategia adoptada tendrá efectos positivos en el medio ambiente, ya que se orientará fundamentalmente a identificar y contrarrestar los problemas de erosión.
- 2.19 Además, el proyecto ayudará al MTC y a los gobiernos locales a formular y aplicar una estrategia válida para la ordenación ambiental de los proyectos de caminos rurales. El manual de operaciones del proyecto establecerá las directrices ambientales relativas a los siguientes temas: i) criterios de viabilidad ambiental que deberán aplicarse a los proyectos en su identificación preliminar; ii) directrices y procedimientos para el análisis del impacto ambiental y el diseño de medidas preventivas y correctoras, con especial atención a la preparación de los planes de ordenación ambiental, y iii) especificaciones técnicas para la ejecución de las obras, con disposiciones claras que garanticen la compatibilidad ambiental de los métodos de trabajo.
- 2.20 Todos los caminos rehabilitados serán objeto de estudios técnicos finales, con inclusión de especificaciones ambientales generales y particulares que se incluirán en los documentos de licitación. Todas estas cuestiones se abordarán en el manual de protección ambiental que será preparado por el PERT-PCR.

D. Costos y financiamiento del proyecto

1. Costos del proyecto

- 2.21 El costo total del proyecto se estima en US\$250 millones. Los costos básicos se expresan en precios de enero de 1995. Los imprevistos físicos se calcularon en un 10% de los costos básicos, y los imprevistos relativos a los precios en un 2,7% anual. Esta tasa de reajuste se aplicó a los precios tanto locales como internacionales, lo que significa que el tipo de cambio se ajusta periódicamente teniendo en cuenta la diferencia entre la inflación interna y la evolución de los precios mundiales.
- 2.22 Los costos de las obras civiles se basan en el volumen de obras determinado a partir de reconocimientos topográficos y diseños de ingeniería preparados por consultores locales con destino al proyecto experimental. Los precios unitarios utilizados en el

proyecto son ligeramente superiores a los calculados por los consultores y obtenidos de las propuestas ya recibidas en el marco del proyecto experimental, en previsión de un posible aumento de los costos unitarios como consecuencia de la aceleración de la actividad de construcción en la zona del proyecto.

## 2. Financiamiento del proyecto

- 2.23 El préstamo propuesto del Banco, de US\$90 millones, financiará aproximadamente el 36% del costo total del proyecto. El Banco Mundial aportará financiamiento conjunto mediante un préstamo de US\$90 millones. El gobierno solicitó este financiamiento conjunto, en vez de un cofinanciamiento paralelo para simplificar la administración del proyecto. Ello resulta factible habida cuenta de que: i) ambos Bancos están financiando los mismos componentes y con los mismos mecanismos y ii) no se prevé ninguna actividad de adquisición internacional, ya que la pequeña magnitud de los contratos no atraerá probablemente contratistas de fuera de la región. El gobierno aportará aproximadamente US\$70,3 millones para la ejecución del proyecto, de los que aproximadamente US\$38,2 millones corresponderán a ingresos fiscales. En el Anexo 2 puede verse un plan financiero detallado, desglosado por componente en relación con el proyecto propuesto.

### III. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

#### A. Organización y gestión del proyecto

##### 1. Marco operacional

- 3.1 Aunque la responsabilidad general de coordinación y ejecución del proyecto recaerá sobre el MTC, éste carece de capacidad para administrar directamente un proyecto de caminos rurales de gran envergadura. La ejecución efectiva se delegará a una unidad especializada, el Proyecto Especial de Rehabilitación del Transporte - Programa de Caminos Rurales (PERT-PCR). Esta unidad, cuyo personal y presupuesto son independientes del resto del Ministerio, disfruta de amplia autonomía técnica, administrativa y financiera. Se establecerán unidades de ejecución descentralizadas (UED) en los departamentos donde se ejecutará el proyecto.
- 3.2 Una organización en tres niveles supervisará la ejecución del proyecto, descentralizando las responsabilidades e incorporando la participación de municipios y comunidades en la forma siguiente:
  - a. La dependencia central del PERT-PCR se encargará de la gestión general del proyecto. Ello implicará los siguientes elementos: i) establecimiento de programas de inversión y de asignaciones presupuestarias indicativas, ii) diseño y coordinación del componente de fortalecimiento institucional, iii) preparación de directrices para la ejecución (mediante el manual de instrucciones), iv) canalización de los fondos del proyecto a las unidades descentralizadas, v) introducción y mantenimiento del sistema de seguimiento ex post del proyecto, vi) evaluación del comportamiento de las unidades descentralizadas, vii) preparación de informes sobre el progreso, tramitación de las peticiones de desembolso y administración de la cuenta especial, y viii) coordinación con otros organismos gubernamentales.
  - b. Las UED se encargarán de la gestión de los programas de trabajo. Ello implicará los siguientes aspectos: i) promover el proyecto ante los municipios y comunidades y llegar a acuerdos con ellos (convenios), ii) coordinar con otros organismos descentralizados sus programas de mitigación de la pobreza y desarrollo rural, iii) determinar y programar las inversiones en consulta con los municipios, iv) conseguir la participación de consultores y ONG para la realización de estudios de ingeniería, supervisión de las obras y ejecución de los componentes institucionales, v) convocar licitaciones para los contratos de ejecución de obras, vi) administrar los contratos y convenios, y vii) supervisar y presentar informes sobre la ejecución de los diversos componentes del proyecto.

- c. Los municipios y comunidades participarán en i) identificar subproyectos y coordinar con las UED los programas de inversión, ii) contribuir al costo de las obras (con recursos financieros o con mano de obra gratuita) para los componentes comunitarios, iii) llevar a cabo directamente las obras a través de convenios o aportando mano de obra remunerada no especializada para las obras contratadas, y iv) supervisar la ejecución de los programas e informar de las posibles dificultades en la realización del proyecto.
- 3.3 Con el apoyo de las UED, los municipios provinciales deberán preparar, en consulta con sus distritos, planes de transporte en los que se especifiquen las iniciativas convenidas para mejorar la situación de los servicios de transporte en sus respectivas zonas, tal como se prevé en la Ley Municipal. El MTC, por mediación del PERT-PCR, concluirá convenios administrativos de participación con los municipios que tienen jurisdicción sobre las zonas del proyecto (aunque los convenios se estructurarán por provincias, deberán firmarlos todos los distritos de la provincia interesada).
- 3.4 Con objeto de prestar un mejor servicio de vialidad rural, el proyecto ha sido estructurado como un conjunto cuatrienal de inversiones y gastos de mantenimiento ordinario por etapas, apoyados por cambios institucionales. El PERT-PCR del MTC será el principal organismo ejecutor para el sector de caminos rurales, con una función más reducida para la DGC. Si ésta última participara en la rehabilitación de caminos rurales, coordinaría sus actividades con el PERT-PCR, y las normas y procedimientos técnicos que aplique serían compatibles con los del PERT-PGR. El programa general de inversiones en el sector es determinado por el MTC, y el BID y el BIRF participarán activamente en la fijación de los niveles de inversión para el sector de caminos rurales, la asignación de caminos a cada organismo (DGC y PERT-PCR) y la consiguiente distribución de fondos.
2. Coordinación con otras iniciativas de desarrollo
- 3.5 En lo que respecta a las iniciativas de alcance general, el MTC se encargará de coordinar con el MEF y los Ministerios de la Presidencia (FONCODES, INADE) y de Agricultura todos los aspectos relacionados con la estrategia gubernamental de mitigación de la pobreza y la asignación de fondos. Se han celebrado varias reuniones con ambos organismos y se ha llegado a un acuerdo preliminar con FONCODES. Este organismo ha intercambiado con el PERT-PCR su base de datos sobre los proyectos de caminos rurales. Se ha llegado a acuerdos preliminares conforme a los cuales el PERT-PCR fijará las normas técnicas que aplicarán esas dependencias en las zonas donde no opera el proyecto.
- 3.6 Para garantizar una coordinación eficaz de los esfuerzos, las UED promoverán el establecimiento de comités interinstitucionales regionales que se encargarán de seguir promoviendo el proyecto,

examinar la lista de obras propuestas y facilitar información sobre otros programas/proyectos en las proximidades de las obras previstas.

- 3.7 La estrategia de ejecución de la UED, su selección de personal y dotación, su perfil profesional, etc., se incluirán en el "manual funcional y de organización" correspondiente, que forma parte del manual de operaciones. Ya se creó la UED de Cusco y a fines de este año habrá otras dos UED en funcionamiento.

### 3. Manual de operaciones del proyecto

- 3.8 A fin de garantizar la coherencia en la ejecución, el PERT-PCR utilizará un manual de operaciones del proyecto en el que se establecerán claramente las directrices y procedimientos que deberán adoptar las UED en la ejecución del proyecto. El MTC está ultimando este manual con ayuda de consultores. El formato y contenido del mismo se aprobará por mutuo acuerdo en las negociaciones y su adopción por el PERT-PCR será una de las condiciones del primer desembolso. La fidelidad a las disposiciones del manual será evaluada cada seis meses por auditores externos contratados para la evaluación de resultados del PERT-PCR y sus UED. En dicho manual se incluirá un manual de protección ambiental que deberá someterse a la aprobación del Banco en septiembre de 1996 a más tardar.

## B. Selección y programación de las inversiones

### 1. Proceso de participación en la generación de subproyectos

- 3.9 Los proyectos del plan experimental y del primer año del programa se seleccionaron entre los caminos rurales ubicados en las provincias más pobres de los seis departamentos más pobres del país en función de los criterios de pobreza. Esto significa que, si bien esos proyectos cumplieron los criterios de elegibilidad, fueron escogidos principalmente por hallarse en zonas sumamente pobres. Los proyectos siguientes (segundo año y programas ulteriores) serán generados fundamentalmente por las propias comunidades previa solicitud dirigida a las UED. Los objetivos y componentes del proyecto se comunicarán a los municipios y ONG locales, que pueden presentar sus peticiones a las UED y/o a los comités interinstitucionales. Las UED prestarán el apoyo técnico inicial necesario para recopilar información que permita evaluar la elegibilidad del proyecto eventual y determinar sus especificaciones técnicas. Una vez aprobado el proyecto, se contratarán las obras pertinentes ateniéndose a las normas especificadas en el manual de operaciones del proyecto.

### 2. Criterios de elegibilidad

- 3.10 En el Perú, donde dos tercios de la población rural vive en situación de pobreza o extrema pobreza, las inversiones en caminos

rurales tienen un fuerte componente social. Por ello, el proyecto resalta los factores sociales entre los criterios para la selección de proyectos. Durante este proceso se adoptarán medidas para asegurar que cada proyecto se ciña al mandato del Octavo Aumento referente al alivio de la pobreza y los estudios técnicos y de viabilidad evaluarán la proporción de pobres entre los beneficiarios. Se podrá usar un índice de pobreza regional.

- 3.11 Debido a esta orientación social y a la repercusión importante prevista en materia de desarrollo rural, y como resultado del mejoramiento de la accesibilidad a los servicios sociales (principalmente los de educación y salud), así como al aumento de la producción agrícola y al apoyo del regreso de las poblaciones desplazadas a sus lugares de origen, se incorporó al diseño del proyecto un conjunto de criterios de elegibilidad, incluido un período de reembolso de 25 años para el préstamo propuesto.
- 3.12 Cuatro criterios constituyen la base para determinar la elegibilidad de los proyectos. Los criterios institucionales se refieren al nivel de identificación de las comunidades incluidas en la zona de influencia con un determinado proyecto de caminos y, en particular, su interés en el futuro mantenimiento de los mismos. Los criterios técnicos se refieren a las características de construcción de los subproyectos propuestos, la validez de sus medidas de protección ambiental y su funcionalidad dentro de la red vial de la provincia o departamento pertinente.
- 3.13 Los criterios sociales se refieren a la necesidad de integrar las zonas más pobres en las actividades económicas fundamentales de la nación y contribuir a mitigar la pobreza mediante la generación de empleo. Todos los proyectos serán objeto de análisis económico, y cuando la tasa de rendimiento económico supere el 10%, se considerará que el proyecto reúne los requisitos necesarios 1/. Si un proyecto no satisface la prueba de la tasa de rendimiento económico, se elaborará un nuevo diseño basado en normas de diseño menos costosas y se llevará a cabo un nuevo análisis económico. Si el proyecto vuelve a fracasar en esta prueba será eliminado del programa de inversiones. No obstante, esos tramos viales "no económicos" seguirán siendo elegibles para obras modestas de mantenimiento ordinario, si las comunidades locales están dispuestas a participar activamente en los trabajos.

---

1/ El proyecto usa una tasa límite de rentabilidad de 10% para inversiones viales singulares, porque la metodología de medición excluye un conjunto importante de categorías de beneficios. Por ejemplo los relacionados con el mejoramiento del acceso a los servicios de educación y salud, extensión agrícola y ahorros de costos operativos de vehículos, no se cuantifican debido al costo excesivo de la información referente a las cuantías invertidas en cada proyecto de mejoramiento vial.

- 3.14 No se hará la evaluación económica de los proyectos de bajo costo, es decir las obras por valor de menos de US\$200.000 y de US\$8.500 por kilómetro. En cambio, se recurrirá a mediciones simples basadas en el número de beneficiarios y en su nivel de pobreza (conforme a lo establecido en el manual operativo) y se realizarán las obras si se alcanza esos límites. La experiencia extraída durante el desarrollo del plan experimental indicó que solo uno de 25 subproyectos se incluyó en esta categoría.

C. Estrategia de ejecución

- 3.15 La primera fase de la estrategia de ejecución consistió en la preparación de un plan experimental. Su principal objetivo fue obtener experiencia suficiente para poder disponer de la información básica sobre los costos y los aspectos técnicos, administrativos y socioeconómicos que se requiere para el diseño del proyecto. El plan experimental prevé la rehabilitación de aproximadamente 1.506 km de caminos en seis departamentos, con un costo estimado de US\$33,1 millones. El plan experimental, aunque está todavía en fase de ejecución, en general ha confirmado la validez de los supuestos y datos utilizados para el diseño del proyecto.
- 3.16 El programa del primer año prevé la rehabilitación de 1.600 km de caminos rurales y 500 km de caminos de enlace (actualmente se están llevando a cabo estudios técnicos financiados con una donación del JFS), y 1.500 km de mantenimiento rutinario, la mayor parte de ellos con gran utilización de mano de obra.
- 3.17 En los acuerdos generales de ejecución se establece que el PERT-PCR someterá al examen y aprobación del Banco el plan anual de inversiones propuesto, con indicación de las actividades en cada zona del proyecto, las justificaciones correspondientes y calendarios de ejecución, así como el presupuesto de cada uno de los componentes del proyecto durante el año próximo, entre otras informaciones.
- 3.18 En el manual de operaciones del proyecto se establecerán las directrices, especificaciones técnicas y términos de referencia para el diseño y supervisión de la reparación de baches y obras de rehabilitación. El uso del manual garantizará la coherencia entre las soluciones propuestas.
- 3.19 La asistencia técnica en la planificación y mantenimiento de caminos rurales se ofrecerá por mediación de una firma de consultoría con experiencia, que tendrá acceso a expertos internacionales, y cuya contratación deberá completarse a más tardar, el 31 de marzo de 1996. Se prevé que la asistencia técnica para el establecimiento de microempresas será facilitada fundamentalmente por organizaciones no gubernamentales con experiencia en la creación de microempresas dedicadas al mantenimiento de la infraestructura. Los municipios tendrán acceso



al programa, y su capacidad de supervisar los resultados se fortalecerá mediante evaluaciones del desempeño llevadas a cabo conjuntamente con el PERT-PCR.

- 3.20 Antes de comenzar cualquier actividad de inversión del proyecto y de efectuar los correspondientes desembolsos a una nueva UED en un nuevo departamento, el PERT-PCR presentará al Banco, para su aprobación, detalles sobre la organización, el personal y el equipo de dicha UED.
- 3.21 Para asegurar la provisión adecuada de asistencia técnica y financiera a los gobiernos locales, los estudios sobre prácticas de administración y financiación de caminos rurales deberán comenzar, a más tardar, el 31 de diciembre de 1996. Una vez terminados dichos estudios, el gobierno deberá presentar, a más tardar el 31 de marzo de 1998, un plan de acción para la puesta en práctica de las recomendaciones incluidas en ellos.

D. Seguimiento, presentación de informes y supervisión del Banco

1. Seguimiento

- 3.22 El seguimiento de la ejecución del proyecto debe hacerse en dos planos. El primero comprende los exámenes de los resultados del proyecto y los planes anuales que serán llevados a cabo de forma ininterrumpida por el PERT-PCR; en el segundo se incluyen las evaluaciones de resultados que serán realizadas por una empresa independiente con periodicidad semestral. Esta empresa deberá contratarse antes del 31 de marzo de 1996. El PERT-PCR establecerá indicadores de seguimiento de los resultados que sean aceptables para el Banco, y que se incluirán en el manual de operaciones, a fin de cuantificar la eficiencia y eficacia de las UED en la ejecución del proyecto. La empresa auditora técnica prestará una ayuda invalorable para que el Banco controle la ejecución del proyecto.
- 3.23 El proyecto utilizará un sistema de información para supervisar la ejecución del gran número de subproyectos dispersos en los distintos departamentos. La preparación de este sistema supone el establecimiento de una base de datos y de los procedimientos para recabar información técnica, financiera y social sobre cada uno de los proyectos.
- 3.24 Cada seis meses, los auditores técnicos, que deberán ser aceptables para el Banco Mundial y el Banco, llevarán a cabo una evaluación de resultados sobre la ejecución del proyecto examinando una muestra de subproyectos ejecutados por las UED. La evaluación técnica se centrará en la ejecución de los componentes físicos del proyecto (calidad y costo de las obras), procedimientos de adquisición y cumplimiento de las directrices del manual de operaciones del proyecto, así como los indicadores del desempeño.

## 2. Presentación de informes

- 3.25 El PERT-PCR preparará informes provisionales trimestrales sobre todos los componentes del proyecto. Dichos informes se presentarán al Banco dentro de un mes después del final de cada trimestre y en ellos se describirán los siguientes aspectos: i) progresos conseguidos en relación con los indicadores de ejecución y calendario de desembolsos convenido, ii) calendarios actualizados de ejecución y desembolso en relación con el resto del proyecto, iii) cumplimiento de las cláusulas jurídicas contenidas en el convenio de préstamo, y iv) programa de labores y planes de acción detallados sobre los dos trimestres siguientes.

## 3. Exámenes anuales y evaluación ex post

- 3.26 Con periodicidad semestral, durante los meses de mayo y noviembre de cada año de ejecución, el Banco, el Banco Mundial y el gobierno efectuarán un examen conjunto oficial de los progresos realizados en el logro de los objetivos del proyecto y en la ejecución de sus componentes. Participarán en él representantes de las UED en activo, los consultores pertinentes y ONG que han intervenido en el componente de asistencia técnica, el MTC, el MEF, los organismos descentralizados que han tomado parte en programas de desarrollo rural y una muestra de los beneficiarios.
- 3.27 Los exámenes representarán una oportunidad de evaluar los siguientes aspectos: i) progresos en la ejecución de los componentes físicos del proyecto, ii) comportamiento del PERT-PCR y de cada una de sus UED, iii) la eficacia de las obras civiles en lo que respecta a participación de la comunidad y del gobierno local, respuesta de los contratistas locales, coordinación con otros programas de desarrollo y consecución de los objetivos del proyecto, iv) progresos en los componentes de desarrollo institucional, v) idoneidad de los procedimientos indicados en el manual de operaciones del proyecto, vi) aplicación de los criterios de protección ambiental, vii) contribución al regreso de la población, viii) progresos en la reestructuración y fortalecimiento de la administración y financiamiento de las actividades de mantenimiento vial, y ix) justificación de la inversión y propuestas institucionales presentadas por cada UED para su ejecución durante el año siguiente. El calendario de ejecución del proyecto y los indicadores de supervisión se actualizarán por mutuo acuerdo durante el examen anual. El PERT-PCR presentará al Banco, a más tardar, dos semanas antes de la llegada de la misión de examen anual un "informe del examen" en el que se incluya el programa de la reunión, la situación en que se encuentran los temas enumerados más arriba y el plan anual propuesto para el año siguiente. Si los progresos no fueran satisfactorios, el gobierno preparará planes de acción correctora satisfactorios para el Banco Mundial y el Banco dentro de dos meses después del examen.

- 3.28 Uno de los criterios clave de desempeño acordados con el gobierno, consiste en asegurar un programa de mantenimiento adecuado, que sea compatible con los objetivos de este proyecto. Como parte de la evaluación de la ejecución del proyecto que harán el Banco y el Banco Mundial, el gobierno deberá cumplir las metas fiscales anuales de mantenimiento vial fijadas en el contrato de préstamo. El gobierno presentará pruebas de que los gastos anuales totales en mantenimiento, correspondientes a todas las instituciones responsables (DGC, PERT-PCR, municipalidades, etc.) no sean menos de US\$ 5 millones para 1996; US\$7,5 millones para 1997 y US\$10 millones para 1998 y años siguientes. Esos niveles de gasto en mantenimiento son suficientes para mantener todas las obras rehabilitadas en el marco del proyecto y las demás que rehabiliten dichas instituciones durante el período. El PERT-PCR presentará al Banco informes anuales de mantenimiento sobre todos los caminos rehabilitados (con inclusión de sus puentes) en el marco del proyecto, a más tardar el 31 de julio a partir del primer año de ejecución del proyecto y hasta tres años después de la finalización de éste.
- 3.29 Estos informes contendrán información detallada sobre todos los elementos importantes, de manera que permitan efectuar una evaluación sobre sus logros durante el año precedente. Estos informes y la correspondiente información servirán como base de datos para una evaluación ex post del proyecto que realizará el MTC, en la que se examinarán los resultados de los principales componentes del mismo (rehabilitación y mantenimiento de caminos, fortalecimiento institucional).

#### 4. Supervisión del proyecto

- 3.30 El Banco Mundial y el Banco supervisarán el proyecto a través de un equipo de proyecto conjunto. Los respectivos jefes de proyecto coordinarán el calendario y la composición de las misiones sobre el terreno. Su frecuencia dependerá de los progresos conseguidos y de las necesidades especiales de ejecución. Las misiones supervisarán el proyecto dos veces al año. No obstante, en el plan de supervisión se pide una mayor participación de las Representaciones.

#### E. Adquisiciones

- 3.31 La contratación de obras y servicios así como de consultores con fondos del Banco se llevarán a cabo en conformidad con las directrices de éste. No se prevén grandes compras de mercancías.

#### 1. Obras civiles

- 3.32 Para todo contrato que supere al equivalente de US\$3 millones se deberá efectuar una licitación pública internacional (LPI). Para la contratación de obras por un valor superior a US\$250.000 se utilizarán procedimientos de licitación pública nacional (LPN), que sean aceptables para el Banco. Es muy poco probable la

participación de contratistas de países extranjeros en las LPI y LPN. No obstante, en los documentos de licitación y avisos de adquisición se especificará claramente que no se excluye la participación de empresas extranjeras de los países que reúnan las condiciones establecidas en las directrices del Banco, y que el financiamiento se garantizará mediante el préstamo del Banco. La contratación de obras dentro de los límites antes mencionados se hará de acuerdo con los procedimientos de legislación nacional.

- 3.33 Las obras cuyo costo se estime en el equivalente de US\$250.000 o menos por contrato se efectuarán en virtud de contratos de precio fijo adjudicados en función de las cotizaciones obtenidas de por lo menos tres contratistas nacionales cualificados en respuesta a una invitación escrita. Todas las ofertas recibidas se abrirán en público en una fecha previamente determinada, que se indicará en el documento de licitación. La adjudicación se concederá al contratista que ofrezca el precio más bajo para la obra propuesta y que tenga experiencia y recursos para realizar el contrato eficazmente.
- 3.34 La contratación de obras pequeñas con un costo estimado inferior a US\$50.000 se efectuará mediante contratación directa de: i) *núcleos ejecutores* (entidades reconocidas formadas por miembros de una comunidad para apoyar la realización de una inversión específica en su zona), y ii) microempresas de mantenimiento vial establecidas en el marco del proyecto. En el manual de operaciones se indicará claramente que, en estas condiciones, un solo contratista no podrá aceptar más de tres contratos simultáneamente y que, en total, el valor de estos contratos no pasará de US\$1 millón durante todo el proyecto. Donde no haya disponibles contratistas o núcleos ejecutores, podrá realizarse las obras civiles por el método de administración directa. En ese caso el Banco reconocerá hasta US\$4.500.000 como fondos de contrapartida.
- 3.35 La adquisición de bienes se limitará fundamentalmente a la compra de equipo de oficina y computadoras y tractores ligeros. Para las compras por valor de más de US\$250.000 se requerirá una licitación pública internacional.

## 2. Servicios de consultoría

- 3.36 Los consultores se contratarán de acuerdo con los procedimientos establecidos. Entre los servicios que podrán realizar figuran los siguientes: estudios, diseños de ingeniería, supervisión de la construcción, asistencia técnica, cursos de capacitación y servicios de auditoría.

## 3. Examen de las adquisiciones

- 3.37 En lo relativo a las obras civiles, todas las licitaciones por valor de US\$1 millón o más serán objeto de examen previo de la publicidad, documentos de licitación, evaluación de ofertas y

adjudicación de contratos; serán tramitadas directamente por la oficina central del PERT-PCR. Las primeras licitaciones públicas nacionales preparadas por cada UED, serán también objeto de examen previo. En lo que respecta a las empresas de consultoría, los servicios cuyo costo se estime en US\$100.000 o más, así como todas las asignaciones de una sola fuente, serán objeto de examen previo de los contratos, términos de referencia y procedimientos de selección; en lo que se refiere a los consultores individuales, serán sometidos a examen previo los servicios de US\$50.000 o más. En los servicios de consultoría por debajo de esos límites sólo serán objeto de examen previo los términos de referencia.

- 3.38 El bajo nivel previsto de examen previo se compensará de varias maneras: i) auditores externos realizarán evaluaciones de resultados cada seis meses (sobre los aspectos técnicos, ambientales, financieros, de adquisición y de gestión); ii) el sistema de información y seguimiento del proyecto permitirá comparar los costos de subproyectos semejantes dentro de una unidad de ejecución y entre varias de éstas. La precisión de los datos del sistema de información del proyecto se comprobará mediante auditorías; y iii) las misiones de supervisión del Banco y del Banco Mundial y las Representaciones efectuarán exámenes aleatorios, que incluyen frecuentes visitas sobre el terreno y exámenes de la documentación relativa a la adquisición.

F. Cuentas bancarias, desembolsos, contabilidad y auditorías

- 3.39 El enfoque recomendado de la gestión de caja y el sistema financiero se elabora con la finalidad de conseguir los objetivos del proyecto y, al mismo tiempo, conservar el control financiero interno sobre los fondos comprometidos para este programa de inversión.

1. Cuentas bancarias especiales

- 3.40 Se abrirán y mantendrán tres cuentas especiales independientes en un banco comercial que resulte aceptable para el BID, el Banco Mundial y el Gobierno del Perú. Estas cuentas se crearán antes de los primeros desembolsos. La cuenta especial del Gobierno es necesaria a fin de efectuar la transferencia de los fondos de contrapartida a una cuenta "renovable de empalme" (CRE), bajo control del PERT-PCR con el fin de efectuar sin demora ni complicaciones burocráticas los compromisos de inversión previstos en este proyecto. La consolidación de todas las transferencias de las cuentas especiales a la CRE se efectuará en el PERT-PCR, y se enviarán informes mensuales, trimestrales y anuales a cada una de las partes.
- 3.41 La cuenta especial del Banco tendrá una asignación autorizada, que deberá bastar para aproximadamente cuatro meses de gastos financiados (aproximadamente US\$9 millones). El Banco repondrá la cuenta especial una vez recibidas las correspondientes peticiones

de desembolso del Prestatario. El PERT-PCR controlará el uso de la cuenta especial y se encargará de preparar las peticiones de desembolso en nombre del Prestatario. Estas peticiones deberán presentarse cada mes, o antes, si la cuenta especial desciende por debajo de 67% de su depósito inicial.

2. Cuenta en moneda nacional: cuenta renovable de empalme (CRE)

- 3.42 Esta cuenta será controlada por el PERT-PCR. La CRE se mantendrá en la misma institución bancaria que las cuentas especiales. Como se trata de un proyecto de inversión de financiamiento conjunto, todas las transferencias y desembolsos de la cuenta especial se efectuarán en conformidad con la cláusula *pari passu*. La CRE mantendrá los fondos en moneda nacional (soles). Esta cuenta deberá tener un excedente de fondos que funcionará como cuenta renovable a fin de mejorar la gestión de caja y eliminar los retrasos en los desembolsos a los contratistas y consultores que participan en este proyecto.
- 3.43 El gobierno depositará los fondos de contrapartida en la cuenta de moneda nacional del PERT-PCR al comienzo de cada mes, en la cuantía necesaria para cubrir los fondos de contrapartida necesarios para todos los pagos previstos durante ese mes. La cuenta en moneda nacional se estableció en julio de 1995 para agilizar la tramitación de los pagos en relación con el proyecto experimental.

3. Mantenimiento de registros y control de desembolsos

- 3.44 Todos los pagos correspondientes a los contratos de obras y servicios de consultoría serán efectuados por PERT-PCR a petición de las UED. Toda la información financiera pertinente, incluidos los contratos y convenios de construcción o mantenimiento, contratos de servicios, facturas, facturas de obras efectuadas, escrituras de venta, etc., será aprobada por el jefe de la UED y sometida al examen y aprobación del PERT-PCR antes de que se efectúe pago alguno. En último término, toda la contabilidad financiera correspondiente a las transacciones y desembolsos a las UED durante la ejecución y administración del programa serán objeto de control central por parte del PERT-PCR a fin de fortalecer el control financiero interno sobre las inversiones de fondos e impedir errores de gestión y asignación de fondos. Toda la actividad de gestión de caja y flujo de fondos, incluida la conciliación de todas las cuentas bancarias incluidas en este dispositivo, serán objeto de control central y comprobación independiente.

4. Desembolsos

- 3.45 Las peticiones de desembolso en relación con los contratos de obras civiles por valor de más de US\$1 millón, los contratos de consultores por más de US\$100.000 y todos los contratos de fuente única, deberán estar perfectamente documentados. En todos los

demás casos, los desembolsos se efectuarán previa presentación de las declaraciones de gastos. Estas declaraciones se transmitirán a través del PERT-PCR. La documentación en apoyo de las mismas se conservará en el PERT-PCR y podrá ser examinada por el personal del Banco durante las misiones enviadas con ese fin o por la Representación cuando ésta lo desee. Otras informaciones técnicas y económicas referentes a los subproyectos incluidos en toda petición de desembolso podrán obtenerse también fácilmente a través de la base de datos del proyecto.

- 3.46 Los fondos del préstamo del Banco se desembolsarán en función de los siguientes porcentajes de gastos elegibles (descontado el impuesto IGV): i) 38,14% (45%) en el caso de las obras civiles efectuadas en el marco de los componentes de aldeas y rehabilitación de caminos; ii) 25,42% (30%) de los gastos incurridos antes del 1 de enero de 1999 en relación con las obras civiles en el marco del componente de mantenimiento de caminos y el 16,95% (20%) en lo sucesivo; y iii) 42,37% (50%) para los servicios de consultoría y capacitación. Los fondos correspondientes al préstamo del Banco Mundial se desembolsarán con destino a las mismas categorías y con los mismos porcentajes de desembolso en el marco del cofinanciamiento conjunto.

#### 5. Auditorías

- 3.47 El gobierno nombrará auditores independientes que sean aceptables para el Banco Mundial y el Banco. Se encargarán de supervisar los gastos del proyecto, las cuentas especiales, las cuentas del proyecto y las declaraciones de gastos, comenzando con la auditoría correspondiente a 1995, en conformidad con términos de referencia aceptables para ambos bancos. Mientras dure el proyecto, se presentarán anualmente al Banco, dentro de seis meses después del cierre del año fiscal, copias certificadas de los informes de auditoría.

#### 6. Financiamiento retroactivo

- 3.48 El préstamo financiará retroactivamente los gastos elegibles contraídos en el marco del programa experimental, cuya ejecución comenzó en enero de 1995. La ejecución de esta fase experimental se está llevando a cabo en consulta con el Banco Mundial y el Banco, lo que supone entre otras cosas un examen por parte del Banco de todas las adquisiciones. Se estima que el total de los pagos efectuados en relación con los contratos correspondientes a obras civiles y servicios de consultoría será de unos US\$9 millones 2/. El Banco reconocerá hasta un total de US\$7 millones en recursos de contrapartida.

---

2/ El financiamiento del proyecto se solicitó el 30 de septiembre de 1994.

7. Calendario de ejecución

- 3.49 El periodo de ejecución es de 3,5 años. Se prevé que el préstamo propuesto estará plenamente desembolsado en cuatro años.



#### IV. ANÁLISIS INSTITUCIONAL Y FINANCIERO

##### A. Prestatario y organismo de ejecución

- 4.1 El prestatario será la República del Perú, y el organismo ejecutor será el Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. La ejecución efectiva del proyecto será competencia, como lo es en la actualidad, del PERT-PCR, organismo semiautónomo.

##### B. Marco institucional

- 4.2 La administración vial ha sufrido profundos cambios en el último decenio, debido en parte a un prolongado proceso de descentralización que dista todavía mucho de haber llegado a su conclusión. Las carreteras y caminos departamentales y rurales no reciben la debida atención de los distintos organismos que caen bajo la jurisdicción de los gobiernos regionales y locales. Una base institucional débil, la falta de delimitación de responsabilidades y la fuerte dependencia de las asignaciones presupuestarias del gobierno central han impedido a los gobiernos regionales prestar servicios más en consonancia con las necesidades y coordinar los programas de desarrollo.
- 4.3 La *Ley Orgánica de Municipalidades* aprobada en 1984 confiaba a las municipalidades de provincia y de distrito la planificación y mantenimiento de la inversión en caminos rurales. En dicha Ley se establece una distinción entre municipalidades provinciales y de distrito. No obstante, la distribución de funciones entre ellas es ambigua, ya que se les atribuyen responsabilidades semejantes. Por otro lado, éstas no están en consonancia con su capacidad institucional y financiera. Ello, agravado por las ambigüedades y superposición de funciones de los diferentes niveles de gobierno y la tradicional dependencia con respecto al gobierno central, tiene como resultado una falta general de rendición de cuentas en este sector.
- 4.4 Desde enero de 1995, el gobierno ha emprendido medidas a largo plazo encaminadas a reestructurar la gestión del sector vial con el fin de mejorar su eficiencia y eficacia, en un proceso que supone consultas con los altos cargos de gobierno, representantes del sector privado y el Banco Mundial, el Banco y GTZ. El proceso comenzó con un seminario sobre políticas en el que se examinaron las funciones de los distintos niveles de gobierno y el sector privado en la administración y desarrollo del sector vial. En el plano de las operaciones, el gobierno está adoptando medidas para:
- a. reorientar la misión del MTC en la formulación de políticas, planificación de la inversión, coordinación entre modalidades de transporte, regulación del uso de las vías de comunicación y supervisión del comportamiento del sistema de transporte;

- b. aclarar las funciones y responsabilidades de administración vial de los diversos niveles de gobierno, en el marco del programa gubernamental de descentralización. La responsabilidad de los caminos rurales recaerá sobre el gobierno local, con apoyo financiero e institucional del MTC (inicialmente a través del proyecto propuesto). La responsabilidad sobre las carreteras nacionales y departamentales - estas últimas con carácter temporal mientras no se establezca el programa de descentralización política y administrativa - será competencia del gobierno central. El MTC está revisando la clasificación funcional y jurisdiccional de todas las vías públicas del Perú y realizando el inventario de todas las carreteras nacionales y departamentales bajo la responsabilidad del gobierno central;
  - c. establecer una corporación vial pública, con autonomía técnica, administrativa y financiera para administrar la red de carreteras nacionales (y, temporalmente, la de los departamentos, con ayuda del proyecto propuesto). Entre las características principales de la legislación propuesta figuran las siguientes: i) contratación de la mayor parte de las obras al sector privado, con amplio uso de concesiones y planes de construcción-operación-transferencia, y ii) funcionamiento de acuerdo con el régimen laboral del sector privado, lo que permitirá atraer a personal calificado. El MTC tiene intención de presentar al Congreso instrumentos legislativos en este sentido y realizar un estudio para definir los detalles de organización, y
  - d. garantizar el financiamiento continuado del mantenimiento de carreteras por instituciones centrales y establecer mecanismos para financiar el mantenimiento de los caminos rurales, en consonancia con la evolución del programa de descentralización del Gobierno. Este último forma parte de un diálogo sobre políticas más amplio, cuyo objetivo es repartir la recaudación de ingresos y las responsabilidades administrativas entre los distintos niveles de gobierno.
- 4.5 El Banco Mundial y el BID han participado en la definición y puesta en práctica de la estrategia del gobierno para el sector vial, y continuarán haciéndolo en el marco de la supervisión de sus proyectos de vialidad en curso (préstamo 3717-PE del Banco Mundial, y préstamos 651/OC-PE y 836/OC-PE del BID). Durante la preparación del proyecto se llevaron a cabo varias reuniones con funcionarios del gobierno y parlamentarios que integran la Comisión de Descentralización. Por esta vía el proyecto ha incorporado flexibilidad propia para asimilar las políticas actuales del gobierno y eventuales novedades en la agenda de descentralización que puedan ocurrir durante la ejecución.

C. Condición jurídica y estructura orgánica del PERT-PCR

- 4.6 El MTC ostentará la responsabilidad general de coordinación y ejecución del proyecto. La ejecución efectiva se confiará a una unidad especializada, el *Proyecto Especial de Rehabilitación de Transporte - Programa de Caminos Rurales (PERT-PCR)*, creada por el Decreto Ministerial No. 315-95, del 19 de julio de 1995. El PERT está ejecutando actualmente los proyectos tanto del BID como del Banco Mundial en el marco del programa de rehabilitación del transporte (BID, 651/OC-PE y 836/OC-PE; BIRF, 3713-PE). En el decreto se establecen los dos programas con la misma condición jurídica, cada uno de ellos presidido por un Director Ejecutivo que informa directamente al viceministro de transportes y dotado de personal según la combinación de especialidades necesaria para la ejecución del proyecto. La sección PRT del PERT con competencias en la rehabilitación de la red nacional de carreteras se transferirá a la Superintendencia de infraestructura nacional de transportes, una vez establecida esta nueva organización. En cambio, la sección PCR continuará adscrita al PERT y se ocupará de la ejecución completa del proyecto propuesto y de realizar el programa de caminos rurales hasta que los municipios dispongan de la capacidad institucional y financiera necesaria para administrar su propia red de caminos rurales. Debido al carácter especial de los estatutos del PERT-PCR, su vigencia se limita al período que dure la ejecución del proyecto propuesto. Tras la compleción del proyecto el gobierno decidirá si es preciso continuar con el PERT-PCR.
- 4.7 Esta unidad, con personal y presupuesto independientes del resto del Ministerio, así como del PRT, disfruta de amplia autonomía técnica, administrativa y financiera. Su limitado personal se contrata con salarios equivalentes a los del sector privado y se financia con cargo a los fondos de contrapartida local. La mayor parte de las tareas serán llevadas a cabo por consultores externos contratados en el marco del proyecto.

D. Análisis financiero del sector vial

- 4.8 La principal fuente de información es la Oficina General de Presupuesto y Planificación (OPP) del MTC. La información presupuestaria se presenta en dólares EE.UU., utilizando el tipo de cambio publicado por el Banco Central del Perú. Durante 1994 y 1995, la subida del tipo de cambio fue inferior a la del IPC. Por ello, en las comparaciones siguientes, en los volúmenes de actividad, expresados en dólares EE.UU., se incluye, al menos en parte, un aumento debido al cambio relativo del tipo de cambio.

E. Evolución de la inversión en el sector vial

- 4.9 Los recursos de inversión disponibles y asignados han aumentado de forma constante desde 1991, último año en que la inversión en carreteras se financió exclusivamente con fondos públicos. Después

de esa fecha, comenzaron los desembolsos del préstamo 651/OC del Banco, y creció la actividad general.

- 4.10 Durante el período 1991-1995, aunque los recursos fiscales bajaron abruptamente desde el 99,6% del total de la inversión (1991) al 52,8% (1994), debido al aumento del financiamiento por donantes multilaterales (sobre todo el BID), su monto ascendió de US\$30,4 millones a US\$132,8 millones, debido al esfuerzo realizado entonces por el gobierno. Esa cifras aumentarán, probablemente, durante 1995 sí, tal como se prevé, se mantienen las tendencias observadas durante el primer semestre.
- 4.11 La asignación de recursos por organismo revela la creciente importancia concedida a la rehabilitación del sistema principal de carreteras (en particular la Panamericana). Si bien el PERT multiplicó el nivel de gasto por diez (se pasó de US\$13,3 millones en 1992 a US\$135,7 millones en 1994), debido en parte a los préstamos del Banco, la DGC, por el contrario, que dispuso exclusivamente de los recursos del Tesoro, aumentó sus desembolsos sólo en un 25% (en esos mismos años, pasaron de US\$83,4 millones a US\$106,2 millones).
- 4.12 La asignación de estos recursos revela un fuerte aumento de los gastos de construcción, rehabilitación y mantenimiento (aunque son pocos los recursos asignados a nuevas actividades de construcción). Absorben más del 70% del todos de los fondos, representando una suma de US\$195,5 millones, de un total de US\$251,7 millones en 1994. En 1993 y 1994, la categoría de adquisición de equipo ganó importancia, debido a los fondos procedentes de un préstamo de la OCDE por valor de US\$71,2 millones.
- 4.13 En resumen, la actividad del gobierno central en el sector vial ha aumentado considerablemente, debido a los préstamos otorgados por varios donantes internacionales, entre los que ocuparon un lugar relevante los del BID, y al esfuerzo financiero del Tesoro, que aumentó considerablemente sus desembolsos.
- 4.14 Además, de estos fondos, se efectúan algunas inversiones en el sector de carreteras a través de los gobiernos departamentales, que invirtieron US\$47 millones durante 1994, y de un organismo nacional (el Instituto Nacional de Desarrollo), con una inversión de US\$13,1 millones. No se pudo determinar el monto de los gastos efectuados por los municipios, pero en cualquier caso se trata de cifras poco significativas.

#### F. Previsiones financieras

- 4.15 Las previsiones financieras tratan de determinar las necesidades de recursos del Tesoro en el futuro próximo, incluidos los fondos que se asignarán a préstamos del BID-Banco Mundial (en ejecución y en estudio).

- 4.16 La información referente a 1995 se basa en el presupuesto aprobado. Las cifras de 1996 se incluyen en la propuesta de presupuesto sometida por el gobierno a la aprobación del Congreso. Las cifras siguientes reflejan la estimación prevista de inversión con destino a DGC, PERT y SINMAC: en las cifras se incluyen los recursos recaudados por el SINMAC a través del sistema de peajes que administra, así como los recursos que se transferirán al Tesoro. No se incluyen, en cambio, ni los fondos procedentes de nuevos préstamos (excluido el proyecto actual), lo que implica una reducción de la actividad del PERT, ni los nuevos proyectos. Lo más probable es que el total de la inversión se mantenga aproximadamente en US\$600 millones anuales.
- 4.17 El monto de los fondos de contrapartida locales alcanzará un máximo de US\$274,7 millones durante 1995, y se mantendrá en ese nivel, con ligeras variaciones, en los años siguientes.
- 4.18 El aumento de los recursos asignados por el gobierno nacional al sector vial en los últimos años, así como el compromiso del gobierno de mantener el monto actual durante los años sucesivos, denotan la voluntad política de responder a las necesidades del sector. El gobierno deberá confirmar su compromiso anualmente, asignando los recursos fiscales necesarios para realizar el programa de inversión sectorial mediante la correspondiente aprobación presupuestaria.
- 4.19 El Banco Mundial y el Banco han intervenido en la definición y ejecución de la estrategia gubernamental en el sector vial, y continuarán haciendo otro tanto, en el contexto de la supervisión de sus actuales proyectos de carreteras (3717-PE del Banco Mundial y 651/OC-PE y 836/OC-PE del BID).

**PRESUPUESTO FINANCIERO Y PREVISIONES SOBRE EL SECTOR VIAL**  
(1995-2001)  
(equivalente en millones de US\$)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>I. Inversión total</b>							
a. DGC	206,6	225,1	169,6	178,6	182,6	186,7	219,0
b. PERT	199,1	342,6	279,1	156,6	79,0	79,0	
c. SINMAC	25,1	27,4	43,2	48,8	54,9	61,0	67,1
<b>Total</b>	<b>430,8</b>	<b>595,1</b>	<b>491,9</b>	<b>384,0</b>	<b>316,5</b>	<b>326,7</b>	<b>286,1</b>
<b>II. Financiamiento total</b>							
d. SINMAC	25,1	27,4	43,2	48,8	54,9	61,0	67,1
e. Recursos externos	130,0	298,5	184,5	77,0	41,6	60,0	60,0
f. Tesoro público	274,7	268,7	264,2	258,2	219,9	205,7	159,0
g. Otros	1,0	0,5					
<b>Total</b>	<b>430,8</b>	<b>595,1</b>	<b>491,9</b>	<b>384,0</b>	<b>316,7</b>	<b>326,7</b>	<b>286,1</b>

## V. JUSTIFICACION DEL PROYECTO

### A. Aspectos generales

- 5.1 El proyecto está en conformidad con la orientación general del Gobierno del Perú de mejorar su estrategia de mitigación de la pobreza. Con su ejecución el gobierno se propone varios objetivos: i) reducir los costos de transporte y aumentar la fiabilidad del acceso de vehículos para ampliar los mercados de los productos agrícolas y otros artículos; ii) integrar las zonas de difícil acceso con los centros económicos regionales; iii) mejorar las condiciones de transporte en aldeas; iv) generar empleo mediante la rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales a fin de mitigar la pobreza rural, y v) desarrollar la capacidad institucional y establecer pequeñas y medianas empresas para conseguir, en forma sostenible, el mantenimiento y mejoramiento de los caminos rurales.
- 5.2 Además, este proyecto está en consonancia con la estrategia del Banco para el sector vial, en el que la reducción de los costos de transporte, la mayor movilidad y facilidad de acceso y el mejor mantenimiento gracias a la participación comunitaria estimularán la actividad económica y reducirán la pobreza.

### B. Viabilidad técnica

- 5.3 El análisis de los caminos que deberán rehabilitarse y mantenerse durante el primer año del proyecto y las enseñanzas aprendidas durante la preparación del plan experimental demuestran que las actividades de rehabilitación y mantenimiento constituyen soluciones técnicas válidas. Se dispone de diseños técnicos, incluidas las especificaciones ambientales generales, para casi todos los caminos; dichos diseños son apropiados para las condiciones actuales y la utilización prevista de los mismos. La calidad técnica mejorará durante la ejecución a fin de aumentar el costo a largo plazo de los programas de inversión y mantenimiento de caminos.
- 5.4 El hecho de que el plan experimental esté en fase avanzada --para 1995 se prevén actividades de rehabilitación en 1.506 km con una inversión de aproximadamente US\$32 millones (de los que US\$9 millones podrían ser objeto de financiamiento retroactivo), confirma la viabilidad técnica del proyecto así como la capacidad de gestión y el desarrollo institucional del organismo de ejecución.
- 5.5 Debido a la utilización de prácticas rápidas y suficientemente comprobadas, todas ellas en conformidad con los procedimientos del Banco, no se prevén problemas de disponibilidad de mano de obra local ni con respecto al proceso de licitación y contratación de obras.

- 5.6 Dada la naturaleza del proyecto, la asignación de fondos se efectúa en forma amplia, en el sentido de que en la asignación presupuestaria no se especifican individualmente los caminos a que se deben destinar. Aunque el plan de inversión de 1996 está ya establecido, la misión conjunta administrativa semestral realizará actividades de seguimiento del proyecto de inversión, en las que se examinarán tanto éste como los caminos que se deben rehabilitar.

C. Viabilidad institucional y financiera

- 5.7 El PERT-PCR tiene una estructura que se considera adecuada para la ejecución del actual proyecto. Su personal fue técnicamente capaz de resolver los problemas que surgieron durante las fases de preparación y ha adquirido experiencia suficiente para administrar el proyecto una vez que se apruebe el financiamiento. Además, cuando el proyecto esté en plena ejecución, el organismo contará con la ayuda de dos empresas externas de consultoría, en ambos casos con carácter permanente.
- 5.8 La primera de esas empresas ofrecerá asistencia técnica en relación con los procedimientos y los aspectos técnicos (ingeniería, viabilidad económica y estudios ambientales, asistencia institucional a los gobiernos locales, procedimientos de adquisición). La segunda prestará servicios externos de auditoría sobre los componentes técnicos, administrativos y financieros, garantizando así que el organismo de ejecución tenga a su disposición un punto de vista independiente sobre el método de trabajo y sus resultados.
- 5.9 La viabilidad financiera está garantizada (como se expone en el capítulo anterior) por el compromiso del gobierno de continuar el financiamiento del sector vial en los elevados niveles observados durante 1994-1995, el uso continuo de fondos procedentes de donantes externos y una aportación constante de fondos de contrapartida. En este proyecto concreto, los fondos de contrapartida representarán, a lo largo del período 1995-1998, un total de US\$70,3 millones, de los que US\$38,2 millones son impuestos sobre el valor agregado.
- 5.10 Los fondos de contrapartida se asignarán anualmente en el presupuesto del MTC, en conformidad con el calendario de inversión. Estos fondos constituirán menos del 5% anual del total de recursos que se asignarán al programa de inversión del MTC. Ello se debe a la peculiaridad del financiamiento conjunto BID-Banco Mundial, en que los recursos de cada institución son reconocidos por la otra como fondos de contrapartida.
- 5.11 Por consiguiente, se considera que el Gobierno del Perú no tendrá dificultades para apoyar sus compromisos financieros en el proyecto actual, debido a su bajo impacto en las finanzas del MTC. Además, al haberse considerado este proyecto como una "etapa", con misiones de examen semestrales, habrá numerosas oportunidades de introducir

ajustes en el plan de inversión y de establecer la disponibilidad de fondos locales para los años siguientes.

- 5.12 Finalmente, este proyecto representa una prioridad máxima para el Gobierno del Perú, y fue ratificado como tal por los ministerios de transportes y comunicaciones y de economía y finanzas. No se prevé que esta calificación de máxima prioridad cambie en el futuro próximo.

D. Viabilidad económica

- 5.13 Al evaluar la elegibilidad de las propuestas de proyecto se consideraron cuatro tipos de criterios principales: institucionales, técnicos, sociales y económicos. La aplicación de esos criterios permitirá seleccionar las obras con fuerte objetivo social o las que han demostrado su capacidad de contribuir al desarrollo agrícola y económico de su zona de influencia.
- 5.14 Los criterios institucionales se refieren al nivel de identificación de las comunidades en la zona de influencia de un determinado camino y, en particular, su interés en el mantenimiento futuro. Los criterios técnicos tienen en cuenta las características de construcción y los procedimientos de garantía de calidad de los proyectos propuestos y su funcionalidad dentro de la red vial en el departamento correspondiente.
- 5.15 Los criterios sociales responden a la necesidad de atender a las zonas más pobres del Perú, integrarlas en las actividades económicas nacionales y contribuir a la mitigación de la pobreza mediante la generación de empleo. Los criterios económicos contemplan la relación entre los costos de rehabilitación y mantenimiento y los beneficios que aportarán en forma de aumento de la producción agrícola y ganadera neta (una vez descontado el consumo local y los costos de producción) en la zona de influencia del subproyecto.
- 5.16 De acuerdo con estos criterios, las obras incluidas en el programa experimental y en el del primer año han demostrado su viabilidad económica, presentando una tasa de rendimiento económico que supera el umbral del 10%.

E. Contribución a la lucha contra la pobreza

- 5.17 Casi el 30% de la población del Perú vive en zonas rurales. La difusión de la pobreza es especialmente elevada en la zona rural de la sierra, donde dos tercios de los hogares son pobres y el 47% se incluye en la categoría de pobreza extrema. Las poblaciones indígenas son mucho más pobres que el resto: representan el 40% de la población en situación de pobreza extrema y el 25% de los pobres. En lo que respecta a la salud, saneamiento, nutrición y educación, la situación ha sido peor en algunas zonas rurales, debido a las tradicionales desigualdades regionales y étnicas.



- 5.18 La sierra rural contiene el mayor número de personas en situación de extrema pobreza (aproximadamente 1,6 millón). El ingreso per cápita asciende a US\$536 por año, mientras que el límite definitorio fijado por el Banco es de US\$1.312 anuales, aproximadamente. FONCODES define como sumamente pobres a las personas con un ingreso anual de menos de US\$193 y como pobres a las que perciben menos de US\$365 por año. El efecto modesto sobre la reducción de la pobreza en la sierra rural demuestra la gravedad y resistencia del estancamiento económico de las zonas rurales del Perú.
- 5.19 El proyecto redundará en beneficio de las comunidades rurales ubicadas en la región de la sierra, ya que los criterios de selección de los subproyectos conceden prioridad a esas zonas. Los posibles beneficiarios son los 2,7 millones de habitantes rurales de los seis distritos que constituyen el objetivo primordial del proyecto. La ulterior expansión del proyecto a un total de 12 departamentos podría beneficiar a otros 1,8 millones de miembros de la población rural. En total, ello representa aproximadamente el 70% de toda la población rural. En esas comunidades rurales las mujeres constituyen un importante grupo beneficiario de las mejoras de caminos y pistas. Son el grupo más numeroso de cuantos participan en el traslado de productos a los mercados, y la mayor fiabilidad de los caminos les permitirá aumentar su capacidad de obtener ingresos. El mayor acceso a los servicios sociales, como hospitales y escuelas, representaría un beneficio proporcional mayor para las mujeres.

CUADRO 1  
POBREZA, POR REGIÓN, 1991 y 1994  
(porcentaje de la población)

REGIÓN	POBREZA (1)		POBREZA EXTREMA (2)	
	1991	1994	1991	1994
Sierra, zonas rurales	68%	66%	47%	44%
Sierra, zonas urbanas	n/d	n/d	19%	15%
Metrópoli de Lima	49%	33%	10%	4%
Costa, zonas urbanas	55%	44%	22%	13%
Perú (total)	54%	46%	22%	18%

(1) Pobreza = ingresos insuficientes para comprar el equivalente de una cesta de alimentos que permita satisfacer las necesidades de energía y proteína y otras necesidades básicas no alimentarias.

(2) Pobreza extrema = ingresos insuficientes para comprar sólo el equivalente de la cesta de alimentos.

Fuente: FONCODES.

- 5.20 Gracias al diseño del proyecto, la rehabilitación y el mantenimiento de los caminos rurales aumentarán la competitividad de los bienes producidos por campesinos y pequeños agricultores, que están entre los habitantes más pobres de las zonas rurales comprendidas dentro del proyecto. Esto cobra evidencia cuando se

compara las cifras correspondientes a la población urbana y la serrana.

- 5.21 Por las citadas razones, este préstamo de inversión podría calificarse como una inversión encaminada específicamente a combatir la pobreza en función de dos criterios: i) está orientado a favorecer a los pobres de determinadas zonas geográficas y ii) tiene como objetivo, por el mismo diseño del proyecto, ayudar fundamentalmente a los grupos de ingreso bajo. El proyecto incluye varios indicadores que permiten cuantificar los beneficios conseguidos por esas poblaciones.

F. Viabilidad ambiental

- 5.22 El Comité del Medio Ambiente ha clasificado este proyecto dentro de la Categoría III; en consecuencia, el proyecto contiene varias medidas encaminadas a garantizar la validez del programa desde el punto de vista ambiental. Una empresa de asistencia técnica ayudará con este fin al organismo de ejecución en la preparación de un manual y directrices de protección ambiental.

## PERU

**PROYECTO DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CAMINOS RURALES**  
**Marco lógico e indicadores del programa de caminos rurales**

descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos import.
<p>a pobreza llevar el vida de idades facilitando a los básicos estructura económica.</p>	<p>En un plazo de cinco años:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El 80% de las comunidades de las zonas del programa están conectadas por un sistema fiable y económico de transporte público.</li> <li>• Las tarifas de carga en el transporte de productos agrícolas son un 30% más bajas que en 1995.</li> <li>• Las tarifas del transporte de pasajeros en las zonas rurales son un 30% más bajas que en 1995.</li> <li>• El tráfico comercial (autobuses, camionetas y camiones) aumenta un 30% tres años después de finalizar las actividades de renovación vial.</li> <li>• Se han invertido US\$250 millones, o más, en obras contratadas a comunidades y contratistas locales.</li> <li>• Se han generado el equivalente de 35.000 empleos estacionales anuales no especializados como consecuencia de las obras de rehabilitación.</li> <li>• Se han generado más de 4.000 empleos permanentes no especializados como consecuencia de las obras de mantenimiento contratadas a microempresas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estadísticas del MTC y los gobiernos locales sobre el registro e inspección de los servicios de transporte.</li> <li>• Encuestas sobre la satisfacción de las necesidades básicas de transporte de los consumidores, realizadas en una muestra de subproyectos y presentadas en el examen intermedio y al final del proyecto.</li> <li>• Cifras de tráfico y base de datos de PERT-PCR de seguimiento del proyecto.</li> <li>• Datos sobre contratos e informes de supervisión preparados por consultores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Condiciones macroeconómicas y relaciones de intercambio favorables.</li> <li>• Apoyo constante del gobierno a la política de erradicación de la pobreza y al proyecto mismo.</li> <li>• Condiciones naturales favorables en la zona del proyecto.</li> </ul>

descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos importan
<p>El 25% de los caminos rurales y departamentales del Perú están rehabilitados y son objeto de actividades de mantenimiento sostenibles, en dos fases:</p> <p><b>En el examen intermedio del programa:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,5 millones de habitantes rurales (de un total de 2,7 millones en los seis departamentos donde mayor es la pobreza rural) tienen acceso a 7.000 km de sistemas viales rehabilitados y mantenidos.</li> </ul> <p><b>Al finalizar el programa:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tres millones de habitantes rurales (de un total de 4,5 millones en los 12 departamentos donde mayor es la pobreza rural) tienen acceso a 17.000 km de sistemas viales rehabilitados y mantenidos.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Base de datos del PERT-PCR de seguimiento del proyecto y sistema de inventario vial del MTC.</li> <li>• Evaluación de resultados llevada a cabo anualmente por el consultor independiente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El gobierno comp su programa de d tralización, con definición clara las funciones y distribución equ brada de respons dades y financia para el mantenim sostenible de lo caminos.</li> <li>• Las comunidades gobiernos locale identifican con proyecto y asoci objetivo del pro con el progreso individual, con se consigue apoy todos los aspect mismo.</li> <li>• Los municipios s muestran interes en adoptar una "cultura del man miento" y asumen responsabilidad mantenimiento sostenible inclu los caminos con prioridad para e</li> </ul>

descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos importantes
<p><b>Carreteras viales:</b></p> <p>• Litación de caminos rurales</p> <p>• Litación de caminos de enlace</p> <p>• Mantenimiento rutinario de caminos</p>	<p><b>En el examen intermedio del programa:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.000 km de caminos rurales en un nivel satisfactorio de transitabilidad.</li> <li>• 2.500 km de caminos de enlace en "buen" estado.</li> <li>• 7.500 km de caminos reciben servicios de mantenimiento rutinario y se mantienen en un estado predeterminado aplicando las directrices elaboradas en el marco del proyecto.</li> <li>• Las unidades descentralizadas del PERT-PCR están en pleno funcionamiento en seis departamentos y ejecutan el proyecto en conformidad con los indicadores de desempeño convenidos.</li> </ul> <p><b>Al finalizar el programa:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.000 km de caminos secundarios en un nivel satisfactorio de transitabilidad.</li> <li>• 5.000 km de caminos de enlace en "buen" estado.</li> <li>• 17.000 km de caminos reciben servicios de mantenimiento rutinario.</li> <li>• Las unidades descentralizadas del PERT-PCR están en pleno funcionamiento en nueve departamentos y ejecutan el proyecto en conformidad con los indicadores de desempeño convenidos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inventario de caminos del MTC y base de datos de seguimiento del proyecto del PERT-PCR. El estado de los caminos se determina en conformidad con el manual de operaciones del proyecto. Las comunidades están interesadas en participar y comprometer recursos.</li> <li>• Estudios sobre el estado de los caminos en el marco de la evaluación de resultados.</li> <li>• Evaluación satisfactoria de las unidades descentralizadas del PERT-PCR por el MTC, el BID y el Banco.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No hay problemas de seguridad que impidan la ejecución de obras.</li> <li>• El sector de la construcción "1" adquiere la capacidad necesaria para realizar el gran volumen de obras previstas en el programa.</li> </ul>

descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos import
res en  amiento de lles	<p>En el examen intermedio del programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 km de calles mejorados en no menos de 140 aldeas ubicadas en la zona del proyecto.</li> <li>• Cinco proyectos experimentales TNM ejecutados satisfactoriamente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certificación de la labor realizada en conformidad con las especificaciones técnicas establecidas en el manual de operaciones del proyecto, expedida por el supervisor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las comunidades interesadas en p cipar y comprom recursos.</li> </ul>
amiento del orte no zado	<p>Al finalizar el programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 220 km de carreteras mejorados en no menos de 300 aldeas ubicadas en la zona del proyecto</li> <li>• 20% de los proyectos de caminos "integrados" realizan un componente de TNM</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mecanismos de co ciamiento en vig</li> <li>• Coordinación con programas para f litar el acceso financiero a ser intermedios de transporte.</li> </ul>
<p>te de o lonal:</p> <p>la técnica no a: ficación y n de s rurales MTC, el CR y los nos s.</p>	<p>En el examen intermedio del programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La unidad de caminos rurales está ya en funcionamiento dentro de la DGC y tiene capacidad suficiente para planificar y supervisar las inversiones y la evolución del transporte.</li> <li>• Se ha efectuado la clasificación funcional y jurisdiccional revisada de los caminos y el inventario de todas las vías públicas del Perú.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación inicial satisfactoria de la unidad de caminos rurales por parte del BID y del Banco.</li> <li>• Base de datos de seguimiento del proyecto administrada por el PERT-PCR.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El gobierno se c promete a facult los municipios.</li> <li>• Los municipios e interesados en s activamente al p grama de asisten técnica.</li> </ul>

descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos import
<p>ecimiento roempresas para el imiento de minos s.</p> <p>ollo del local de strucción</p> <p>cas de stración de s locales iamiento de s rurales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 60 municipios provinciales (de un total de 71 en los seis departamentos) han adoptado programas institucionales concebidos en el marco del proyecto.</li> <li>• 100 microempresas y PYME están participando en contratos de mantenimiento rutinario.</li> <li>• Más de 150 consultores y contratistas locales participan en programas de capacitación preparados en el marco del proyecto.</li> <li>• Realización satisfactoria de estudios sobre prácticas de contratación de caminos rurales y estrategias de financiamiento de caminos rurales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registro de microem- presas, contratistas y consultores (Consulcop y registro del proyecto administrados por el PERT-PCR).</li> <li>• Evaluación de los resultados de los componentes de desarrollo institu- cional, realizada por un consultor independiente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistema de trans- cias gubernament fuentes de ingre locales en vigor consecuencia del programa de desco- lización.</li> </ul>

descriptivo	Indicadores cuantificables	Medios de comprobación	Supuestos import.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 15 municipios reúnen los criterios para la ejecución de componentes del proyecto.</li> <li>• Racionalización de los procedimientos de adquisición de los gobiernos locales en conformidad con el Plan de Acción elaborado en el marco del estudio sobre prácticas de administración de caminos rurales.</li> <li>• Mecanismo para garantizar los fondos de mantenimiento rural convenidos entre el gobierno central y local, administrado en conformidad con el Plan de Acción formulado en el estudio sobre financiamiento de caminos rurales.</li> </ul> <p>Al finalizar el programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Más de 300 consultores y contratistas locales se han inscrito en el PERT-PCR y participan en actividades del proyecto.</li> <li>• 250 microempresas y PYME participan en contratos de mantenimiento rutinario.</li> <li>• 100 municipios provinciales (de un total de 117 en 12 departamentos) han adoptado programas institucionales concebidos en el marco del proyecto.</li> </ul>		



**PERU**  
**PROYECTO DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO DE CAMINOS RURALES**  
**COSTOS ANUALES**

COMPONENTES DEL PROYECTO	Costos anuales del proyecto (US\$'000)				Total
	1995	1996	1997	1998	1995-98
<b>OBRAS CIVILES</b>	<b>22061</b>	<b>38822</b>	<b>52888</b>	<b>63932</b>	<b>177703</b>
Rehabilitación de caminos rurales	16520	18880	23600	29500	88500
Rehabilitación de caminos secundarios de conexión	1180	10620	16992	16992	45784
Mantenimiento rutinario (mano de obra intensivo)	0	1416	3398	6042	10856
Mantenimiento rutinario (equipo intensivo)	0	708	1699	3021	5428
Mejora de calles en poblados	4361	6608	6608	6608	24185
Mejora de redes de transporte no motorizado	0	590	590	1770	2950
<b>SERVICIOS DE CONSULTORIA</b>	<b>3370</b>	<b>5352</b>	<b>6634</b>	<b>6809</b>	<b>22165</b>
Estudios de preinversión	2267	3164	3577	3199	12206
Supervisión de obras civiles	1103	1941	2644	3197	8885
Auditorías de desempeño (técnicas, ambientales, de procedimientos administrativos)	0	248	413	413	1074
<b>DESARROLLO INSTITUCIONAL</b>	<b>295</b>	<b>3363</b>	<b>3009</b>	<b>2655</b>	<b>9322</b>
Asistencia técnica (AT) en planeación de caminos	295	1475	1475	1475	4720
AT en desarrollo de microempresas de mantenimiento	0	708	590	590	1888
AT para el desarrollo de la industria local	0	236	236	236	708
AT para transporte no motorizado	0	354	236	236	826
Estudios en financiamiento y gestión de caminos rurales	0	472	354	0	826
Capacitación y entrenamiento	0	118	118	118	354
<b>COSTOS BASICOS</b>	<b>25726</b>	<b>47537</b>	<b>62531</b>	<b>73396</b>	<b>209190</b>
Contingencias físicas	2206	3882	5289	6393	17770
Contingencias de precio	0	1388	3712	6639	11739
Costos de administración (1)	826	2478	3835	4425	11564
<b>COSTO TOTAL DEL PROYECTO</b>	<b>28758</b>	<b>55286</b>	<b>75366</b>	<b>90853</b>	<b>250264</b>

Nota: todas las cifras incluyen el impuesto general a las ventas IGV (18%)

(1) incluye US\$900,000 en concepto de tasa de inspección y vigilancia

**PERU**  
**PROYECTO DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO DE CAMINOS RURALES**  
**COSTOS ANUALES**  
**CONTRIBUCION DEL GOBIERNO**

COMPONENTES DEL PROYECTO	Contribución del gobierno(US\$'000)				Total
	1995	1996	1997	1998	1995-98
<b>OBRAS CIVILES</b>	<b>5235</b>	<b>9752</b>	<b>13846</b>	<b>17474</b>	<b>46307</b>
Rehabilitación de caminos rurales	3920	4480	5600	7000	21000
Rehabilitación de caminos secundarios de conexión	280	2520	4032	4032	10864
Mantenimiento rutinario (mano de obra intensivo)	0	696	1670	2970	5336
Mantenimiento rutinario (equipo intensivo)	0	348	835	1485	2668
Mejora de calles en poblados	1035	1568	1568	1568	5739
Mejora de redes de transporte no motorizado	0	140	140	420	700
<b>SERVICIOS DE CONSULTORIA</b>	<b>514</b>	<b>816</b>	<b>1012</b>	<b>1039</b>	<b>3381</b>
Estudios de preinversión	346	483	546	488	1862
Supervisión de obras civiles	168	296	403	488	1355
Auditorías de desempeño (técnicas, ambientales, de procedimientos administrativos)	0	38	63	63	164
<b>DESARROLLO INSTITUCIONAL</b>	<b>45</b>	<b>513</b>	<b>459</b>	<b>405</b>	<b>1422</b>
Asistencia técnica (AT) en planeación de caminos	45	225	225	225	720
AT en desarrollo de microempresas de mantenimiento	0	108	90	90	288
AT para el desarrollo de la industria local	0	36	36	36	108
AT para transporte no motorizado	0	54	36	36	126
Estudios en financiamiento y gestión de caminos rurales	0	72	54	0	126
Capacitación y entrenamiento	0	18	18	18	54
<b>COSTOS BASICOS</b>	<b>5794</b>	<b>11081</b>	<b>15317</b>	<b>18918</b>	<b>51110</b>
Contingencias físicas	523	975	1385	1747	4631
Contingencias de precio	0	326	914	1720	2959
Costos de administración (1)	826	2478	3835	4425	11564
<b>COSTO TOTAL DEL PROYECTO</b>	<b>7143</b>	<b>14860</b>	<b>21450</b>	<b>26810</b>	<b>70264</b>

Nota: todas las cifras incluyen el impuesto general a las ventas IGV (18%)

(1) incluye US\$900,000 en concepto de tasa de inspección y vigilancia

**PERU**  
**PROYECTO DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO DE CAMINOS RURALES**  
**COSTOS ANUALES**  
**CONTRIBUCION DEL BID Y DEL BIRF**

COMPONENTES DEL PROYECTO	Contribución del BID y del BIRF (US\$'000)				Total
	1995	1996	1997	1998	1995-98
<b>OBRAS CIVILES</b>	<b>16826</b>	<b>29070</b>	<b>39042</b>	<b>46458</b>	<b>131396</b>
Rehabilitación de caminos rurales	12600	14400	18000	22500	67500
Rehabilitación de caminos secundarios de conexión	900	8100	12960	12960	34920
Mantenimiento rutinario (mano de obra intensivo)	0	720	1728	3072	5520
Mantenimiento rutinario (equipo intensivo)	0	360	864	1536	2760
Mejora de calles en poblados	3326	5040	5040	5040	18446
Mejora de redes de transporte no motorizado	0	450	450	1350	2250
<b>SERVICIOS DE CONSULTORIA</b>	<b>2856</b>	<b>4536</b>	<b>5622</b>	<b>5770</b>	<b>18784</b>
Estudios de preinversión	1921	2681	3031	2711	10344
Supervisión de obras civiles	935	1645	2241	2709	7530
Auditorías de desempeño (técnicas, ambientales, de procedimientos administrativos)	0	210	350	350	910
<b>DESARROLLO INSTITUCIONAL</b>	<b>250</b>	<b>2850</b>	<b>2550</b>	<b>2250</b>	<b>7900</b>
Asistencia técnica (AT) en planeación de caminos	250	1250	1250	1250	4000
AT en desarrollo de microempresas de mantenimiento	0	600	500	500	1600
AT para el desarrollo de la industria local	0	200	200	200	600
AT para transporte no motorizado	0	300	200	200	700
Estudios en financiamiento y gestión de caminos rurales	0	400	300	0	700
Capacitación y entrenamiento	0	100	100	100	300
<b>COSTOS BASICOS</b>	<b>19932</b>	<b>36456</b>	<b>47214</b>	<b>54478</b>	<b>158080</b>
Contingencias físicas	1683	2907	3904	4646	13140
Contingencias de precio	0	1063	2798	4919	8780
Costos de administración (1)	0	0	0	0	0
<b>COSTO TOTAL DEL PROYECTO</b>	<b>21615</b>	<b>40426</b>	<b>53916</b>	<b>64043</b>	<b>180000</b>

Nota: todas las cifras incluyen el impuesto general a las ventas IGV (18%)

(1) incluye US\$900,000 en concepto de tasa de inspección y vigilancia

**PERU**  
**PROYECTO DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO DE CAMINOS RURALES**  
**COSTOS ANUALES**  
**COSTOS TOTALES DEL PROYECTO**

COMPONENTES DEL PROYECTO	Costos del proyecto (US\$'000)			
	IDB	IBRD	GOP	total
<b>OBRAS CIVILES</b>	<b>65698</b>	<b>65698</b>	<b>46307</b>	<b>177703</b>
Rehabilitación de caminos rurales	33750	33750	21000	88500
Rehabilitación de caminos secundarios de conexión	17460	17460	10864	45784
Mantenimiento rutinario (mano de obra intensivo)	2760	2760	5336	10856
Mantenimiento rutinario (equipo intensivo)	1380	1380	2668	5428
Mejora de calles en poblados	9223	9223	5739	24185
Mejora de redes de transporte no motorizado	1125	1125	700	2950
<b>SERVICIOS DE CONSULTORIA</b>	<b>9392</b>	<b>9392</b>	<b>3381</b>	<b>22165</b>
Estudios de preinversión	5172	5172	1862	12206
Supervisión de obras civiles	3765	3765	1355	8885
Auditorías de desempeño (técnicas, ambientales, de procedimientos administrativos)	455	455	164	1074
<b>DESARROLLO INSTITUCIONAL</b>	<b>3950</b>	<b>3950</b>	<b>1422</b>	<b>9322</b>
Asistencia técnica (AT) en planeación de caminos	2000	2000	720	4720
AT en desarrollo de microempresas de mantenimiento	800	800	288	1888
AT para el desarrollo de la industria local	300	300	108	708
AT para transporte no motorizado	350	350	126	826
Estudios en financiamiento y gestión de caminos rurales	350	350	126	826
Capacitación y entrenamiento	150	150	54	354
<b>COSTOS BASICOS</b>	<b>79040</b>	<b>79040</b>	<b>51110</b>	<b>209190</b>
Contingencias físicas	6570	6570	4631	17770
Contingencias de precio	4390	4390	2959	11739
Costos de administración (1)	0	0	11564	11564
<b>COSTO TOTAL DEL PROYECTO</b>	<b>90000</b>	<b>90000</b>	<b>70264</b>	<b>250264</b>

Nota: todas las cifras incluyen el impuesto general a las ventas IGV (18%)  
(1) incluye US\$900,000 en concepto de tasa de inspección y vigilancia

**PERU**  
**PROYECTO DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO DE CAMINOS RURALES**  
**METAS FISICAS**

COMPONENTE (Obras civiles)	Metas físicas por año (km)				Total
	1995	1996	1997	1998	1995-98
Rehabilitación de caminos rurales	1400	1600	2000	2500	7500
Rehabilitación de caminos secundarios conectores	100	500	800	800	2200
Mantenimiento rutinario (mano de obra intensivo)		1400	3000	5000	9400
Mantenimiento rutinario (equipo intensivo)		100	600	1400	2100
Mejora de calles en poblados	21	40	40	40	141
Mejora de redes de transporte no motorizado (1)		5	5	15	25

(1) número de áreas de proyecto

PLAN DE ADQUISICIONES					
ADQUISICIONES DEL PROYECTO - PRIMER AÑO	FINANCIAMIENTO		MÉTODO	PRECALIFICACIÓN	FECHAS
Obras civiles (monto) (número de contratos)	BID 37.5%	90%	NC	SI	1-96
	WB 37.5%		B		
	Local 25.0%	10%	dc		
Rehabilitación de caminos rurales (US\$18.880.000) (75)					
Rehabilitación de caminos secundarios de conexión (US\$10.620.000) (30)					
Mantenimiento rutinario (US\$2.124.000) (40)					
Mejora de calles en poblados (US\$6.608.000) (45)					
Mejora de redes de transporte no motorizado (US\$590.000) (12)					
SERVICIOS DE CONSULTORÍA					
Asistencia técnica en planeación de caminos Total: US\$1.475.000	BID 42.4%	ICB		SI	IV/95
	WB 42.4%				
	Local 15.2%				
AT en desarrollo de microempresas de mantenimiento Total: US\$708.000		ICB		SI	I/96
AT para el desarrollo de la industria de construcción local Total: US\$236.000		ICB		SI	I/96
AT para transporte no motorizado Total: US\$354.000		ICB		SI	I/96
Estudios en financiamiento y gestión de caminos rurales y administración local Total: US\$472.000		ICB		SI	III/96
Capacitación y entrenamiento Total: US\$118.000		NCB		SI	III/96

ICB: Licitación Pública Internacional.  
NCB: Licitación Pública Nacional.  
DC: Contratación Directa.

PROYECTO DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO DE CAMINOS RURALES

**PLAN DE TRABAJO 1996**

UBICACION / TRAMOS	LONGITUD (km)	INVERSION	
		S/.	US\$
<b>DEPARTAMENTO DE HUANUCO</b>	<b>274.30</b>	<b>9,024,749</b>	<b>4,011,000</b>
EMP. R3N-HUARIN-JIVIA-JESUS-SAN MIGUEL	68.80	2,263,590	1,006,040
AEROPUERTO-CONCHUMAYO-SIRABAMBA	30.40	1,000,191	444,529
YARUMAYO-YACUS-MARGOS-JESUS	40.00	1,316,041	584,907
EMP.R3N-QUIVILLA-CHAVIN DE PARIARCA-TANTAMAYO	49.90	1,641,761	729,671
EMP.R3N-HIGUERAS-YARUMAYO-CHAULAN	36.50	1,200,887	533,728
EMP.R3N-YANAS-SILLAPATA-PUNCURIN-LA UNION	48.70	1,602,280	712,124
<b>DEPARTAMENTO DE JUNIN</b>	<b>214.50</b>	<b>7,085,249</b>	<b>3,148,999</b>
ACOBAMBA-SAN PEDRO DE CAJAS-CONDORIN	48.00	1,585,510	704,671
COLPA-JARPA-ACHIPAMPA-VISTA ALEGRE	38.10	1,258,499	559,333
SATIPO-COVIKALI-MARISCAL CASTILLA-LLAYLLA-CAPIRO	26.50	875,334	389,037
MAZAMARI-LLAYLLA-SANTA CLARA	16.10	531,807	236,358
VITOC-MONOBAMBA	26.80	885,243	393,441
RUNATULLO-ANDAMARCA-SANTO DOMINGO DE ACOBAMBA	59.00	1,948,856	866,158
<b>DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS</b>	<b>155.30</b>	<b>5,136,750</b>	<b>2,283,000</b>
PASTORA-CHORRILLOS-TRES ISLAS	21.50	711,141	316,062
LA JOYA-CHONTA	10.20	337,378	149,946
PTO. MALDONADO-IZUYAMA BAJO-TAMBOPATA-CHONTA- INFIERNO (P.C.)	26.80	886,445	393,976
EMP. R26B-PINAL	12.00	396,916	176,407
LABERINTO-EMP.R26B	6.00	198,458	88,203
MAZUCO-PTO. MAZUCO-HUAYPETUE-PTA. DE CARRETERA	38.00	1,256,900	558,622
EMP.R26B-CACHUELA-PTO. ARTURO	18.00	595,373	264,610
EMP.R501-CENTRO PRADO-PTO. ARTURO	7.90	261,303	116,135
EMP.R26B-EMP.R506-PTO. ARTURO	12.40	410,146	182,287
EMP. R502-EMP. R503	2.50	82,691	36,751
<b>DEPARTAMENTO DE PASCO</b>	<b>176.90</b>	<b>5,829,749</b>	<b>2,590,999</b>
EMP. R101-GOYLLARISQUIZGA-CHACAYAN	39.00	1,285,247	571,221
ANTAGASHE-VINCHOS	20.00	659,101	292,934
GOYLLARISQUIZGA-SANTA ANA DE TUSI	13.00	428,416	190,407
EMP. R508-ANTAPIRCA	38.90	1,281,952	569,756
EMP. R104-PUZANGO-YUNGUL-PAMPASECA	66.00	2,175,033	966,682
<b>DEPARTAMENTO DEL CUSCO</b>	<b>361.24</b>	<b>11,898,179</b>	<b>5,288,079</b>
ACOMAYO-ACCHA	35.99	1,185,421	526,854
COMBAPATA-YANAOCALIVITACA	116.55	3,838,701	1,706,089
LIVITACA-CHAMACA	15.00	494,063	219,583
QUINOTA-STO. TOMAS-DV. VELILLE	74.70	2,460,431	1,093,525
HUACCANCCA-CHIMUR	20.60	678,513	301,561
COLQUEPATA-PAUCARTAMBO	25.60	843,200	374,756
ARAYPALLPA-COLCHA	18.20	599,463	266,428
MAYUMBAMBA-RONDOCAN	13.00	428,188	190,306
ACOMAYO-SANGARARA-CHUQUICAHUANA	41.60	1,370,200	608,978

PROYECTO DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO DE CAMINOS RURALES

**PLAN DE TRABAJO 1996**

UBICACION / TRAMOS	LONGITUD (km)	INVERSION	
		S/.	US\$
<b>DEPARTAMENTO DE PUNO</b>	<b>245.80</b>	<b>8,102,249</b>	<b>3,600,999</b>
ILAVE-HDA. CARUMAS-DV. PUNO	60.10	1,981,062	880,472
JULIACA-COATA	21.30	702,107	312,048
PHARA-LIMBANI-DV. CRUCERO	58.70	1,934,915	859,962
SIGUALAYA-YUNGUYO-ZEPITA	55.20	1,819,545	808,687
COATA-AJOYANI-SALVIANI	50.50	1,664,620	739,831
<b>DEPARTAMENTO DE SAN MARTIN</b>	<b>195.50</b>	<b>6,421,498</b>	<b>2,853,999</b>
BELLAVISTA-SAN PABLO-S.J. DE SISA-CUNUMBUQUE - DV. MARGINAL (Km.592)	122.00	4,007,277	1,781,012
MORALES-SAN PEDRO-SAN ANTONIO DE CUMBAZA	13.20	433,574	192,700
SAN PEDRO-SAN ROQUE DE CUMBAZA	6.00	197,079	87,591
LAMAS-PAMASHTO-BELLAVISTA	18.80	617,515	274,451
PAMASHTO-VISTA ALEGRE	4.50	147,809	65,693
PTE. BOLIVAR-SAN MIGUEL-PUCAYACU	15.00	492,698	218,977
SAN ANTONIO-SHANAQ-CHURUZAPA	16.00	525,545	233,575
<b>DEPARTAMENTO DE ANCASH</b>	<b>190.98</b>	<b>6,290,022</b>	<b>2,795,565</b>
PUENTE PARCO-UCTUYACU+ABRA TUTO-COTAPARACO	64.68	2,130,268	946,786
CARHUAZ-SHILLA-CHACAS	66.30	2,183,624	970,499
CORONGO-ACO-CUZCA	20.50	675,178	300,079
LLAPO-MIRAFLORES-STA. ROSA-CAHUAC	27.50	905,726	402,545
STA. ROSA-PORVENIR-ANCOS	12.00	395,226	175,656
<b>DEPARTAMENTO DE APURIMAC</b>	<b>329.79</b>	<b>9,708,748</b>	<b>4,314,999</b>
COYLLURQUI-QUISCAHUAYLLA	15.00	441,594	196,264
QUISCAHUAYLLA-LLAMAYUPA	10.00	294,399	130,844
LLAMAYUPA-COTABAMBAS	19.50	574,074	255,144
TAMBOBAMBA-MOYO TINCO	20.00	588,794	261,686
MOYO TINCO-CHALHUAHUACHO	19.00	559,352	248,601
CHALHUAHUACHO-HUANCCACCALLA	10.00	294,396	130,843
HUANCCACCALLA-HAQUIRA	11.99	352,833	156,815
HAQUIRA-MARA	32.00	942,068	418,697
PROGRESO-CHALHUAHUACHO	43.00	1,265,904	562,624
HUANCAPAMPA-PACHACONAS	3.60	105,982	47,103
AMORAY-COLCABAMBA	11.90	350,331	155,703
CHACAPUENTE-SORAYA	5.80	170,749	75,889
CHAYA-SANAYCA	10.80	317,947	141,310
OCOBAMBA-ONGOY-HUACCANA	42	1,236,464	549,540
COCHARCAS-SAYAREC-DV.CHINCHEROS	28.9	850,805	378,136
DV.ANDAHUAYLAS-HUANCARAY	32.3	950,900	422,622
PACUCHA-SANTA HELENA-PUYHUALLA	14	412,155	183,180



PROYECTO DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO DE CAMINOS RURALES

**PLAN DE TRABAJO 1996**

UBICACION / TRAMOS	LONGITUD (km)	INVERSION	
		S/.	US\$
<b>DEPARTAMENTO DE AYACUCHO</b>	<b>206.8</b>	<b>6,815,472</b>	<b>3,029,099</b>
PALPA-CAMALA-PUCARA-HUANCASANCOS	97.60	3,216,587	1,429,594
PALPA-EL MOLINO-OCANA	61.70	2,033,436	903,750
CAMALA-HUAC-HUAS	36.50	1,202,924	534,633
PUCARA-LARAMATE	11.00	362,525	161,122
<b>DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA</b>	<b>327.72</b>	<b>10,794,352</b>	<b>4,797,490</b>
R561-EMP.R3N-COLPON	14.83	488,466	217,096
EMP.R3N-TABACAL-LA OROYA (R569-EMP. R3N-TABACAL-CACHACHI)	23	757,568	336,697
LA OROYA CACHACHI (R569-EMP.R3N-TABACAL-CACHACHI)			
Y R572-CHUQUIBAMBAS-SIGIS Y ACCESO ASHAHUINDO	18.44	607,372	269,943
R601-TAMBERIA-EMP.R561 Y PAV. LA GRAMA			
R602-EMP.R3N-CHICHIR-R603-CHOLOCAL-EMP.R561	17.392	572,853	254,601
R604-EMP.R3N-CHOLOCAL-TAMBERIA-CHUGUR	18.5	609,348	270,821
R609-ALISO-HUAYLLABAMBA-TOTORILLA; ACC.A HUAYLLABAMBA			
PAV. CALLES CACHACHI Y CHUQUIBAMBA	34.558	1,138,262	505,894
CUTERVO-SOCOTA-SAN LUIS DE LUCMA	52.80	1,739,112	772,939
EMP. R3N-LLUCHUBAMBA-SITACOCOA	35.50	1,169,289	519,684
EMP. R105-HDA. JOCOS-SITACOCOA	25.70	846,500	376,222
SAN MIGUEL DE PALLAQUES-SAN PABLO-TAMBILLO-EMP. R3N	87.00	2,865,582	1,273,592
<b>DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA</b>	<b>368.68</b>	<b>12,141,580</b>	<b>5,396,257</b>
ACOBAMBA-MARCAS	46.36	1,526,787	678,572
CCASAPTA-EMP.(PAUCARA-ACOBAMBA)-CHILCAPITE;			
YAUQUINA-EMP.(PAUCARA-ACOBAMBA)-CCARABAMBA;			
VILLARICA Y TRANCA-POMACANCHA	25.7	846,384	376,171
CHACCAHUAYCCO-EMP.(PAUCARA-ACOBAMBA)-ANDABAMBA;			
CULLUMACHAY-EMP.(PAUCARA-ACOBAMBA); LLIPLUNA-			
CONCHAYPATA-ROSARIO	25	823,331	365,925
CALZADA EMP.(PAUCARA-ACOBAMBA)-CHANQUIL-ANTA-			
RAYANNIYOC; CHANQUIL-HUAYANAY Y CCARABAMBA-			
CHILCAPITE	28.5	938,597	417,154
PAVIMENTACION CALLES: MARCAS, CAJA ESPIRITU,			
HUANCAPITE, ANDABAMBA, ROSARIO, ANTA, RAYANNIYOC,			
CHANQUIL, HUAYANAY, VILLA RICA, CCARABAMBA Y			
POMACOCOA	1.326	43,669	19,409
CUNYAC-PACHACLLA; LIRCAY-ANCHONGA; ANCHONGA-TUCO			
TUCO-CCOCHACCASA; EMP.(HUANCAVELICA-LIRCAY)-PONGOS	44.175	1,454,825	646,589
EMP.(HUANCAVELICA-LIRCAY)-CCARHUAC; EMP.(PUCAPAMPA-			
CCARHUAC)-PANTACHI NORTE; PUCAPAMPA-PARCO ALTO-			
CHONTACANCHA; PARCO-ALTO ROSA ANTONIETA	50.37	1,658,847	737,265
PAVIMENTACION DE CALLES: ANCHONGA, TUCO,CCARHUAC,			
PARCO ALTO, CHONTACANCHA Y PANTACHI NORTE	1.244	40,968	18,208
PALCA-AURAHUA-CHUPAMARCA	58.00	1,910,126	848,945
PALCA-TANTARA	26.00	856,265	380,562
EMP. R101-SAN MIGUEL DE HUALHUA-HUARIBAMBA	10.00	329,332	146,370
CHUPURO-SOCOS-PTE. RUMICHACA	52.00	1,712,449	761,088
<b>TOTAL</b>	<b>3047.50</b>	<b>99,248,596</b>	<b>44,110,487</b>

PROYECTO DE RESOLUCION

PERU. PRÉSTAMO /OC-CO AL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERU

(Proyecto de Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Rurales)

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 a éste un préstamo destinado a cooperar en el financiamiento de un proyecto de Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Rurales. Dicho financiamiento será por una suma total de hasta US\$90.000.000, o su equivalente en otras monedas, excepto la de la República del Perú, que formen parte de los recursos del capital ordinario del Banco, y se sujetará a las "Condiciones Contractuales Especiales" y a los "Plazos y Condiciones Financieras" del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.