

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PERÚ

PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE SUBNACIONAL (PATS)

(PE-L1135)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Rafael Capristán (TSP/CPE), Jefe de Equipo; Pablo Guerrero (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Juan Manuel Leño (TSP/CPN); Alfonso Salazar (TSP/CNI); Wendy Moreano (TSP/CPE); Caterina Vecco e Iván Corbacho (INE/TSP); Juan Carlos Páez (VPS/ESG); Kevin McTigue (LEG/SGO); Ariel Rodríguez y Fernando Glasman (FMP/CPE).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

PERFIL DE PROYECTO (PP)

PERÚ

I. INFORMACIÓN BÁSICA

Nombre del proyecto:	Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS)
Número del proyecto:	PE-L1135
Equipo de 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); Wendy Moreano (TSP/CPE); Caterina Vecco e Iván Corbacho (INE/TSP); Juan Carlos Páez (VPS/ESG); Kevin McTigue (LEG/SGO); Ariel Rodríguez y Fernando Glasman (FMP/CPE)
Prestatario:	República del Perú
Organismo ejecutor:	Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), a través de Provías Descentralizado (PVD)
Financiamiento:	BID (CO): US\$ 50.000.000 Aporte local: US\$ 550.000.000 ¹ Total: US\$ 600.000.000
Salvaguardas:	Políticas identificadas: Directrices B.01, B-02, B.03, B.04, B.05, B.07, B.11 y B.17 de la Política OP-703. Políticas OP-102, OP-704, OP-761 y OP-765 Clasificación: B

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 El desempeño macroeconómico del Perú en la última década fue excepcional logrando tasas de crecimiento promedio del Producto Bruto Interno (PBI) de 6,2%² y una tasa de inflación de 3,3% en el 2014. La proyección de crecimiento del PBI para el 2015 está en el rango de 3,5% y 4,5% y para los próximos años se proyecta una tasa de crecimiento de 5,5%³. Los logros económicos han impulsado mejoras notables en la reducción de la pobreza pasando del 52% en 2003 al 22,7% en 2014.
- 2.2 A pesar de los logros, aún existen retos importantes en el área rural donde la pobreza ascendió a 46%, mientras que en las zonas urbanas sólo es 15,3%⁴. En este contexto⁵, el Gobierno del Perú (GdP) ha priorizado la inclusión social para reducir la pobreza para lo cual creó el Ministerio de Desarrollo en Inclusión Social (MIDIS), cuyo rol principal es la formulación e implementación de las políticas de inclusión social, basándose entre otros aspectos en la articulación de los esfuerzos intersectoriales e intergubernamentales a fin de lograr mayores impactos en la lucha contra la pobreza. Uno de los ejes estratégicos de la Política de Inclusión Social es la inclusión económica, en la que se busca intensificar y promover la mejora de la infraestructura básica en áreas rurales de alta pobreza.

¹ La totalidad del aporte total podrá incluir una posible operación de préstamo del Banco Mundial por US\$50 millones.

² Tasa de crecimiento del PBI real para el periodo 2005-2014.

³ Ministerio de Economía y Finanzas. Marco Macroeconómico Multianual 2016-2018.

⁴ Evolución de la Pobreza Monetaria 2009-2014. Instituto Nacional de Estadística e Informática. Presidencia del Consejo de Ministros del Perú.

⁵ El Índice de Desarrollo Humano (IDH) del 2014 muestra a Perú en el *ranking* 82 de un total de 187 países con un valor de 0,737.

- 2.3 El GdP también viene impulsando medidas orientadas a mejorar la competitividad de la economía, como el plan de diversificación productiva y el reforzamiento del Consejo Nacional de Competitividad, que coordina y monitorea la implementación de la agenda de competitividad⁶. Uno de los ejes prioritarios de esta agenda es la infraestructura en logística y transporte.
- 2.4 **Vialidad.** El transporte terrestre es el principal modo de traslado de carga y pasajeros. La red de carreteras del Perú es de 156.792 km, de los cuales: (i) 25.005 km (15,6%) son de red vial nacional; (ii) 24.992 km (15,9%) de redes departamentales o secundarias a cargo de los gobiernos regionales; y (iii) 106.794⁷ (68,1%) de red vial terciaria⁸ a cargo de los Gobiernos Locales (GL). El crecimiento económico del país facilitó la inversión en la red vial nacional que estará asfaltada en un 85% en 2016. Sin embargo, los caminos rurales aún presentan deficiencias significativas, sólo un 12% está en buen estado y un 43% en malas condiciones, lo que resta competitividad interna y no garantiza la accesibilidad a servicios sociales y empleo⁹.
- 2.5 **Aspectos institucionales.** El ente rector del sector transporte es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), encargado de la red vial nacional. Los Gobiernos Regionales son los responsables de la red vial departamental. Los GL, específicamente los municipios provinciales son los responsables de la red vial vecinal, sin embargo, en su gran mayoría carecen de la capacidad técnica y recursos financieros para una adecuada implementación de sus proyectos. Por ello, el MTC a través PVD, se encarga de brindar fortalecimiento institucional y recursos financieros a los municipios provinciales para mejorar la red vial terciaria.
- 2.6 **Intervenciones previas en caminos rurales.** Desde 1995, el Banco apoya la rehabilitación de caminos rurales como elemento clave para la lucha contra la pobreza. Los programas financiados fueron muy exitosos, no sólo por los 16.000 km de caminos rurales rehabilitados, sino por la implementación de otros aspectos como la creación de microempresas de mantenimiento vial con un importante componente de igualdad de género, y por el programa de ventana de desarrollo local. Las tres operaciones previas¹⁰ contaron con evaluaciones de impacto que demostraron la mejora del nivel de vida de las poblaciones beneficiarias. La última evaluación de impacto¹¹, muestra que las intervenciones de rehabilitación de caminos rurales contribuyeron a reducir la pobreza extrema en diez puntos y la pobreza por necesidades básicas insatisfechas en siete puntos¹².

⁶ Consejo Nacional de Competitividad: agenda de competitividad 2014-2018.

⁷ Hasta mediados de la década pasada, la red vial vecinal registrada era de 45.000 km. Sin embargo, luego de un inventario vial realizado en la última operación 1810/OC-PE, se identificaron 106.794 km de red.

⁸ La red vial terciaria también se denomina red vial vecinal o caminos rurales. En este documento haremos la mención a caminos rurales.

⁹ La literatura reconoce una importante relación positiva entre inversión en infraestructura de transporte, competitividad y crecimiento económico. Este crecimiento se da mediante la disminución de costos y tiempos de tránsito que aumentan la eficiencia de la producción. Ver marco sectorial de transporte de la División de Transporte, BID. 2014.

¹⁰ PE0136 Caminos Rurales; PE0140 Caminos Rurales II; y PE-L1011 Programa de Transporte Rural Descentralizado.

¹¹ Evaluación de impacto y ampliación de la línea de base del Programa de Transporte Rural Descentralizado. Elaborado por Macroconsult y Cuanto S.A., mayo 2014. Enlace [Evaluación de Impacto](#).

¹² Otros indicadores de la evaluación de impacto son mejoras en el tiempo de desplazamiento: (i) hacia la capital de la provincia y la capital del departamento; (ii) a los centros educativos; (iii) a los centros de salud; (iv) a los centros de trabajo; y (v) a los lugares de venta de productos agrícolas. Ello respondería a que se logró disminuir el periodo de cierre de los caminos vecinales (disminuyó en 21,25 días por año).

- 2.7 Los beneficios de un mejor acceso a servicios de educación y salud, así como la dinamización del mercado laboral y las relaciones entre los productores y compradores, derivan en la inclusión y mejor nivel de vida de las poblaciones beneficiarias. Los programas de caminos rurales promovieron la generación de una institucionalidad al interior de los municipios provinciales, los Institutos Viales Provinciales (IVP)¹³.
- 2.8 **Problemática.** El principal problema a afrontar con esta operación es la limitada accesibilidad de la población debido a la mala situación de la infraestructura de caminos rurales, especialmente en áreas de pobreza. Un 43% de la red de caminos rurales se encuentra en mal estado, y un porcentaje similar se encuentra en estado regular. Esta situación de las vías conlleva a un bajo nivel de accesibilidad a servicios públicos, centros de producción y consumo.
- 2.9 Asimismo, Perú mantiene altos niveles de pobreza en áreas rurales que alcanzan un 48% de dicha población, mientras que la pobreza urbana es sólo el 16%. Si bien la pobreza rural tiene distintos factores que la generan, uno de los elementos que la mantiene en niveles altos es la deficiente infraestructura en dichas zonas, entre las que se encuentra la infraestructura de caminos rurales.
- 2.10 La mala situación de las vías también tiene implicancias en la competitividad el país. En el *Global Competitiveness Index* 2014-2015 el Perú está en el lugar 65, sin embargo, en el pilar de infraestructura vial está en 88, por detrás de países como El Salvador y Guatemala. La situación de la infraestructura vial incide directamente en los costos de transporte de carga¹⁴.
- 2.11 **Estrategia del Banco.** El proyecto es consistente con la Estrategia del Banco con el País para el periodo 2012-2016 (GN-2668), ya que ésta tiene como objetivo contribuir a cerrar las brechas urbanas y rurales centrándose en intervenciones orientadas a reducir la pobreza y favorecer la inclusión social en áreas rurales. Una segunda línea de acción de la estrategia considera el aumento de la productividad a fin de estimular un crecimiento económico sostenible. El programa contribuirá a las prioridades del Noveno Aumento General de Recursos del Banco GCI-9 (AB-2764) en lo relacionado con la reducción de la pobreza y aumento de la equidad, por medio de la mejora y rehabilitación de la infraestructura (GN-2733).
- 2.12 **Justificación de la participación del Banco.** El programa es consistente con las prioridades establecidas por el GdP y con la Estrategia del Banco con el País. El programa permitirá avanzar en la mejora de la infraestructura vial vecinal que ha evidenciado tener un impacto significativo en la lucha contra la pobreza. El nuevo programa no solo aumentará la cobertura de red vial en buen estado, sino que además será más descentralizado e incorporará un nuevo enfoque que es mejorar los caminos de acceso a corredores logísticos. El monitoreo y supervisión del Banco durante la fase de implementación, es un elemento importante para aumentar la probabilidad que los objetivos del programa se cumplan.

¹³ Los IVP son entes técnicos de los GL que realizan determinadas actividades de la gestión vial y están permanentemente monitoreados mediante un conjunto de parámetros que permiten medir su nivel de evolución.

¹⁴ El costo en Perú es 0,47 US\$/t-km (cont 40^o), siendo el más caro de una muestra de 20 países de la región y por encima del costo promedio de los países andinos (0,091). Anuario de Transporte de Carga y Logística del BID 2014.

- 2.13 **Objetivo.** Este programa tiene como objetivo el incremento de la accesibilidad rural a servicios públicos y mercados, promoviendo la competitividad local a través de un sistema de transporte eficiente y seguro, mejorando la infraestructura vial y la capacidad de gestión vial descentralizada. El programa se estructura en los siguientes componentes que se indican a continuación¹⁵. El Banco participará en el financiamiento de todos los componentes, excepto la gestión del programa que será financiado con recursos de contrapartida local.
- 2.14 **Componente 1. Infraestructura de inclusión social (US\$120 millones):** financiará la rehabilitación de caminos vecinales en áreas de pobreza priorizadas por el MIDIS de acuerdo a lo indicado en ¶2.2, así como estudios y la supervisión de obras. La meta física de caminos a rehabilitar es de 1.100 km. Las obras considerarán mejoras tecnológicas, elementos de seguridad vial, así como aspectos de adaptación al cambio climático.
- 2.15 Asimismo se financiará la ventana de desarrollo local que consiste en la identificación de actividades de desarrollo productivo a lo largo del camino que pueden ser potenciadas así como el fortalecimiento de las gerencias de desarrollo económico de los GL. El componente financiará la elaboración de planes de negocios, y promoverá la búsqueda de financiamiento para dichos planes o acciones por otras fuentes públicas o privadas.
- 2.16 **Componente 2. Caminos de conexión a corredores logísticos (US\$285 millones):** financiará la rehabilitación de caminos vecinales y la supervisión de obras que conectan a corredores que han sido priorizados por el MTC en el plan de desarrollo de los servicios logísticos. La meta de caminos vecinales intervenidos es de 1.100 km.
- 2.17 Este componente también incluye la ventana de desarrollo logístico que financiará los estudios para los cuellos de botella identificados en las cadenas de valor de los principales productos que son transportados por los corredores logísticos. Asimismo, considera la identificación y estudios de mejora de los servicios de transporte que podrían mejorar la competitividad del producto. Asimismo esta actividad apoyará a los GL en la búsqueda de financiamiento para las acciones identificadas.
- 2.18 **Componente 3. Mantenimiento del patrimonio vial (US\$150 millones):** financiará un nuevo esquema de conservación por niveles de servicio a unos 4.000 km de vías que fueron rehabilitadas en programas anteriores. El resto de caminos rehabilitados en el marco de los programas previos continuarán con su esquema tradicional de conservación mediante microempresas, y financiados con recursos que son transferidos desde el Ministerio de Economía y Finanzas hacia los GL¹⁶.
- 2.19 **Componente 4. Mejora de la gestión vial descentralizada (US\$35 millones):** financiará el fortalecimiento de las capacidades de los GL para la eficiente gestión vial. El programa promoverá que los IVP con mayores capacidades (III y IV) puedan contratar las obras consideradas en el programa, mientras que para el caso de los IVP niveles I y II, las obras serán contratadas por PVD¹⁷, pero se intensificará el

¹⁵ El costo de cada uno los componentes refleja el costo total del mismo, no el aporte del Banco. En el POD se precisará el financiamiento del Banco a cada uno de los componentes.

¹⁶ Luego de culminado el presente programa, el financiamiento para el mantenimiento de los caminos se añadirán a los recursos que el MEF destina para estos efectos a los GL.

¹⁷ Para ello, PVD deberá firmar convenios específicos con los GL, que les permita intervenir en dicha red.

fortalecimiento de estos IVP. Asimismo considera el fortalecimiento de las microempresas de mantenimiento vial y de la unidad ejecutora del programa.

- 2.20 **Componente 5. Gestión del programa (US\$10 millones):** incluye el financiamiento de los gastos administrativos y operativos de PVD así como la auditoría financiera. Este componente será financiado con contrapartida local, excepto la auditoría financiera.
- 2.21 **Monto y modalidad de financiamiento.** La operación se ejecutará como un programa de inversión vial de obras múltiples. El financiamiento total asciende a US\$600 millones, de los cuales US\$50 millones serán del Capital Ordinario (CO) del Banco, el prestatario realizará un aporte local de US\$550 millones como contrapartida del programa¹⁸.
- 2.22 **Muestra de proyectos para el análisis de la operación.** Para efectos del inicio del programa, se contará con una muestra representativa de proyectos de al menos un 25% del valor de los Componentes 1 y 2, que serán revisados durante la preparación de la operación para garantizar que cumplan con los requisitos definidos. Con esta muestra se elaborará la evaluación económica del programa.

III. SALVAGUARDAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 3.1 **Salvuardas ambientales y sociales.** El programa está concebido como una operación de obras múltiples y se centrará en la rehabilitación y mejoramiento de vías existentes¹⁹. Los impactos socioambientales negativos²⁰ serán durante la fase de construcción de las obras y se espera sean: (i) de pequeña o mediana magnitud e importancia; (ii) temporales; (iii) consignados a un área de influencia inmediata alrededor del eje de la vía y de las zonas de fuentes de materiales o campamentos; y (iv) manejables a través de procedimientos estándar. En virtud de lo anterior y de conformidad con lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) del Banco, el equipo de proyecto ha clasificado a esta operación en la categoría B. No obstante, si en el proceso de debida diligencia se encontraran razones que ameriten su reclasificación, se procederá consecuentemente.
- 3.2 **Aspectos fiduciarios.** En materia de adquisiciones se utilizarán las Políticas vigentes para Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco (GN-2349-9). Como resultado de la evaluación de la capacidad fiduciaria, y en caso sean requeridas, se definirán acciones de fortalecimiento, que incluyan el uso de los documentos estándar de licitación y consultoría del Banco. Las inversiones y demás actividades del programa se gestionarán por las diversas áreas de PVD que cuenta con experiencia y conocimiento de la gestión de proyectos del Banco.

IV. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 4.1 El Anexo V detalla el cronograma y presupuesto de preparación. La aprobación de la operación por el Directorio del Banco está prevista para el 30 de septiembre de 2015. El presupuesto de preparación asciende a US\$28.023 para misiones y US\$330.000 para consultorías que serán financiadas con la Cooperación Técnica [PE-T1305](#).

¹⁸ Incluye una operación de préstamo con el Banco Mundial por US\$50 millones.

¹⁹ Las intervenciones consideran afirmado, afirmados con estabilizadores o pavimentos económicos.

²⁰ Entre éstos se pueden citar: (i) incremento de polvo; (ii) generación de ruido; (iii) introducción de vibraciones; (iv) compactación del suelo; (v) posibles derrames de grasas y aceites; (vi) generación de residuos sólidos; (vii) eventual contaminación de suelos; (viii) posible perturbación a la fauna; (ix) posibles cortes e interrupciones en el tránsito vehicular; y (x) incremento de la probabilidad de accidentes.

CONFIDENCIAL

INE-TSP@IADB.ORG

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

Project details	
IDB sector	Transport-rural roads
Type of operation	Project finance
Additional operation details	
Investment checklist	Infrastructure road and rail
Team leader	Capristan Miranda, Rafael (rcapristan@iadb.org)
Project title	Decentralized Rural Transport II
Project number	PE-L1135
Safeguard screening assessor(s)	Paez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
Assessment date	2015-04-01

Safeguard policy filter results		
Type of operation	Loan operation	
Safeguard policy items identified (Yes)	Potential to negatively affect Indigenous People (also see Indigenous Peoples Policy.).	(B.01) Indigenous People Policy– OP-765
	Activities to be financed by the project are in a geographical area and sector exposed to natural hazards* (Type 1 Disaster Risk Scenario).	(B.01) Disaster Risk Management Policy– OP-704
	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
	The operation is in compliance with environmental, specific women’s rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
	The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
	The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.	(B.04)
	Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	(B.06)

	The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
	The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
	Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
Potential safeguard policy items(?)	No potential issues identified	
Recommended action:	<p>Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.</p> <p>The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704). A Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704) in case of high risk, a limited DRA in case of moderate risk. Next, please complete a Disaster Risk Classification along with Impact Classification.</p>	
Additional comments:		

Assessor details	
Name of person who completed screening:	Paez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
Title:	Environmental Specialist
Date:	2015-04-01

Comments
No Comments

SAFEGUARD SCREENING FORM

Project details	
IDB Sector	Transport-rural roads
Type of Operation	Project finance
Country	Perú
Project Status	
Investment Checklist	Infrastructure road and rail
Team Leader	Capristan Miranda, Rafael (rcapristan@iadb.org)
Project Title	Decentralized Rural Transport II
Project Number	PE-L1135
Safeguard Screening Assessor(s)	Paez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
Assessment Date	2015-04-01

Project classification summary		
Project category: B	Override Rating:	Override Justification:
Conditions/ Recommendations	<p>Comments:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). <input type="checkbox"/> The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. <input type="checkbox"/> These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary. 	

Summary of impacts/risks and potential solutions	
Identified impacts/risks	Potential solutions
Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions.	<p>Management of Ambient Environmental Conditions: The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has</p>

<p>The project has or will have minor negative impacts on indigenous peoples.</p>	<p>the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).</p> <p>Mitigation Framework: Include specific mitigation measures as needed in consultation with affected IPs. Consult with Indigenous Peoples specialist. Incorporate measures in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.). Include mitigation measures as part of overall environmental and social management plans or provisions.</p>
---	---

Disaster risk summary	
Disaster risk category: High	
<p>Disaster/ recommendations</p>	<ul style="list-style-type: none"> • The reports of the Safeguard Screening Form (i.e. of the Safeguards Policy and the Safeguard Classification Filters) constitute the Disaster Risk Profile to be summarized in and annexed to the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR. • The Borrower should consider including disaster risk expertise in the organization of project oversight, e.g. in the project's panel of experts. For the Bank's requirements, the Borrower addresses the screened disaster risks in a Disaster Risk Management Summary reviewing disaster and climate change risks associated with the project on the basis of a Disaster Risk Assessment (DRA). Based on the specified hazards and the exposure of the project area, it demonstrates the potential impact of the rapid onset events and/or slow inset changes for the project and its area including exacerbated risks for people and environment, given local vulnerability levels and coping capacities. Furthermore the DRM Summary presents proposed measures to manage or mitigate these risks in a Disaster Risk Management Plan (DRMP). The DRA /DRMP to which the DRM Summary refers may be a stand-alone DRA document (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704) or included in other project documents, such as feasibility studies, engineering studies, environmental impact assessments, or specific natural disaster and climate change risk assessments, prepared for the project. These documents should be accessible for the Project Team. • The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches

	<p>being applied by the project executing agency.</p> <ul style="list-style-type: none"> Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options for climate change, and consult the INE/CCS adaptation group for guidance.
--	--

Summary of disaster impacts/risks and potential solutions	
Identified impacts/risks	Potential solutions
Significant Earthquake may occur in the project area and the likely severity of impacts is major or extreme.	The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of the various seismic risks for the project and address potential exacerbated risks for people and the environment during construction and operation. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account the country's disaster alert and prevention system, general seismic design standards and other related regulations. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives. Some sectors have developed comprehensive best practice.
Earthquakes from various sources are prevalent in the project area and the likely severity of impacts is moderate.	The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of seismic risk for the project and address potential exacerbated risks for people and the environment during construction and operation. Appropriate measures to reduce the risks (predominantly engineering), to prepare for impact (predominantly environmental and social safeguards) and to include financial protection will need to be included.
Significant tsunami may occur in the project area and the likely severity of impacts is major or extreme.	The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of the coastal flood risks, including tsunami events for the project and address potential exacerbated risks for people and the environment during construction and operation. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the country's disaster alert and prevention system, general design standards, coastal retreat and other land use regulations and civil defense recommendations in coastal areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives. The amplified uncertainties due to climate change may be considered in hazard scenarios and an efficient combination of measures in the DRMP
Significant riverine flooding from sustained	The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of the flood risks for the project and address

<p>rainfall and/or melting water and/or failing dam may occur in the project area and the likely severity of impacts is major or extreme.</p>	<p>potential exacerbated risks for people and the environment during construction and operation, as specified in the Disaster Risk Assessment, which must take into consideration changes in the frequency and intensity of intensive rainfall and in the patterns of snowmelt that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the area's disaster alert and prevention system, general design standards, land use regulations and civil defense recommendations in flood prone areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives. The amplified uncertainties due to climate change may be considered in hazard scenarios and an efficient combination of measures in the DRMP.</p>
<p>Landslides are prevalent in the project area in unstable or destabilized slopes and the likely severity of impacts is local or moderate.</p>	<p>The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of landslide risks for the project, which must take into consideration changes in the frequency and intensity of precipitations that could occur with climate change. Landslides may be exacerbated by the project inside and outside the direct project boundary by debilitating slopes and modifying draining patterns for heavy precipitations, and increase risks for people and the environment during construction and operation. Appropriate measures to reduce risks (predominantly engineering), prepare for impact (predominantly environmental and social safeguards) and to include financial protection will need to be included.</p>

Assessor details	
-------------------------	--

Name of person who completed screening:	Paez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
--	---

Title:	Environmental Specialist
---------------	--------------------------

Date:	2015-04-01
--------------	------------

Comments	
-----------------	--

No Comments	
--------------------	--

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El transporte terrestre en el Perú es el principal modo de traslado de carga y pasajeros. La red de carreteras del Perú es de 156.792 km, de los cuales: (i) 25.005 km (15,6%) son de red vial nacional; (ii) 24.992 km (15,9%) de redes departamentales a cargo de los gobiernos regionales; y (iii) 106.794 (68,1%) de red vial vecinal a cargo de los gobiernos locales.
- 1.2 El crecimiento económico del país en los últimos años permitió destinar mayores recursos a la mejora de la infraestructura. No obstante, en el caso de la inversión en infraestructura vial ésta se centró en la mejora de la calidad de la red vial nacional, la cual se estima estará asfaltada en un 85% en el 2016. Sin embargo, las vías subnacionales aún presentan deficiencias significativas, que resta competitividad interna del país, ya que a pesar de los esfuerzos realizados sólo un 12% de la red está en buen estado y un 43% en malas condiciones.
- 1.3 El Banco ha financiado tres operaciones de préstamo cuyo principal componente fue la rehabilitación de caminos vecinales como elemento para la lucha contra la pobreza. Los programas fueron muy exitosos, no sólo por las obras realizadas que en total suman 16.000 km de caminos vecinales rehabilitados, sino por la implementación de otros aspectos como la creación de microempresas de mantenimiento vial, incorporación de género en microempresas, desarrollo de los componentes de ventana de desarrollo local, entre otros. Las tres operaciones contaron con evaluaciones de impacto que demostraron tener un impacto en determinados indicadores sociales.
- 1.4 No obstante el esfuerzo realizado y los logros obtenidos por los programas previos, el reto de mejorar una parte importante de la red vial vecinal, con el esquema que propone el programa es aún muy importante. Los programas anteriores pudieron rehabilitar 16.000 km y actualmente se cuenta con una red vial vecinal que supera los 100.000 km.
- 1.5 En este contexto, se está preparando una nueva operación denominada Programa de Apoyo al Transporte Subnacional, cuyo objetivo es el incremento de la conectividad rural del país integrando las poblaciones rurales del ámbito de influencia del programa a servicios públicos y mercados, promoviendo la competitividad local. Así el programa tiene un componente que rehabilitará los caminos vecinales en área de pobreza que han sido priorizados por el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social (MIDIS). El otro componente será la intervención en rehabilitación de caminos cuyo principal fin es la de conectar centros de producción con corredores logísticos.

II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

- 2.1 **Objetivo.** Este programa tiene como objetivo principal el incremento de la conectividad rural del país integrando las poblaciones rurales del ámbito de influencia del programa a servicios públicos y mercados, promoviendo la competitividad local con un sistema de transporte eficiente y seguro, mejorando la infraestructura vial y la capacidad de gestión vial descentralizada. Para lograr los objetivos se han contemplado cinco componentes:

- 2.2 **Componente 1. Infraestructura de inclusión social.** Este componente financiará estudios, supervisión de obras así como la rehabilitación de caminos vecinales en las áreas de pobreza que han sido priorizadas por el MIDIS. La meta física de caminos que serán rehabilitados en este componente será de 1.100 km. Las obras considerarán mejoras tecnológicas, elementos de seguridad vial para vías vecinales y se tendrá en consideración aspectos de adaptación al cambio climático.
- 2.3 Asimismo en este componente se financiará las actividades de Ventana de Desarrollo Local (VDL) que consiste en la identificación de actividades productivas alrededor del camino que pueden ser potenciadas así como el fortalecimiento de las gerencias de desarrollo económico de los gobiernos locales para que puedan promover acciones de desarrollo productivo. El componente solo financia planes de negocios y promueve la búsqueda de financiamiento para dichos planes o acciones.
- 2.4 **Componente 2. Caminos de conexión a corredores logísticos.** Este componente financiará estudios supervisión de obras así como la rehabilitación de caminos vecinales que conectan a corredores logísticos que han sido priorizados por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) en el plan de desarrollo de los servicios logísticos. Se estima que la meta física de caminos vecinales que serán intervenidos en este componente es de 1.100 km.
- 2.5 Este componente también considerará actividades de Ventana de Desarrollo Logístico (VDLog) que buscará identificar cuellos de botella en las cadenas de valor de los principales productos que son transportados por los corredores logísticos priorizados. Asimismo, considera la identificación de mejora de los servicios de transporte que tendrían un impacto en la mejora de la competitividad del producto.
- 2.6 **Componente 3. Mantenimiento del patrimonio vial.** Este componente financiará un nuevo esquema de conservación por niveles de servicio a unos 4.000 km de vías que fueron rehabilitadas en programas anteriores. El resto de caminos rehabilitados en el marco de los programas previos continuarán con su esquema tradicional de conservación mediante microempresas, y financiados con recursos que son transferidos desde el Ministerio de Economía y Finanzas hacia los Gobiernos Locales (GL).
- 2.7 **Componente 4. Mejora de la gestión vial descentralizada.** Este componente financiará el fortalecimiento de las capacidades de los GL para afrontar de manera eficiente la gestión vial. Asimismo considera el fortalecimiento de las microempresas de mantenimiento vial también de la unidad ejecutora del programa.
- 2.8 **Componente 5. Gestión del programa.** Incluye el financiamiento de los gastos administrativos y operativos de la unidad ejecutora así como la auditoría financiera.

III. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

- 3.1 La Republica de Perú, de acuerdo a la Ley General del Ambiente N° 28611, para el desarrollo de actividades que pueden tener impactos sobre el medio ambiente ponen a disposición el contenido legal, como también, la Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental Ley N° 28245 y el Reglamento de la Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental, Decreto Supremo N° 008-2005 y la Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Ambiental N° 27446.

- 3.2 Provías Descentralizado del MTC será la responsable de elaborar o verificar que los diseños y los estudios correspondientes incluyan el estudio ambiental y social correspondiente a este tipo particular de obra. Dentro del marco legal de la Ley N° 27446 y la Ley N°28611, la categorización y posterior certificación ambiental de la obra, ambos deberán ser aprobados por la autoridad ambiental competente.

A. Cumplimiento de la Política de Medio Ambiente y Salvaguardias del Banco

- 3.3 Por las características de esta operación que corresponde a un programa de obras múltiples y dado que a la fecha de elaboración de esta estrategia no ha sido posible conocer el detalle de los proyectos que serían ejecutados en el marco de este financiamiento, la operación ha activado la directriz B.13 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) y no puede ser clasificada ambientalmente por el momento. El reporte de salvaguardias ambientales identificó las siguientes directrices de la OP-703: B.02 (Legislación y Regulaciones Nacionales); B.03 (Preevaluación y Clasificación); B.05 (Requisitos de Evaluación Ambiental); B.06 (Consultas Públicas); B.07 (Supervisión y Cumplimiento); B.10 (Materiales Peligrosos); y B.17 (Adquisiciones). Adicionalmente otras políticas del Banco a ser aplicadas en el diseño y ejecución de este proyecto son la Política de Acceso a la Información (OP-102). En el estado de preparación actual del proyecto no se prevén reasentamientos ni impactos negativos a comunidades indígenas. En el caso necesario, se aplicará la Política OP-710 de Reasentamiento Involuntario y la Política de Pueblos Indígenas (OP-765), en el caso de identificarse poblaciones aborígenes, las consultas serán realizadas en base a sus características lingüísticas y culturales.
- 3.4 Cuando se obtenga información más detallada del trazo del emplazamiento de las obras y del tipo de tecnología que será utilizada en las áreas definidas de intervención, se reevaluará la categoría propuesta como también, los riesgos e impactos que implicarán concretamente las obras.

IV. CONTEXTO AMBIENTAL Y SOCIAL

- 4.1 Los sitios donde se implantarán los proyectos previstos en la operación corresponden a carreteras que han estado en funcionamiento desde hace varios años. En términos ambientales, los lugares corresponden a áreas consolidadas y totalmente operativas. Estos sitios se encuentran, por lo general, altamente intervenidos y no representan amenazas directas en términos ecológicos, biológicos, culturales o históricos.
- 4.2 Un mejor análisis de las condiciones ambientales y sociales de cada uno de los proyectos de la muestra se llevará a cabo durante el proceso de Debida Diligencia (DD).

V. IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 5.1 Como se mencionó en el punto anterior, debido a que en esta etapa no se han preparado el análisis ambiental y social los riesgos e impactos ambientales y sociales son teóricos y no están definidos aún. Sin embargo, se presumen que podrían ocasionarse los siguientes impactos ambientales y sociales para las etapas de construcción y operación.

A. Etapa de Construcción

- 5.2 Los impactos positivos más importantes se producirán en la etapa de ejecución de las obras de los proyectos viales: (i) un ligero mejoramiento de los ingresos económicos de las poblaciones aledañas a los lugares donde se implantarían, por la compra de productos locales por parte del personal de obra, así como la adquisición de insumos menores para el desarrollo de las obras; y (ii) la generación de empleo temporal de la población económicamente activa desempleada local.
- 5.3 Los impactos negativos para este tipo de intervenciones, pueden considerarse potencialmente los siguientes: (i) incremento de polvo por erosión eólica de escombros y materiales de construcción; (ii) emisión de ruidos, polvos y gases debido al movimiento de tierras y al flujo vehicular en todos los frentes de obras; (iii) introducción de vibraciones por efecto de la movilización de maquinaria y equipo; (iv) compactación del suelo por el tránsito de la maquinaria; (v) posibles derrames de grasas y aceites por la acción operativa de la maquinaria a utilizarse; (vi) eventual contaminación de suelos por residuos de material de obra; (vii) posible afectación leve y temporal de la fauna de la región (aves, animales domésticos, etc.) por la generación de ruidos molestos y vibraciones; cortes e interrupciones en el tránsito vehicular; y (ix) eventual necesidad de reasentamiento involuntario de personas.
- 5.4 El impacto por las construcciones de las instalaciones de servicio (campamentos y obradores) no se anticipan como impactos significativos, debido principalmente a que el acceso a las instalaciones serán por caminos ya existentes. Si fuese necesario crear nuevas instalaciones de servicio, los impactos serán los típicos de estas obras que incluyen remoción de vegetación, movimiento de tierras y generación de polvo.
- 5.5 No obstante, considerando la magnitud de las obras, estos impactos pueden ser calificados como de baja o media significancia, localizados, de corto plazo, reversibles y pueden ser manejados a través de prácticas estándares.

B. Etapa de Operación

- 5.6 Los impactos positivos en esta fase se relacionan con: (i) el mejoramiento de las condiciones de movilidad y acceso a personas y bienes; y (ii) el mejoramiento del flujo de comercio y la integración económica de las zonas en las que intervendrá el programa, gracias a la disminución de los costos de operación vehicular así como la reducción de los costos y tiempos de viaje de personas. A fin de incrementar la seguridad vial, el programa incluirá elementos de seguridad vial en la infraestructura a ser ejecutada por el programa.

C. Análisis de Riesgo

- 5.7 El Perú está sujeto a la amenaza de distintos factores naturales: (i) terremotos prácticamente en todo el territorio; (ii) deslizamientos de tierra principalmente en la zona de sierra; y (iii) inundaciones y desborde ríos, tanto en la zona de sierra como en la selva. Todas estas amenazas tendrán una incidencia directa o indirecta en el programa y su análisis será efectuado en el proceso de DD.

VI. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL PARA LA DEBIDA DILIGENCIA

- 6.1 El equipo de proyecto realizará el proceso de DD enfatizando en los impactos potenciales que las obras contempladas en el programa puedan generar durante las

- etapas de construcción y de operación y mantenimiento, sobre los componentes sociales, ambientales, de salud ocupacional, de seguridad industrial y laboral. También establecerá los requisitos en términos de evaluación ambiental y consulta pública que cada proyecto de la muestra deba cumplir para estar conforme a las políticas ambientales y sociales del Banco.
- 6.2 Durante la etapa de la DD, el Banco como parte de sus actividades de análisis del proyecto, revisará el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) que será preparado por un consultor externo. El Banco como parte de su DD ambiental y social del proyecto verificará el grado de cumplimiento con la legislación nacional aplicable, y las políticas de salvaguardias ambientales y sociales del BID, y en general confirmar que los impactos ambientales y sociales han sido identificados y gestionados apropiadamente.
- 6.3 Sin perjuicio de considerar otros aspectos que se presenten durante el proceso de DD, el equipo analizará los proyectos que se incluirán en la muestra representativa del programa, enfatizando el análisis de los siguientes puntos:
- Cumplimiento legal, socioambiental, laboral, de salud ocupacional y seguridad industrial conforme a los requerimientos nacionales, estatales y municipales correspondientes.
 - Cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información (OP-102); Política de Medio Ambiente y cumplimiento de Salvaguardias (OP-703); Política de Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704); Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710); y Política de Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761). También se evaluará si las acciones previstas en el proyecto activan la Política de Pueblos Indígenas (OP-765), en cuyo caso se evaluará también su cumplimiento.
 - En caso de que las actividades previstas en la operación requieran de reasentamiento involuntario, se hará una revisión correspondiente del plan de reasentamiento involuntario para asegurar que las actividades sean conforme a lo establecido en la Política OP-710. Esta revisión incluirá además un análisis de los criterios y procedimientos que se utilizarían para compensar a los desplazados por el proyecto, y del estado de tenencia de la tierra en los sitios donde se ejecutarían las obras del proyecto.
 - Pertinencia (conveniencia, suficiencia, presupuesto, recurso humano requerido, cronograma y control de calidad) de las medidas propuestas de manejo ambiental y social, de seguridad industrial, y de salud ocupacional y laboral, así como de su monitoreo.
 - Análisis de los sistemas de manejo de residuos líquidos, sólidos y gaseosos que se aplicarán a cada proyecto.
- 6.4 Igualmente se concentrará en el análisis y la evaluación de los siguientes aspectos asociados con el programa:
- Capacidad de gestión ambiental de PVD y de los GL (personal, recursos, planes de capacitación, etc.) que se beneficiarán con los recursos del programa, para asegurar la adopción a lo largo del ciclo de los proyectos, de procedimientos que garanticen su buen manejo ambiental.
 - Criterios de elegibilidad ambiental y social que se utilizarán para seleccionar a los proyectos que serán financiados en el marco del programa.
 - Sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos.

- 6.5 Posteriormente a la etapa de análisis y en función de los hallazgos que se identifiquen en este ejercicio, el equipo de proyecto presentará un IGAS que resumirá las medidas de manejo que se requiera para anular, mitigar o compensar los impactos ambientales negativos, y para estimular los impactos positivos. El IGAS también incluirá:
- Evaluación del cumplimiento del programa con las leyes y normas ambientales locales, regionales y municipales (leyes, regulaciones, estándares, permisos, autorizaciones, etc.).
 - Evaluación del cumplimiento del programa con las Políticas Ambientales y Sociales del Banco que se activen (OP-102, OP-703, OP-704, OP-710, OP-761 y OP-765).
 - Evaluación de los sistemas de manejo ambiental de PVD y de los GL provinciales, con énfasis en los planes y procedimientos, responsabilidades, recursos disponibles, actividades de capacitación, de auditoría, de forma de asegurar que el programa será ejecutado adecuadamente desde las perspectivas ambiental y social.
 - Evaluación de la información socioambiental del programa (incluidos los estudios ambientales y sus correspondientes planes de manejo ambiental) para confirmar que los impactos potenciales negativos del proyecto serán manejados adecuadamente durante sus fases de construcción, operación y mantenimiento y abandono.
 - Análisis de las especificaciones técnicas ambientales para el proyecto, de forma de asegurar que los futuros contratistas, la inspección y la supervisión ejecutarán adecuadamente las medidas de manejo propuestas.
 - Análisis de los procedimientos para compensar a los desplazados por el programa, en el caso que los hubiera.
 - Determinación de indicadores y requerimientos para la ejecución del programa.
 - Evaluación, para confirmar la existencia y pertinencia en cantidad y calidad, de los planes de contingencia y de manejo del riesgo del programa.
 - Revisión de los procesos de consulta que pudieran haberse llevado a cabo durante la planificación del proyecto así como análisis de los sistemas para proveer a la opinión pública información relativa a su ejecución.
 - Evaluación del sistema de captura, procesamiento y resolución de quejas y reclamos.
- 6.6 Por las características de esta operación que corresponde a un programa de obras múltiples, sobre la base de la información disponible y dado que a la fecha de elaboración de esta estrategia, no ha sido posible conocer el detalle de los proyectos que serían ejecutados en el marco de este financiamiento, la operación ha activado la directriz B.13 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) y no puede ser clasificada ambientalmente por el momento. El proceso de DD, que analizará en detalle la tipología de proyectos que serán financiados en el marco de esta operación establecerá la clasificación final de la operación.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL

Aspecto	Descripción	Fechas esperadas	Referencias e hipervínculos
Estrategia de País con Perú 2012 - 2016	La estrategia estará orientada a contribuir a cerrar las brechas económicas y sociales entre zonas urbanas y rurales y a apoyar el incremento de la productividad de la economía como base del crecimiento inclusivo y sostenible.	Junio 2012	IDBDOCS #39540656
Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte (PDSLTL)	Diagnóstico integral del PDSLTL, el informe se detallan los resultados obtenidos durante la elaboración del diagnóstico integral correspondiente a la caracterización y análisis del sistema de servicios logísticos del Perú y de la organización productiva e industrial del país.	Julio 2011	IDBDOCS #39540759
	Plan de Acciones Inmediatas (PAI) del PDSLTL, propone las acciones que pueden ser emprendidas de inmediato para dar continuidad al esfuerzo iniciado por el gobierno peruano en la temática de logística y transporte sin alterar las recomendaciones del plan de mediano y largo plazo.	Junio 2011	IDBDOCS #39540765
	Modelamiento del transporte intermodal de carga del PDSLTL, se elaboró un modelo del transporte de carga de larga distancia con la finalidad de crear una herramienta que permita evaluar cuantitativamente y no únicamente de modo cualitativo - las propuestas incluidas en el plan de mediano y largo plazo.	Noviembre 2011	IDBDOCS #39540769
	El plan de Mediano y Largo Plazo (PMLP) es el instrumento orientador de las acciones del Gobierno Peruano dirigidas a promover el establecimiento de un sistema organizado de apoyo a la logística de cargas. El mismo complementa el PAI que es objeto de un documento complementario de esta misma consultoría.	Diciembre 2011	IDBDOCS #39540784
Caminos hacia el aumento de la capacidad de acción y decisión de las mujeres	El objetivo del estudio fue descubrir el impacto de la participación de las mujeres en proyecto de caminos rurales en su capacidad de acción y decisión, y partir de los resultados, ofrecer recomendaciones para la incorporación de lecciones aprendidas en proyectos de transporte rural.	2015	IDBDOCS #39540790
Mapeo de alimentadores y diagnóstico infraestructura	El Ministerio de Transporte ha contratado a una firma consultora para la elaboración de esta consultoría. Se espera como resultado de esta consultoría obtener los corredores alimentadores a los corredores logísticos.	2015	
Evaluación económica del programa	Se cuenta con los Términos de Referencia (TdR) elaborados, y se contratará a un consultor nacional para que desarrolle estudios de evaluación económica del programa.	Mayo 2015	-

Aspecto	Descripción	Fechas esperadas	Referencias e hipervínculos
Desarrollo de las actividades de capacitación en seguridad vial	Se cuenta con los TdR elaborados, y se contratará a un consultor nacional para que diseñe una propuesta de capacitación a usuarios de la vía a fin de prevenir un incremento de accidentabilidad en las vías.	Julio 2015	-
estudios de los dispositivos de señalización y seguridad vial en caminos rurales	Se cuenta con los TdR elaborados, y se contratará a un consultor nacional especializado en seguridad vial, a fin de que establezca los dispositivos y elementos de seguridad vial adecuados para vías vecinales.	Agosto 2015	-
Estudio de la situación de microempresas de mantenimiento	Se cuenta con los TdR elaborados, y se contratará a un consultor nacional para realizar un estudio de la situación de microempresas de mantenimiento.	Setiembre 2015	-
Desarrollo del plan de monitoreo del programa y desarrollo de TdR para estudios de seguimiento	Se cuenta con los TdR elaborados, y se contratará a un consultor nacional a fin de que identifique las principales variables que deberán contar con un monitoreo de manera que formen parte del plan de monitoreo y evaluación del programa.	Junio 2015	-
Manual de Operaciones del Programa (MOP)	Se cuenta con los TdR elaborados, y se contratará a un consultor nacional para la elaboración del MOP.	Octubre 2015	-
Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS)	Se cuenta con los TdR elaborados, y se contratará a un consultor nacional para la elaboración del MGAS.	Mayo 2015	-
Marco de Reasentamientos (MR)	Se cuenta con los TdR elaborados, y se contratará a un consultor nacional para la elaboración del MR.	Mayo 2015	-
Marco para Comunidades Indígenas (MCI)	Se cuenta con los TdR elaborados, y se contratará a un consultor nacional para la elaboración del MCI.	Mayo 2015	-
Diseño de sistemas de seguimiento y monitoreo	Se cuenta con los TdR elaborados, y se contratará a un consultor nacional para que desarrolle un sistema de seguimiento y monitoreo del programa, identificando variables, actores y procesos que permitan posteriormente la elaboración de un software para dicho fin.	Julio 2015	-

CONFIDENCIAL

INE-TSP@IADB.ORG

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).