

**PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA
PERÚ**

**APOYO A LA PREPARACION DE LA OPERACIÓN PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE
SUBNACIONAL (PE-L1135)**

I. INFORMACIÓN GENERAL

Nombre del Proyecto:	Apoyo a la Preparación del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PE-L1135).		
▪ Número del Proyecto:	PE-T1305		
▪ Equipo del Proyecto:	Rafael Capristán (TSP/CPE) Jefe de Equipo, Pablo Guerrero (INE/TSP), Jefe de equipo Alterno, Juan Manuel Leño (TSP/CPN), Alfonso Salazar (TSP/CNI), Eduardo Cafe (INE/TSP) Wendy Moreano (TSP/CPE) y Caterina Vecco (INE/TSP).		
▪ Fecha de la Solicitud:	7 abril 2014.		
▪ Modalidad:	Operational Support (PE-L1135)		
▪ Beneficiarios:	Provias Descentralizado, Unidad ejecutora del Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú.		
▪ Organismo Ejecutor:	Banco Interamericano de Desarrollo		
▪ Plan de Financiamiento:	BID:	US\$	500.000
	Local:	US\$	125.000
	Total:	US\$	625.000
▪ Fechas tentativas:	Elegibilidad	Diciembre 2014	
	Aprobación	Enero 2015	

II. DESCRIPCIÓN DEL PRÉSTAMO ASOCIADO

- 1) El objetivo del Programa es integrar la población rural a servicios públicos, corredores logísticos y actividades generadoras de empleo, mejorando la infraestructura vial y fortaleciendo la gestión vial descentralizada.
- 2) Los componentes de la operación de préstamo serían los siguientes:
 - a. Infraestructura para la inclusión social. En este componente se ejecutará la rehabilitación y mejoramiento de caminos vecinales cuya principal función

es la de mejorar el acceso a servicios básicos en áreas de alta pobreza. Estas intervenciones serán coordinadas con los parámetros y prioridades que establezca el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social. Asimismo, considerará la rehabilitación de caminos de herradura, puentes, supervisión de obras, así como los estudios de preinversión y definitivos de los proyectos a intervenir. Se prevé incluir un subcomponente de Ventana de Desarrollo Local, que permita mejorar la productividad de pequeños negocios que se ubican en el área de influencia del camino, así como el fortalecimiento de las Gerencias de Desarrollo Económico.

- b. Integración de la red vecinal alimentadora de los corredores logísticos. El Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos identificó 22 corredores logísticos, por los que circula el 80% del transporte de carga del país. En este contexto, el Programa intervendrá en las vías vecinales que constituyen el último eslabón de articulación de las zonas productivas rurales con los corredores regionales identificados y priorizados por el MTC. También se prevé incluir un subcomponente mediante el cual se realizará un análisis de la cadena de valor con el fin de mejorar la competitividad de dichas cadenas. Asimismo, se fortalecerá la capacidad de los gobiernos locales para que puedan implementar medidas que mejoren la competitividad territorial.
- c. Mantenimiento de la infraestructura vial rural. Este componente financiará las actividades de mantenimiento periódico y rutinario para caminos vecinales, puentes y caminos de herradura. Asimismo, siguiendo el modelo de mantenimiento impulsado por Provías Descentralizado, se promoverá la ejecución descentralizada y tercerizada del mantenimiento. El modelo considera que el mantenimiento rutinario sea íntegramente administrado y ejecutado por los gobiernos locales – IVP, y para la ejecución de las actividades de mantenimiento rutinario se contratará organizaciones rurales conformadas por pobladores de las zonas aledañas a los caminos intervenidos (Microempresas de Mantenimiento Vial Rutinario).
- d. Gestión Vial Descentralizada. Financiará las acciones que conlleven el desarrollo del modelo de gestión vial descentralizada; así como el fortalecimiento de las capacidades institucionales de los gobiernos regionales y locales para que asuman con eficiencia la gestión vial.
- e. Gestión del Programa. Se considera el financiamiento de la gestión administrativa y operativa de la Unidad Ejecutora, así como el financiamiento de la Auditoría Externa.

III. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

- 1) El objetivo de la presente Cooperación Técnica es apoyar a Provías Descentralizado (PVD) del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) a complementar de manera satisfactoria los estudios de preinversión, estudios de base de componentes específicos, y estudios para el cumplimiento de condiciones previas, de manera que se cuente con un Proyecto (PE-L1135) con

altos estándares de calidad, pero adicionalmente que su ejecución se desarrolle de acuerdo a los cronogramas establecidos.

IV. DESCRIPCION DE ACTIVIDADES

- 1) Para lograr el objetivo propuesto, esta CT se desarrollará por medio de los siguientes componentes:

Componente 1. Elaboración de estudios de preinversión. (US\$ 130.000): Se contratará un conjunto de consultores para el desarrollo del estudio de factibilidad del Programa, el mismo que deberá ser realizado considerando los contenidos mínimos definidos por el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Actualmente el programa cuenta con un Perfil aprobado en el marco del SNIP, y requiere elaborarse el estudio de factibilidad, mediante el cual el GdP evaluará y aprobaría la viabilidad del Programa. El desarrollo del estudio de factibilidad requerirá de un conjunto de estudios previos, alguno de los cuales ya se encuentran en elaboración, y deberá consolidar los análisis y discusiones que se realicen respecto al nuevo programa.

Componente 2. Elaboración de estudios de base para componentes específicos (US\$ 160.000). En este componente se elaborarán estudios específicos para el desarrollo de determinadas actividades que el programa incorporará por primera vez, o en los que se deberá poner especial énfasis.

- A) Seguridad Vial. Si bien durante la preparación del programa se han identificado estudios que permitan establecer una estrategia para abordar la seguridad vial en el nivel subnacional, mediante la presente CT se elaborarán estudios específicos que permitan incluir determinados aspectos de seguridad vial en los caminos a ser intervenidos en el programa. Por ejemplo, se prevé financiar una consultoría que establezca estándares técnicos, en términos de seguridad vial que deberán tener los caminos rurales a ser intervenidos. Dichos estándares deberán ser considerados en los estudios definitivos de los caminos que sean financiados como parte del programa de préstamo. Asimismo, financiaría estudios específicos que se desprendan del estudio marco en elaboración, el cual establecerá determinadas orientaciones para que el Programa las considere. También financiará un curso de capacitación en aspectos de seguridad vial para la gerencia de estudios de PVD y las oficinas zonales.
- B) Conservación por niveles de servicio. La CT financiará una consultoría para el desarrollo de un piloto de contratos de rehabilitación y conservación por niveles de servicio en vías subnacionales. Parte de los caminos que serán intervenidos con el Programa de préstamo serán caminos que alimentarán corredores logísticos y por lo tanto dichos caminos tendrían mayor flujo de carga que los caminos cuya principal funcionalidad es la de mejorar el acceso de la población a servicios básicos. Se estima que dichos caminos puedan requerir estándares distintos al afirmado, y una conservación que requiera no solo mano de obra sino también maquinaria. En este sentido, el piloto propuesto plantearía intervenciones con contratos

de rehabilitación y conservación, que aseguren que el camino tenga un adecuado nivel de servicio por un periodo determinado de tiempo.

Componente 3. Desarrollo de instrumentos del Programa (US\$ 160,000). Se contratará consultorías para realizar diversos estudios que son necesarios para que el Programa inicie su ejecución de manera rápida, para lo cual deberá precisarse los procedimientos y elaborar los sistemas que permitan un adecuado seguimiento: i) Manual de operaciones del programa, que deberá considerar nuevos procesos y nuevos actores, teniendo en consideración que se buscará que el programa sea ejecutado de manera descentralizada. El MOP deberá incorporar los nuevos flujos financieros que se consideren en el Programa ii) Marco de Gestión Socioambiental del Programa, iii) Revisión y actualización de los sistemas administrativos y financieros de PVD, que sean consistentes con los nuevos procesos. iv) Sistema de seguimiento y monitoreo de productos y resultados del Programa. La operación de préstamo financiará un conjunto de proyectos a nivel rural que pueden superar los 1,500 procesos entre contratos de obra y consultoría. Dado que son productos que no se ejecutan a nivel central, el seguimiento de los mismos requiere de un sistema ad-hoc, que involucra a las oficinas zonales de PVD y los Gobiernos locales.

Componente 4. Acompañamiento técnico a la operación (US\$ 50,000). Se realizará el acompañamiento técnico de los estudios por parte del Banco mediante la contratación de consultores especializados en cada uno de temas que se desarrolle en la presente CT. Dichos consultores apoyarán en la consolidación de los estudios que se elaboren con la presente CT y formarán parte de la preparación del programa.

V. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 1) El costo total estimado para la CT es de US\$ 625.000, de los cuales US\$ 500.000 serían financiados por el BID y US\$ 125.000 serán recursos de contrapartida local aportados en especie (costos locales de administración y seguimiento de la CT). El plazo de ejecución de la CT es de 15 meses y de desembolsos de 18 meses.

Cuadro VI-1 Costos y Financiamiento (miles US\$)			
Descripción	BID	Contrapartida	TOTAL
Componente 1	130	70	200
Componente 2	160	30	190
Componente 3	160	25	185
Componente 4	50		50
TOTAL	500	125	625
Participación (%)	80%	20%	100%

VI. EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN

- 1) **Organismo ejecutor:** A solicitud del beneficiario, el Banco será el ejecutor de la CT, a través de TSP/CPE, con coordinación con el Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente, División Transporte (INE/TSP)
- 2) **Mecanismo de ejecución y supervisión:** El Banco contratará los servicios de consultoría y compra de bienes de conformidad con sus Políticas de Adquisiciones. TSP/CPE actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB) de estas contrataciones y será la encargada de la publicación de la solicitud de expresiones de interés, la elaboración de las listas cortas, el pedido de propuestas, la evaluación y selección de las firma consultoras y consultores individuales, la negociación de los contratos y el seguimiento técnico. Los entregables de las consultorías, así como los bienes que se adquieran, deberán contar con la aprobación del Beneficiario, quien designará una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.

VII. PLAN DE ACCIÓN

- 1) Se estima que una vez aprobada la CT, en un plazo de 5 meses se podría contratar todas las consultorías requeridas, y la ejecución de la totalidad de estudios demandaría un plazo no inferior a los 10 meses, por lo que en total se requerirá un periodo de ejecución de 15 meses. Se espera contar con la aprobación de esta cooperación técnica para enero 2015.

VIII. IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 1) La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios y asesoría técnica. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la Cooperación técnica y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomienda la clasificación de esta operación en categoría "C.