

Documento de Cooperación Técnica (CT) no reembolsable

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Perú
▪ Nombre de la CT:	Diseño del Programa de Infraestructura vial para la Competitividad 2 (PROREGION 2)
▪ Número de CT:	PE-T1517
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Capristan Miranda, Rafael (INE/TSP) Líder del Equipo; Leano, Juan Manuel (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Baskovich, Jele (CAN/CPE); Espinoza Carmona, Fabiola (INE/TSP); Guadeamus Pescoran, Pamela Denisse (CAN/CPE); Mendoza Benavente, Horacio (LEG/SGO); Mix Vidal, Richard Alexander (INE/TSP); Robles Nizama, Yesmin Maslinitza (CAN/CPE); Rodríguez Gonzalez, Roberto Eduardo (INE/TSP); Wendy Moreano (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	PE-L1279.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	16 Sep 2022.
▪ Beneficiario:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones / Provías Descentralizado
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$350,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	15 de diciembre de 2022
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CAN/CPE-Representación Perú
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Integración económica; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

II. Descripción del préstamo asociado

- 2.1 La presente CT se estructura en el marco del préstamo PE-L1279 - Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad 2 (PROREGION 2), actualmente en preparación. Este préstamo busca mejorar los sistemas logísticos subnacionales del Perú, a través de intervenciones en tramos priorizados de la Red Vial Departamental (RVD), que resultarán en reducción de los Costos de Operación Vehicular (COV) y de tiempos de viajes en las vías intervenidas. El logro de este objetivo contribuirá a mejorar la competitividad e integración económica del país, con un enfoque en resiliencia al Cambio Climático. Este programa corresponde a una segunda etapa del trabajo que el Banco viene haciendo con el Gobierno del Perú (GdP) a través del préstamo [5247/OC-PE](#), aprobado en 2021.

III. Objetivo y justificación de la CT

- 3.1 El objetivo de la CT es apoyar la preparación del Programa de Infraestructura Vial para el Competitividad 2 PROREGIÓN 2 (PE-L1279). Entre los principales estudios que serán financiados por esta CT están los estudios complementarios de impacto ambiental y social, análisis de aporte de Cambio Climático (CC), evaluación económica del programa, y el diseño de las principales acciones transversales que serán incorporadas en el programa como enfoque de género y diversidad, digitalización e integración.
- 3.2 La deficiente infraestructura en la Red Vial Departamental (RVD) explica el bajo desempeño logístico de potenciales cadenas de exportación agrícolas no tradicionales en Perú¹. El 85% de los 27.824 km de la RVD permanecen sin pavimentar, dificultando el acceso de productores del interior del país a mercados de consumo e insumos, implicando altos costos logísticos.
- 3.3 La calidad de las carreteras es el aspecto peor calificado en índices globales de competitividad y desempeño logístico². En 2017, la RVD pavimentada (3.696 km) contaba con el 89,5% de sus vías en condiciones inadecuadas³, mientras las no pavimentadas (21.608 km) con el 40,7%. Además, los análisis logísticos⁴ indican que los tiempos de tránsito en los CVA son elevados y que gran parte de la RVD no soporta niveles de tráfico pesado.
- 3.4 La inversión destinada a mejorar el estado de la RVD y asegurar su transitabilidad y estándares de servicio resulta insuficiente. Esto es agravado por las interrupciones derivadas de eventos atribuibles a efectos del Cambio Climático (CC). El costo de transporte es el más alto entre los costos logísticos en cadenas de exportación peruanas, alcanzando un tercio para el cacao y la quinua. Al sumar los costos de daños en el traslado del producto, este porcentaje asciende a la mitad del costo logístico. La Encuesta Nacional de Logística para Perú evidencia que los costos logísticos respecto al nivel de ventas de las empresas representan entre el 15,7% y el 21,1% del total. Los mayores costos logísticos lo tienen las microempresas.
- 3.5 La evidencia muestra que las intervenciones en infraestructura vial subnacional mejoran la accesibilidad y generan impactos positivos en la productividad al reducir costos y tiempos de traslado⁵. La intervención apunta a resolver los principales cuellos de botella sobre la RVD identificados en el Plan Nacional de Logística Subnacional: (i) elevados tiempos de acceso a corredores principales; y (ii) altos Costos de Operación Vehicular (COV) por condiciones inapropiadas.
- 3.6 En cuanto a los aspectos de género y diversidad el país presenta grandes desafíos considerando que en el sector transporte y comunicaciones, solo el 2% de los trabajadores son mujeres mientras que, a nivel académico, en carreras STEM solo el 33% de las egresadas son mujeres. La brecha de participación laboral de la mujer es

¹ Estudio de Preinversión, PROREGION 2, sección 3 (pág. 403-410).

² Reporte Global de Competitividad (Foro Económico Mundial) y de Desempeño Logístico (Banco Mundial).

³ Es decir, que no cumplen con los niveles de servicio establecidos por las normas de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles.

⁴ Plan de Logística en Vías Subnacionales.

⁵ Estudios de impacto y evaluaciones ex post confirman el vínculo entre productividad y conectividad del transporte (Diechmann et al, 2000; Henderson et al, 2001; Limao y Venables, 2001; Rattanatay, 2007; Banco de Desarrollo Asiático, 2008; Limi et al., 2015; entre otros).

significativa⁶. En 2021, solo el 63,7% de mujeres de 15 años y más participaba en actividades económicas, frente al 82,4% de los hombres⁷. Se evidencia una fuerte segregación ocupacional relacionada con brechas salariales y calidad del empleo⁸. Además, en 2017 existían 3.351.919 Personas con Discapacidad (PcD) (10,4% de la población), donde el 55,2% era población inactiva⁹. Pese a la existencia de la Ley N° 29.973, que establece un mínimo de un 5% de PcD en entidades públicas y un 3% en empresas privadas, persisten desafíos para alcanzar las cuotas mínimas de contratación de PcD.

- 3.7 En términos de digitalización, el ciclo de proyectos viales en Perú no incorpora tecnologías que permitan una gestión integrada de activos viales en la RVD. Existe una necesidad de incorporar nuevas y mejores herramientas tecnológicas para lograr mayor efectividad en las intervenciones y eficiencia en el uso de recursos destinados a la infraestructura vial.
- 3.8 El GdP está preparando el programa PROREGION 2 a fin de intervenir en la red vial departamental de Perú, con acciones rehabilitación, mejoramiento, conservación, así como el fortalecimiento de las capacidades regionales en temas de gestión vial. En este contexto, para la preparación de la operación se requerirá un conjunto de estudios que serán realizados en el marco de la presente CT. Dentro de estas actividades se encuentran, por ejemplo, la complementación de estudios ambientales y sociales de los corredores de la muestra, a fin de asegurar el cumplimiento del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS), así como el desarrollo de diversos instrumentos ambientales y sociales para la gestión del programa, la cuantificación del aporte de la operación a adaptación de CC y la evaluación económica del programa, entre otras.
- 3.9 Asimismo, se requerirán análisis específicos para asegurar que el programa a prepararse esté alineado con las áreas prioritarias del Banco. Para esto se diseñarán diversas actividades transversales a ser incorporadas en el programa, como el enfoque de género y diversidad, digitalización, integración, entre otros temas relevantes para la preparación de PROREGION 2.
- 3.10 **Alineación estratégica.** La CT se alinea con la Estrategia del Grupo BID con el país 2022-2026 (GN-3110-1), específicamente con el objetivo estratégico de mejorar la oferta de infraestructura.
- 3.11 La CT se alinea con la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023 (AB-3190-2) en los desafíos de desarrollo de: (i) Inclusión Social e Igualdad, al apoyar el diseño de elementos que permitan generar empleo productivo en las áreas de influencia del proyecto, mejorando la inclusión social; (ii) Productividad e Innovación, al apoyar el diseño de los elementos de tecnología para la digitalización de la gestión de activos viales; y (iii) Integración Económica, al desarrollar una metodología para análisis de cadenas productivas para el Perú. También se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, ya que, los estudios de se realizarán con perspectiva de género e inclusión de personas con discapacidad (PcD); y (ii) Cambio Climático (CC) y Sostenibilidad Ambiental, al

⁶ [Banco Mundial, 2019.](#)

⁷ [CEPAL, 2021.](#)

⁸ [Das, S. y Kotikula, A. 2019.](#) Perú indica un índice de Duncan alto de 0,483 puntos, por sobre países como Brasil (0,473), México (0,468), Uruguay (0,46) y Ecuador (0,431).

⁹ Según el [Censo de 2017.](#)

desarrollar un estudio para el análisis de redundancia para muestra de proyectos del programa, con foco en resiliencia al cambio climático. El programa también contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12) mediante los indicadores de “vías construidas o mejoradas (km)” y “beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del CC (#)”.

- 3.12 La CT se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), promoviendo el acceso a los servicios de infraestructura; y es consistente con: (i) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12), al mejorar el desempeño logístico de le Perú, promoviendo el desarrollo de servicios logísticos eficientes y sostenibles; y (b) CC (GN-2835-8), al incluir un enfoque especial en la definición de acciones para la adaptación al CC; y (ii) los Planes de Acción de: (a) Género para Operaciones 2020-2022 (GN-2531-19); y (b) Diversidad para Operaciones 2019-2021 (GN-3001).
- 3.13 A su vez, la CT se alinea con el fondo OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B) (GN-2819-14), al mejorar la calidad de los proyectos de infraestructura en ALC y mejorar el desempeño, la calidad y la sostenibilidad de los servicios de infraestructura.

IV. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

- 4.1 Para lograr estos objetivos, la CT contará con cuatro componentes:
- 4.2 **Componente I: Estudios complementarios para la preparación de la operación (US\$240.000).** Este componente tiene como objetivo desarrollar los insumos necesarios para la preparación del programa PROREGION 2. Financiará los siguientes estudios: (i) estudios complementarios ambientales y sociales para la muestra de caminos; (ii) diseño de instrumentos ambientales y sociales; (iii) análisis de aporte al cambio climático; (iv) evaluación económica del programa; y (v) metodología de evaluación de impacto con enfoque de género.
- 4.3 **Componente II: Diseño de temas transversales del programa (US\$90.000).** Este componente tiene como objetivo fortalecer la preparación del programa PROREGION 2 a través de actividades principalmente relacionadas con género, diversidad, digitalización e integración, entre otras. Financiará los siguientes estudios: (i) plan de acción para la incorporación de enfoque de género y diversidad en el programa, especialmente de la incorporación de la mujer en las actividades no tradicionales de la cadena de valor de transporte; (ii) iniciativas de digitalización en las vías a ser intervenidas, así como para el seguimiento y monitoreo; y (iii) diseño del análisis de cadenas de valor de los productos que circulan por las vías a ser intervenidas, incluyendo empresas lideradas o con alta participación de mujeres.
- 4.4 **Componente III: Diseminación y conocimiento (US\$20.000).** Financiará el diseño del material relevante que resulte de las consultorías que desarrollen en el marco de la presente CT para su divulgación.
- 4.5 El presupuesto indicativo de la CT será de US\$350.000. Este será financiado en su totalidad por el fondo OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B). No existirá una contrapartida. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro.

Presupuesto Indicativo

Componente	Descripción	BID/Fondo W2B	Financiamiento Total
Componente I: Estudios complementarios para la preparación de la operación.	Elaboración de Instrumentos Socioambientales del programa (MGAS y SGAS)	US\$40.000	US\$40.000
	Elaboración de Evaluaciones Ambientales y Sociales (EAS), Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y Planes de Participación de partes interesadas para proyectos de la muestra del programa	US\$130.000	US\$130.000
	Análisis de redundancia para muestra de proyectos del programa	US\$40.000	US\$40.000
	Revisión de evaluación económica del programa	US\$15.000	US\$15.000
	Diseño de metodología de evaluación de impacto con enfoque de género	US\$15.000	US\$15.000
Componente II: Diseño de temas transversales del programa.	Plan de acción para la incorporación de enfoque de género y diversidad en cadena de valor de PROREGION	US\$25.000	US\$25.000
	Análisis de digitalización para levantamiento de información en vías intervenidas por el programa	US\$35.000	US\$35.000
	Desarrollo de metodología para análisis de cadenas productivas en el programa	US\$30.000	US\$30.000
Componente II: Diseminación y conocimiento.	Desarrollo y diagramación de materiales de comunicación	US\$20.000	US\$20.000
Total		US\$350.000	US\$350.000

V. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 La agencia ejecutora será el Banco, a solicitud del Gobierno de Perú, a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP). El Banco realizará las contrataciones de acuerdo con los métodos y políticas de adquisiciones establecidos del BID, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo con la política GN-2303-28.
- 5.2 La División de INE/TSP será el encargado de la preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, la elaboración de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas, y la negociación de los contratos respectivos. Además de los componentes mencionados anteriormente, se espera que el personal del BID brinde conocimiento especializado técnico y de primera mano en las actividades que serán implementadas en todos los componentes. El resultado de este apoyo se materializará a través de reportes, talleres, presentaciones en eventos, entre otros. Esto es esencial para la correcta aplicación de la CT y para garantizar una adecuada ejecución de los fondos de la presente CT.

- 5.3 El Banco buscará asegurar la ejecución oportuna de los estudios, de conformidad con los lineamientos de productos de CT. El valor agregado del Banco está en su amplia experiencia en temas de la presente CT como son los temas de infraestructura de transporte, aspectos ambientales y sociales, CC, entre otros.
- 5.4 Además, muchos de los elementos previstos en la presente CT son elementos de valor agregado que el Banco promueve incorporar en los programas.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 El riesgo principal es la falta de acceso a la información requerida para la elaboración de los análisis. En caso de recurrir a fuentes primarias, este riesgo será mitigado a través de la relación del Banco con los actores de los sectores público y privado de los países que se analizarán, tanto por los proyectos que ya fueron financiados, como por la asistencia técnica que se les ha brindado en el sector, dado que serían ellos los encargados de suministrar esa información. En caso de que esto sea insuficiente, se podrá recurrir a fuentes secundarias de información, como reportes previos y estudios similares para la elaboración de los análisis y reportes que sustentarán las consultorías a realizarse.
- 6.2 Por efectos de la pandemia se priorizarán medidas tendientes a la mitigación de eventuales riesgos para los equipos involucrados con esta CT. Las medidas comprenden, entre otros aspectos, la adquisición remota de información primaria, fortalecimiento de búsqueda y priorización de fuentes de información, y consideración de parámetros de bioseguridad para eventuales actividades presenciales.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

- 7.1 No se consideran excepciones a las políticas del Banco.

VIII. Salvaguardias ambientales

- 8.1 Esta CT financiará estudios socioambientales para la construcción de los instrumentos sociales y ambientales que formarán parte del programa PE-L1279. Estos estudios se incluyen dentro del alcance del MPAS.

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente - PE-T1517](#)

[Matriz de Resultados - PE-T1517](#)

[Términos de Referencia - PE-T1517](#)

[Plan de Adquisiciones - PE-T1517](#)