

PERÚ

PLATAFORMA LOGÍSTICA AL SUR DE PERÚ

(PE-T1038)

PLAN DE OPERACIONES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Miroslava E de Nevo, Jefe de Equipo (INE/TSP), Marelía Martínez (consultora), Juan Manuel Leño (TSP/CPE), Juan Carlos Pérez-Segnini (LEG/SGO), Isabel Cardona(INE/TSP).

INDICE

I.	RESUMEN EJECUTIVO	2
II.	MARCO DE REFERENCIA Y JUSTIFICACIÓN.....	2
	A. Competitividad del País y retos de corto plazo	2
	B. Marco institucional en Perú.....	3
III.	EL PROGRAMA	5
	A. Objetivos y descripción	5
	B. Componentes	6
IV.	COSTO Y FINANCIAMIENTO	7
V.	EJECUCIÓN DEL PROGRAMA	8
	A. Organismo ejecutor	8
	B. Ejecución y administración del proyecto	8
	C. Período de ejecución y calendario de desembolsos.....	8
VI.	MONITOREO Y EVALUACIÓN	8
VII.	BENEFICIOS DEL PROGRAMA Y RIESGOS	8
	A. Beneficios y beneficiarios	8
	B. Riesgos	9
VIII.	REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL	9
	A. Fecha de revisión CESI	9
	B. Medidas tomadas para evitar impactos sociales y ambientales negativos	9

ANEXOS

ANEXO I	Marco Lógico
ANEXO II	Plan de Adquisiciones
ANEXO III	Presupuesto Detallado

DATOS BÁSICOS SOCIOECONÓMICOS

Los datos básicos socioeconómicos, incluyendo información sobre deuda pública, se encuentran disponibles en la siguiente dirección:

<http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata>

INFORMACIÓN DISPONIBLE EN LOS ARCHIVOS DE INE/TSP

Plan Intermodal de Transporte de Perú – PIT I

Términos de Referencia <http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=852653>

Antecedentes y Definiciones <http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=848572>

Carta de No Objeción [IDBDOCS-#917071-PE-T1038. Carta de No Objecion](#)

SIGLAS Y ABREVIATURAS

ANATEC	Asociación Nacional de Transporte Terrestre de Carga
APACIT	Asociación de Peruana de Agentes de Carga Internacional
APEC	Acuerdo de Cooperación Económica del Asia-pacífico
CONFIEP	Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas
CONUFDI	Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías
COTRAP	Confederación de Transportadores
DGCT	Dirección General de Circulación Terrestre
FGCE	Fondo General de Cooperación de España
GdP	Gobierno de Perú
IIRSA	Iniciativa de Integración Regional de Suramérica
INDECOPI	Instituto de la Defensa de la Competencia y de Protección de la Propiedad Intelectual
MINCETUR	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
MTC	Ministerio de Transporte y Comunicaciones
OGPP	Oficina General de Planificación y Presupuesto
OSITRAN	Organismo Supervisor de Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
PIT	Plan Intermodal de Transporte
PPP	Participación Pública/Privada
PROINVERSION	Agencia de Promoción de la Inversión Privada de Perú
PYMES	Pequeñas y Medianas Empresas
SUNAT	Superintendencia Nacional de Administración Tributaria
TLC	Tratado de Libre Comercio
UNT	Unión Nacional de Transportistas Dueños de Carros

PLATAFORMA LOGÍSTICA EN EL SUR DEL PERÚ

(PE-T1038)

I. RESUMEN EJECUTIVO

Organismo Ejecutor	Banco Interamericano de Desarrollo
Beneficiarios	Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Gobiernos Regionales y locales del Sur de Perú, operadores logísticos, sector empresarial.
Financiamiento	Fondo General de España (FGCE) € 388.401 Contraparte <u>€ 93.456</u> Total € 481.857
Objetivos	Apoyar al GdP en los estudios requeridos para la implantación de una plataforma logística en el Sur de Perú a ser gestionada a través de una asociación de actores públicos (nivel central, regional y local) y del sector privado, orientada a promover la diversificación de servicios logísticos a los productores en el área de influencia, particularmente PYMES. Específicamente, la CT apoyará mediante la elaboración de estudios de localización y preinversión, así como con los estudios legales e institucionales requeridos para la promoción de la participación privada en la provisión del servicio mediante esquemas público/privados (PPP) y el diseño de la concesión.
Plazos	Período de Ejecución: 18 meses Período de Desembolso: 22 meses
Condiciones especiales	No aplica
Excepciones a las políticas del BID	No hay excepciones a la política del Banco.
Revisión social y ambiental	El CESI revisó el perfil de la cooperación técnica en su reunión 25-06 del 22 de junio de 2006 y no hubo comentarios a la viabilidad ambiental y social.
Beneficios	Se espera promover una mayor organización del sistema de distribución de mercancías e integración funcional de las cadenas logísticas y, por ende, un uso más eficiente de la infraestructura de transporte. Se espera contribuir a generar oportunidades para el crecimiento de las PYMES que operan en el área de influencia y del propio sector de operadores logísticos y de transporte, generando oportunidades de negocio para pequeños operadores.
Coordinación con otras agencias	La CT complementa el apoyo del BID y Banco Mundial en Competitividad y da continuidad a los esfuerzos de ordenamiento del sector transporte iniciados con el Plan Intermodal de Transporte (PIT) financiado por el Banco, y a los estudios en preparación para la Fase II del PIT “Servicios Logísticos”.

II. MARCO DE REFERENCIA Y JUSTIFICACIÓN

A. Competitividad del País y retos de corto plazo

- 2.1 Diversos estudios elaborados en los últimos años destacan los problemas de baja competitividad de la economía de Perú y la tendencia al deterioro de su índice de competitividad; en 2005 este índice bajó 10 puntos respecto al año precedente, ubicándose el país en el puesto 68 a nivel mundial. En este contexto, el país acaba de firmar un Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos y está negociando acuerdos similares con países miembros de la APEC (Acuerdo de Cooperación Económica del Asia-Pacífico), entre ellos Singapur, Tailandia y China.
- 2.2 Entre las causas del bajo nivel de competitividad, destacan los elevados costos logísticos que se ubican entre los más altos de la Región: en 2001 representaron, en promedio, el 31% de los costos logísticos totales, mientras que en países como Chile este valor fue del 15%. Esta distorsión se debe a que el sistema adolece de una oferta de servicios y de prácticas logísticas pobres e ineficientes. La oferta es poco diversificada, limitada casi exclusivamente a servicios de transporte en su mayoría dominados por proveedores que operan informalmente y con activos que tienen en promedio 18 años de vida útil, con limitado acceso a financiamiento y, por ende, a la modernización.
- 2.3 La operación de servicios de transporte es poco eficiente. No se garantiza al cliente calidad, regularidad o confiabilidad en el servicio. Parte de la problemática deriva de una flota excesiva producto de la liberalización del transporte de la década del '90. A esto se suma una composición de la demanda dominada por envíos pequeños, dado que el parque industrial está fundamentalmente compuesto por Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES). En tal sentido, los numerosos operadores compiten por los escasos volúmenes de envíos, resultando como consecuencia en tarifas muy deprimidas que no permiten cubrir los costos de operación. Un indicador claro de esta desfavorable relación oferta demanda es que el kilometraje anual promedio por vehículo industrial oscila alrededor de 60.000-70.000 km/veh año vs. 120.000 km/veh año que se registra en países desarrollados.
- 2.4 No existen esquemas de compensación que, como las bolsas virtuales de carga, permitan corregir fallas de información del mercado que se traduce en una proporción significativa de retornos vacíos. La logística de retorno es casi nula, afectando el servicio al cliente. En este contexto, el servicio que predomina es el de carga completa aún cuando el envío no lo justifique, por lo que los operadores tratan de consolidar incurriendo en costos de almacenaje y demoras. No existen organizaciones ni infraestructura para operar en red y pocas empresas ofrecen servicios logísticos de valor agregado, los servicios de carga fraccionada o semiconsolidada no existen. Toda esta situación genera problemas adicionales tales como tiempos de conducción excesivos, velocidades elevadas, escaso mantenimiento de vehículos, con consecuencias adversas sobre la seguridad vial.

- 2.5 Desde el punto de vista de prácticas empresariales en el sector productivo destaca la tendencia a cubrir el riesgo de ruptura de servicios con inventarios elevados, llegando a niveles que triplican el de otros países de la Región. Persiste un uso limitado de modelos de gestión de almacenes, comandos, inventarios, etc. La tercerización es casi nula, en la mayor parte de los casos se limita al transporte y actividades logísticas independientes más que a una delegación de la gestión y/o del “paquete” de servicios, por lo que existe un círculo vicioso entre ausencia de demanda y oferta restringida de operadores logísticos. Existe escasa innovación en el sector y los incentivos a la Investigación y Desarrollo son casi nulos. Finalmente, los esquemas de distribución dominantes son los tradicionales, basados en almacenes más que en el uso de plataformas multifuncionales gestionadas por terceros, situación que se extiende también a las PYMES, que manejan inventarios y almacenes de forma individual.
- 2.6 Una solución encontrada en países desarrollados para contrarrestar estas ineficiencias a lo largo de cadenas son las plataformas logísticas promovidas y gestionadas parcialmente por el sector público. Estas infraestructuras reúnen un conglomerado de servicios logísticos brindados por operadores diversos y que sirven tanto al mercado nacional como el internacional. En esencia, es un desarrollo inmobiliario y de servicios especializados que promueve economías de aglomeración. Las plataformas logísticas son gestionadas normalmente a través de esquemas mixtos público/privado, aún cuando se encuentran modelos de carácter exclusivamente público o privado. El sector público es responsable de la urbanización de los terrenos, garantizar el acceso adecuado – intermodal, si fuese el caso –, y gestionar los permisos requeridos, en tanto que el sector privado puede contribuir al financiamiento al participar en la sociedad de desarrollo, y posteriormente en forma independiente cuando las empresas interesadas adquieren o rentan lotes de terrenos para el desarrollo de sus actividades.

B. Marco institucional en Perú

- 2.7 Varios actores clave están involucrados en la gestión de infraestructura y servicios logísticos en el país. Destacan en el sector público central, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) cuya Dirección General de Circulación Terrestre (DGCT) es responsable de otorgar permisos y supervisar la operación de empresas prestadoras de servicio y transporte y logística; la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), responsable de fiscalizar el tránsito interior de mercancía, así como fiscalizar todos los agentes implicados en la cadena de comercio internacional, por cuanto los mismos se rigen por la Ley General de Aduanas; la INDECOPI, responsable de velar por la calidad del servicios a los usuarios y por la libre competencia; el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), responsable de la política de promoción del comercio exterior y a cargo de las zonas francas; y la OSITRAN, encargada de velar por la regulación de la infraestructura de transporte concesionada. Los gobiernos regionales y locales no sólo deben velar por la coherencia de un proyecto de esta naturaleza con los planes regionales y urbanos de desarrollo, sino que podrían tener que participar activamente en la provisión de terrenos y de servicios de red.

- 2.8 En el sector privado destacan en el nivel nacional, por parte de los prestatarios de servicios, la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Carros (UNT), el gremio más importante y compuesto de pequeños transportistas; la Asociación Nacional de Transporte Terrestre de Carga (ANATEC); la Confederación de Transportadores (COTRAP); y la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional (APACIT). En el nivel regional existen multiplicidad de gremios en muchos de los casos especializados en sectores específicos; la relevancia de cada uno de estos resta a determinar en cada caso particular.
- 2.9 Los usuarios exportadores se agrupan en el Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías (CONUDFI), integrada por la Asociación de Exportadores, la Cámara de Comercio de Lima, la Sociedad Nacional de Industrias, la Sociedad Nacional de Pesquería, la Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía, y la Asociación de Agentes de Aduana. Los pequeños empresarios se agrupan en organismos como la Cámara de Comercio de Lima y la Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas (CONFIEP).
- 2.10 Estrategia del País. El GdP impulsa activamente acciones de facilitación del comercio y transporte, como forma de prepararse para competir mejor en mercados foráneos y a la vez preparar la oferta doméstica para competir ante bienes importados. Ha iniciado procesos de simplificación de trámites de comercio exterior e impulsa acciones de expansión de la infraestructura de transporte, adjudicando la concesión de un nuevo muelle de contenedores en El Callao, iniciado la preparación de estudios de modernización del muelle 5, concesionado el Aeropuerto Jorge Chávez y algunos ejes viales críticos en la red nacional, buscando en todos los casos cubrir rezagos y lograr mayor eficiencia.
- 2.11 En lo que respecta a requerimientos del mercado interno, la actividad se ha concentrado en la dotación de infraestructura vial y planificación. En 2005 se culminó el Plan Intermodal de Transportes (PIT), con lo cual el GdP cuenta con una identificación precisa de necesidades de inversión y de actuación en materia de política y operación, deseándose elaborar una segunda fase de este plan, el PIT II, Logística y operación de servicios de transporte, con miras a identificar necesidades desde la perspectiva de los usuarios de la infraestructura. El país participa activamente en la Iniciativa de Integración Regional de Suramérica (IIRSA) y ha iniciado la preparación de varios proyectos de apoyo logístico (puertos fluviales y centros logísticos) y pasos de frontera con los países vecinos, con miras a fortalecer los vínculos intrarregionales.
- 2.12 Estrategia del Banco. La estrategia para el sector transporte apoya la mejora de la competitividad mediante la expansión de la infraestructura vial, contribuir a la integración regional, desarrollar la logística y la regulación del transporte y tránsito terrestres e, incrementar la participación del sector privado en la provisión de infraestructuras y servicios de transporte. Asimismo busca trabajar con los gobiernos subnacionales para mejorar su capacidad de gestión de las infraestructuras y servicios de transporte a su cargo. Esta CT es consistente con la estrategia del Banco de promover infraestructura nodal logística, bajo el esquema

de APP (Asociaciones Público Privadas)¹ y con la participación activa de los gobiernos regional y local, así como, eventualmente, de las cámaras de industria y comercio, y las asociaciones de transportistas.

- 2.13 Estrategia del Programa. Las exportaciones no tradicionales y los bienes comerciales a nivel nacional todavía sufren un impacto elevado de los costos logísticos en los costos de producción, lo que limita la capacidad para competir en mercados domésticos, regionales e internacionales. Esta CT busca realizar los estudios requeridos para el desarrollo de una plataforma logística que atienda los servicios de transporte y promueva la diversificación de la oferta de servicios a los productores del área de influencia del corredor Bioceánico Sur y el corredor agroindustrial costa sur.
- 2.14 Participación del Banco. El BID ha venido realizando actividades de asistencia técnica y difusión en la temática de logística y facilitación del comercio y el transporte, con miras a identificar y e implementar acciones de carácter público o mixto que contribuyan a promover la diversificación de servicios logísticos.. En este sentido, viene apoyando al país en la financiación del PIT II, el proyecto Pasos de Frontera, el programa de Seguridad Portuaria y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Se realizó un seminario de logística y facilitación del comercio y transporte que contó con amplia aceptación y se tienen programados seminarios regionales, uno de los cuales se efectuó en el área de influencia de esta CT.

III. EL PROGRAMA

A. Objetivos y descripción

- 3.1 El objetivo de esta CT es el desarrollo de los estudios preparatorios para la implantación de una plataforma logística en el sur de Perú que atienda los servicios de transporte viales y provea de servicios logísticos de alto valor agregado a los productores en el área de influencia y, en particular, a las PYMES, y que será potencialmente gestionada mediante una asociación público-privada.
- 3.2 De forma específica, se busca apoyar la elaboración de estudios de localización, estudios de diseño conceptual y operativo, y de preinversión de la plataforma, a la vez que los estudios legales e institucionales requeridos y actividades de diálogo público/privado para la promoción de esquemas de participación pública/privada (PPP) en la provisión de la infraestructura y los servicios asociados.

¹ / Bajo este esquema se buscaría lograr un esquema en donde el sector privado y el sector público lleven el proyecto adelante bajo un esquema de distribución de riesgos y responsabilidades.

B. Componentes

- 3.3 La CT financiará la contratación de los servicios de consultoría con una firma consultora que desarrollará los siguientes tres componentes: a) Elaboración de estudios de diseño conceptual y operativo y de macro y micro localización de la plataforma logística; b) diseño del mecanismo institucional para su construcción y operación; c) diseño del paquete de concesión; y d) apoyo al monitoreo y supervisión del proyecto. El contenido detallado de las actividades y tareas incluidas en cada componente esta descrito en los Términos de Referencia (TdR).² El estudio está dirigido a la región Sur de Perú, en la zona de influencia del Corredor Bioceánico Sur, que integra la región de Arequipa con el altiplano ganadero de la zona del lago Titicaca (Juliaca y Puno), Bolivia, Cuzco, Madre de Dios y Brasil. Contempla igualmente el corredor agroindustrial Costa Sur, referido a los valles y pampas irrigadas de Arequipa, Tacna y Moquegua.

1. Componente 1: Estudio de Localización

- 3.4 El componente contempla la elaboración de los estudios de diseño conceptual y operativo y de macro y micro-localización de la plataforma logística, partiendo del conocimiento detallado de los patrones logísticos de las diversas cadenas productivas existentes en la zona. Una vez definida la localización, se ejecutarán los estudios de preinversión y ambientales a nivel de factibilidad requeridos para viabilizar el proyecto.
- 3.5 Actividades: a) Elaboración de estudios de diseño conceptual y operativo y de localización, incluyendo la definición y caracterización del área de influencia, identificación de patrones logísticos, segmentación de cadenas y familias logísticas y evaluación de su desempeño con miras a identificar oportunidades de oferta de servicios diversificados, identificación de necesidades de oferta nodal, con un horizonte de 20 años y propuesta de solución. Síntesis de necesidades y propuesta de macro-localización y micro-localización, con base en el modelo funcional y la disponibilidad de espacio necesaria para el tipo de proyecto; b) Elaboración de los estudios de preinversión y ambientales de la plataforma logística carretera requeridos para viabilizar el proyecto, incluyendo generación de alternativas, estimados de costos, y realización de estudios de factibilidad socioeconómica, ambiental y financiera.

2. Componente 2: Mecanismo Institucional

- 3.6 Este componente incluye el diseño del mecanismo institucional idóneo para la puesta en marcha de un proyecto de esta naturaleza, con base en el entorno institucional y de actores relevantes de la zona. Complementariamente, financia el diseño e implementación de actividades dirigidas a viabilizar el proyecto
- 3.7 Actividades: a) Diseño institucional para la puesta en marcha del proyecto, incluyendo la definición de los actores clave que deben participar en el proyecto y su rol en materia de planificación, promoción, desarrollo inmobiliario y futura

² El borrador de TdR para la contratación de la firma se encuentra en los archivos técnicos del proyecto.

gestión de la plataforma logística, diseño de esquema legal idóneo durante las fases de inversión y operación. Diseño de incentivo a pequeños proveedores logísticos para operar en la plataforma; b) Diseño del mecanismo de concertación de gobiernos central, regional y local, actores privados y cámaras en la futura gestión de la plataforma y sensibilización de dichos actores. Apoyo al diálogo público/privado y talleres de diseminación de buenas prácticas; c) diseño a nivel de factibilidad, incluyendo temas técnicos, socioeconómicos, institucionales, socio-ambientales y financieros; y d) identificación de actores privados, proveedores actuales de servicios de transporte y logísticos, y de sus capacidades, potencialidades y necesidades para evolucionar hacia proveedores logísticos de mayor proyección.

3. Componente 3: Diseño Legal e Institucional de la Concesión

- 3.8 Este componente está dirigido a diseñar el paquete de concesión en conformidad con los lineamientos del país, en particular de PROINVERSIÓN, en materia de participación privada en la provisión de infraestructura.
- 3.9 Actividades: Elaboración de la documentación requerida para el llamado a concesión, incluyendo expediente técnico, aspectos socioambientales, documentación legal y financiera requerida para el llamado a concesión bajo la figura PPP.

4. Componente 4 Apoyo al Monitoreo y Supervisión

- 3.10 La CT financiará la contratación de los servicios de un especialista que apoyará al MTC y al equipo del Banco en monitorear y evaluar el trabajo técnico de la firma consultora y en el proceso de toma de decisiones respectivo

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 4.1 El costo total de la CT es de 481.857€ de los cuales 388.401€ serán financiados por el Fondo General de España (FGCE) administrado por el Banco y el aporte local asciende a 93.456€. La contrapartida local, que será principalmente en especie, corresponde al personal que el MTC asigne para las distintas especialidades que intervienen en el estudio y para el levantamiento de información y los gastos de logística asociados, tales como oficina de soporte, espacio para talleres y otros. El detalle del presupuesto se presenta en Anexo III.

Tabla de Costos (cantidades en Euros)

Actividad	Local	BID/FGCE	TOTAL
Estudio de Localización	16,582	58,860	75,442
Estudio de Preinversión	0	169,120	169,120
Diseño legal e institucional de la concesión	0	111,740	111,740
Diálogo Público/Privado	5,514	10,400	15,914
Supervisión de la operación		38,281	38,281
Gastos Locales (contraparte técnico y logístico)	71,360	-	71,360
TOTAL	93,456	388,401	481,857

V. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. Organismo ejecutor

- 5.1 De acuerdo al convenio suscrito entre el Gobierno de España y el Banco para el establecimiento del Fondo General de Cooperación de España (FGCE), la responsabilidad por esta Cooperación Técnica le corresponde al Banco. La responsabilidad técnica y básica será INE/TSP y las contrataciones serán llevadas a cabo por la División de Transporte del Banco (INE/TSP) usando los procedimientos del Banco (GN-2349-7 y GN-2350-7).

B. Ejecución y administración del proyecto

- 5.2 El Banco se encargará de realizar la supervisión de la firma consultora. Dada la complejidad técnica de las actividades y el nivel de especialización requerido, se contratará un supervisor que se encargará a su vez de ser el enlace entre la firma consultora, el MTC y el Banco. En el MTC la Oficina General de Planificación y Presupuesto (OGPP) será la contraparte técnica del Banco.
- 5.3 El MTC apoyará al Banco en la supervisión técnica de las labores de la firma consultora y acompañará actividades del supervisor del Banco; para ello, asignará un equipo de contraparte de al menos dos profesionales en los campos de planificación del transporte y operación del transporte.

C. Período de ejecución y calendario de desembolsos

- 5.4 La CT será ejecutada en 18 meses y desembolsada en 22 meses contados a partir de la fecha de firma del convenio de la presente cooperación técnica.

VI. MONITOREO Y EVALUACIÓN

- 6.1 INE/TSP supervisará y será administrativamente responsable del contrato del consultoría; INE/TSP actuará en estrecha colaboración con la Representación en Perú. El equipo del Banco supervisará al consultor y aprobará sus informes en coordinación con el MTC, en un lapso máximo de dos semanas posterior a su recepción.

VII. BENEFICIOS DEL PROGRAMA Y RIESGOS

A. Beneficios y beneficiarios

- 7.1 El proyecto debe generar beneficios como consecuencia de una mayor organización de los servicios logísticos a la producción y distribución de bienes en el área de influencia de la plataforma logística y, por ende, un uso más eficiente de la infraestructura. Desde el punto de vista social, se espera que el proyecto contribuya a generar oportunidades para el crecimiento de las PYMES que operan

en el área de influencia del proyecto y del propio sector de operadores logísticos y de transporte. La nueva plataforma logística podría abrir nuevas oportunidades de negocio para operadores logísticos de pequeño tamaño.

- 7.2 Los beneficiarios del proyecto son el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, los Gobiernos Regionales y Locales del Sur de Perú ubicados en la zona de influencia del proyecto, nuevos operadores logísticos nacionales, y el sector empresarial como un todo, en particular las PYMES.

B. Riesgos

- 7.3 El aspecto crítico más importante radica en la multiplicidad de actores involucrados y la escasa experiencia en el tema. Esta debilidad se piensa mitigar con el componente 2 de la CT, que incluye apoyo al diálogo público/privado y disseminación de buenas prácticas.

VIII. REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

A. Fecha de revisión CESI

- 8.1 El CESI revisó el perfil de la cooperación técnica en su reunión 25-6 del 22 de Junio de 2006 y no hubo comentarios a la viabilidad ambiental y social.

B. Medidas tomadas para evitar impactos sociales y ambientales negativos

- 8.2 Si bien la CT en si misma no generará ningún impacto social o ambiental significativo, los proyectos derivados de la misma podrían generar algún impacto ambiental en un grado variable y asociado a la naturaleza de las obras a ser ejecutadas. La CT contribuirá a prevenirlos y mitigarlos financiando estudios ambientales y los permisos relacionados como parte de las actividades de preinversión, y mediante la preparación de documentos de licitación que incluyan las especificaciones necesarias para asegurar la protección ambiental.

PLATAFORMA LOGÍSTICA AL SUR DE PERU (PE-T1038)
MARCO LOGICO

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Fin (impacto)			
Mejorar los niveles de competitividad de los productos peruanos.	<ul style="list-style-type: none"> La actividad económica de la zona sur de Perú se incrementa en un 5% dos años después de finalizado el proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> Estadísticas de PBI por grandes actividades económicas (Instituto Nacional de Estadística e Informática) 	<ul style="list-style-type: none"> Se llevan a cabo medidas integrales dirigidas a mejorar la calidad de los servicios logísticos
Propósito (resultados)			
Elaborar los estudios para implantar una plataforma intermodal en el Sur de Perú a ser gestionada a través de una asociación de actores públicos (nivel central, regional y local) y del sector privado, orientada a promover la diversificación de servicios logísticos a los productores en el área de influencia, incluyendo las PYMES	<ul style="list-style-type: none"> Estrategia de localización de la plataforma fundamentada en los lineamientos de desarrollo de la infraestructura logística del país Análisis de preinversión Plan y estrategia de inversión y financiamiento 	Informes de consultoría conteniendo: <ul style="list-style-type: none"> Diseño de la plataforma logística Plan de inversión de la plataforma 	<ul style="list-style-type: none"> Continúa la voluntad política a nivel nacional, departamental y local para profundizar la planificación logística integral a nivel nacional y el diálogo público/privado Se dispone de la contrapartida financiera, institucional y técnica para la gestión del proyecto en la fase de preinversión Se cuenta con interés del sector privado en participar en la gestión de la plataforma en la fase de diseño
Acordar una estrategia de gestión público/privada del proyecto con la participación de los actores relevantes a nivel nacional, departamental y local.	<ul style="list-style-type: none"> Estudios institucionales requeridos y actividades de diálogo público/privado para la promoción de esquemas de participación pública/privada (PPP) en la provisión de la infraestructura y los servicios asociados. 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de consultoría indicando los resultados de los talleres de participación de los actores clave y la forma como se han incorporado los temas relevantes en el diseño del proyecto 	
Diseñar la concesión	<ul style="list-style-type: none"> Estudios legales y financieros y propuesta de esquema de concesión bajo figura de PPP 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de consultoría conteniendo la estrategia de concesión 	

PLATAFORMA LOGÍSTICA AL SUR DE PERU (PE-T1038)
MARCO LOGICO

Componentes (productos)			
Preparación de diseños técnicos, estudios de factibilidad técnica, ambiental, legal de los proyectos de infraestructura de la plataforma logística	<ul style="list-style-type: none">• Propuesta de macro y microlocalización de la plataforma• Estudios de preinversión técnico, socioeconómico y financiero, y ambiental	<ul style="list-style-type: none">• Informe de los consultores, aprobado por el ejecutor y el Banco• Actividades de seguimiento con apoyo de COF/CPE	<ul style="list-style-type: none">• Las distintas instituciones operan coordinadamente para acordar un modelo de desarrollo durante la fase de diseño
Preparación del diseño institucional detallado	<ul style="list-style-type: none">• Propuesta detallada conteniendo el modelo institucional a adoptar durante las distintas fases del proyecto y para sus distintos componentes		
Preparación de la concesión	<ul style="list-style-type: none">• Documentos para el llamado a concesión		
Actividades (productos)			
Contratación de firma consultora	<ul style="list-style-type: none">• Avance de los trabajos de acuerdo al cronograma de establecido para la CT• Obtención de los resultados previstos	<ul style="list-style-type: none">• Informes periódicos de avance presentados por el MTC	<ul style="list-style-type: none">• Disponibilidad de consultores de perfil adecuado• Contraparte dedicada al seguimiento a consultorías

PERU

(PE-T1038)

PLATAFORMA LOGÍSTICA AL SUR DEL PERÚ

PLAN DE ADQUISICIONES

I Información General.

Organismo Ejecutor:	El Banco
Fecha de aprobación del Plan	Septiembre/07
Período cubierto por el Plan	Septiembre 2007- septiembre 2008
Fecha estimada firma convenio	Septiembre 2007

Las adquisiciones del Programa, se realizarán de conformidad con las *Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo* (GN-2350-7), aprobadas el 19 de enero de 2005, No se prevé la adquisición de obras, ni de bienes.

II Adquisiciones para el proyecto. Adquisición de Servicios de consultoría. De acuerdo con los procedimientos del Programa de Fondos de CT, el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP), seleccionará, contratará los servicios de consultoría necesarios para el cumplimiento de los objetivos de la CT, para lo cual seleccionará, previo acuerdo con la MTC, una lista corta de las firmas consultoras de nacionalidad española que serán invitadas a presentar sus ofertas para la realización de las actividades contempladas en esta CT. Las adquisiciones serán llevadas a cabo de acuerdo a los procedimientos del Banco y los requerimientos del Fondo General de España (FGCE). El proceso de contratación será estructurado en un único componente, salvo la supervisión del estudio que se contratará con un consultor individual. Únicamente son elegibles para contratación firmas privadas constituidas y administradas desde y con domicilio principal en España. Para la selección de firmas consultoras se utilizará el, selección basada en calidad (SBC),
A continuación el plan de adquisiciones de servicios de consultoría para los próximos 12 meses:

	Estimado (EUROS)	BID (ICEX) (EUROS)	Método de Selección	Revisión por el Banco	Fecha Estimada de Contratación
Contratación de Firma Consultora para el Estudio de Localización, Factibilidad y Diseño del Esquema de Gestión de Plataforma Logística al Sur del Perú.	388.400	388,400	SBC	N/A	Enero/08
Supervisión Estudio	38,281	38.281	CI	N/A	Mar/08

SBC: Selección Basada en calidad; CI: Consultor individual.

PE-T1038 PLATAFORMA LOGISTICA AL SUR DE PERU

PRESUPUESTO DETALLADO
CANTIDADES EXPRESADAS EN EUROS

			Honorarios			Pasajes			Viáticos			Otros	TOTAL		
			Unitario	Cantidad	Total	Unitario	Cantidad	Total	Unitario	Cantidad	Total	Total	Total	Nacional	FGCE
1	Estudio de Localización			185	52,060		17	10,060	700	95	13,300		75,442	16,582	58,860
a	Levantamiento de Información primaria y secund.		350	20	7,000	940	4	3760	140	15	2,100		12,860		12,860
			156	60	9,360	200	8	1600	140	40	5,600	22	16,582	16,582	0
b	Análisis de datos		340	30	10,200	940	2	1880	140	10	1,400		13,480		13,480
c	Formulación de alternativas		340	35	11,900	940	3	2820	140	20	2,800		17,520		17,520
d	Evaluación y seleccón de localización		340	40	13,600				140	10	1,400		15,000		15,000
2	Estudio de Preinversión			160	142,000		24	13,680		96	13,440		169,120	0	169,120
a	Prefactibilidad y factibilidad		350	160	56,000	940	9	8460	140	45	6,300		70,760		70,760
b	Diseños finales		350	200	70,000	940	3	2820	140	15	2,100		74,920		74,920
			200	80	16,000	200	12	2400	140	36	5,040		23,440		23,440
3	Diseño Legal e Institucional de la Concesión			370	93,500		14	8,720		68	9,520		111,740	0	111,740
a	Diseño Legal		350	90	31,500	940	6	5640	140	36	5,040		42,180		42,180
			200	120	24,000	200	6	1200	140	12	1,680		26,880		26,880
b	Diseño institucional		350	40	14,000	940	2	1880	140	20	2,800		18,680		18,680
			200	120	24,000			0	140	0	0		24,000		24,000
4	Diálogo Público-Privado			30	8,560		6	1,200		30	4,200	1,954	15,914	5,514	10,400
	Talleres		350	20	7,000	200	3	600	140	20	2,800	1,954	12,354	1,954	10,400
			156	10	1,560	200	3	600	140	10	1,400		3,560	3,560	0
4	Supervisión		100	300	30,000	200	20	4,000	140	30	4,200	81	38,281		38,281
5	Gastos locales de administración												71,360	71,360	
													481,857	93,456	388,401

Tasa de cambio 1USD/Euro 0.782167 (Aprobada por el FGCE)

Resumen de Costos

Actividad/Subactividad	Duración	Local	FGCE	TOTAL
1 Estudio de Localización	4	16,582	58,860	75,442
2 Estudio de Preinversión	9	0	169,120	169,120
Prefactibilidad y factibilidad	5	0	70,760	70,760
Diseños finales	4	0	98,360	98,360
3 Diseño legal e institucional de la concesión	4	0	111,740	111,740
Diseño legal	4	0	69,060	69,060
Diseño institucional	4	0	42,680	42,680
4 Diálogo Público/Privado	8	5,514	10,400	15,914
5 Supervisión de la operación	18	0	38,281	38,281
6 Gastos de Administración		71,360	0	71,360
TOTAL		93,456	388,401	481,857
		19%	81%	100%

	Total USD	%
Empresa Española	350,120	90%
Consultor Nacional	38,281	10%
Total	388,401	100%