

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Perú
▪ Nombre de la CT:	Apoyo en el fortalecimiento de las capacidades de Provias Descentralizado
▪ Número de CT:	PE-T1572
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Capristan Miranda, Rafael (INE/TSP) Líder del Equipo; Campos Lombeida, Liseth Antonella (INE/TSP); Jimenez Mosquera, Javier I. (LEG/SGO); Fernandez Ovelar Paloma Victoria (INE/TSP); Ferro Briceno Paula Vanessa (INE/TSP); Okuma Aguenta, Alexis Ricardo (CAN/CPE); Moreano Marquez Wendy Lidia (INE/TSP); Illacanchi Guerra Patricia Karen (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	PE-L1252, PE-L1279.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	9 May 2024.
▪ Beneficiario:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a través de Provias Descentralizado (PVD)
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$200,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Octubre 2024
▪ Tipos de consultores:	Firmas, consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CAN/CPE-Representación Perú
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad
▪ Estrategia Institucional del Grupo BID Transformando para Escala e Impacto (CA-631)	Objetivos: (i) abordar el cambio climático; y (ii) impulsar un crecimiento regional sostenible. Áreas de enfoque operativo: de (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; (iii) capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana; (iv) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva; y (v) integración regional.

II. Descripción del Préstamo

2.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de Provias Descentralizado (PVD), está ejecutando dos programas de inversiones en la Red Vial Departamental (RVD): (i) PROREGION 1 ([PE-L1252](#)), con financiamiento del Banco por US\$ 114 millones y aprobado en 2021; y (ii) PROREGION 2 ([PE-L1279](#)), con financiamiento del Banco por US\$ 300 millones y aprobada en noviembre 2023.

- 2.2 **PROREGION 1:** El objetivo general es contribuir a mejorar la competitividad del país mediante la reducción de los costos logísticos. Los objetivos específicos son: (i) reducción de los costos de operación vehicular en las vías intervenidas; y (ii) reducción de los costos de tiempos de viajes en las vías intervenidas. Los componentes del programa incluyen inversiones y conservación vial por niveles de servicio; seguimiento y monitoreo de impactos del programa; y fortalecimiento institucional. Como resultado del programa, se espera mejorar el acceso a corredores logísticos, reforzando la resiliencia a desastres naturales y a efectos del Cambio Climático (CC), incrementando la cobertura de las vías con calidad adecuada para el tránsito de personas y productos, y reduciendo parte de los costos logísticos. Además, se prevé incrementar la participación de las mujeres en la industria. El programa beneficiará de manera directa a las poblaciones en la zona de influencia del proyecto y de manera indirecta a todos los usuarios de los tramos intervenidos. Este programa alcanzó su elegibilidad a finales de 2022 y ha tenido un flujo de desembolsos muy bajo. En una fase inicial del préstamo, existió una falta de postores en los procesos de licitación. Esto coincidió con una etapa de conflictividad social en el país. Posteriormente, los documentos de licitación fueron modificados en un contexto de menor conflictividad, resultando en la adjudicación de cuatro de los seis procesos licitados. Los otros dos procesos continúan sus procesos de licitación respectivos.
- 2.3 **PROREGION 2:** El objetivo general es contribuir a mejorar la competitividad e integración económica de las regiones del país mediante la reducción de costos logísticos y consolidación regional de la carga. El objetivo específico es la mejora de la calidad de servicio de las vías intervenidas. El cumplimiento del objetivo general del programa coadyuvará a la resiliencia de la infraestructura al CC. Los componentes del programa incluyen inversiones de mejoramiento vial; seguimiento, monitoreo y evaluación de impactos; y fortalecimiento institucional. Como resultado, se espera reducir los costos de operación vehicular y tiempos de viaje, y mejorar el nivel de tránsito promedio, además de mejorar la accesibilidad a mercados. Los beneficiarios directos serán las principales cadenas productivas que usan las rutas intervenidas.
- 2.4 Este programa fue suscrito en 2024 y, frente al inicio de ejecución, se requerirá apoyar la gestión del ejecutor para iniciar licitaciones en corto plazo. Será necesario también actualizar estudios y dar cumplimiento a las condiciones previas del programa, además de apoyar a la mitigación de riesgos identificados en PROREGION 1.

III. **Objetivos y Justificación de la Cooperación Técnica (CT):**

- 3.1 El objetivo de la CT es apoyar el fortalecimiento de las capacidades de Provías Descentralizado (PVD) para la mejora de la gestión y ejecución de los proyectos ejecutados por la entidad, mediante la formación en aspectos técnicos, adquisiciones y socioambientales.
- 3.2 **Situación actual.** La CT es importante para mejorar la ejecución de PROREGION 1, y acelerar el inicio de PROREGION 2 de una manera adecuada e incorporar iniciativas prioritarias en ambos programas como tecnología, movilidad segura y género.
- 3.3 En el caso de los procesos de licitación de PROREGION 1, como señalado, uno de los factores que influyó los retrasos de las adjudicaciones fue la falta de postores. Esto no solo está afectando a los procesos del Programa, sino que viene sucediendo en muchos procesos a nivel nacional del MTC y diversos sectores. Por ejemplo, una unidad ejecutora del MTC, Provías Nacional, convocó 30 procesos de conservación por niveles de servicio en 2023 y solo pudo adjudicar siete procesos, debido a la falta de postores que cumplieran los requisitos previstos. La falta de postores, en general,

muestra una clara contracción del mercado de contratistas luego de una serie de procesos de integridad internacionales y nacionales que excluyó del mercado de contratistas a muchas firmas. Adicionalmente, el debilitamiento de la actividad económica post COVID, y la consecuente complicación financiera de los contratistas, ha generado una contracción y debilitamiento de su mercado.

- 3.4 **Seguridad Vial.** En los 10 años del lanzamiento de la Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) de las Naciones Unidas, se observaron inversiones importantes en seguridad vial alrededor del mundo. El objetivo del Decenio es lograr al menos una reducción del 50% en las lesiones y muertes por siniestros de tránsito para 2030. Sin embargo, en Perú, la cantidad de fallecidos se mantiene en niveles altos y con tendencia creciente: en el 2019, la tasa de fallecidos en 2019 por cada 100 mil habitantes fue de 9,6. En el 2020, dicha tasa se redujo en 31,3% producto de las restricciones del COVID, sin embargo, en 2023 la tasa es de 9,8, superior a la del 2019. Por ello, si bien las vías a ser intervenidas en PROREGION 1 y 2 son vías de bajo tránsito, se requiere tomar las acciones necesarias para verificar que contendrán elementos de seguridad vial para prevención de siniestros.
- 3.5 **Sistemas inteligentes de transporte.** La incorporación de tecnología en los proyectos de infraestructura de Perú es bastante baja. Muy pocas vías de la red vial nacional tienen telepeaje o mensajería variable. Específicamente, la red vial departamental y vecinal no cuenta con ningún dispositivo tecnológico que pueda incrementar la eficiencia de la operación de sus vías.
- 3.6 **Empleo femenino y transporte.** La participación laboral de las mujeres sigue siendo inferior a la de los hombres. Según datos de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), en 2021, el 63,7% de las mujeres de 15 años y más participaban en actividades económicas, frente al 82,4% de los hombres. En el mismo año, el 6,6% de las mujeres estaban desempleadas frente al 5,2% de los hombres. Asimismo, las mujeres tienen mayores niveles de empleo en trabajos informales. En 2020, el 73% de las mujeres tenían un empleo informal, frente al 64% de los hombres. Según las estadísticas con enfoque de género del primer trimestre (Instituto Nacional de Estadística e informática [INEI], 2022), los sectores de construcción, transporte y comunicaciones son los menos representados por la población femenina, representando sólo el 1% y 2,4%, respectivamente.

Actividad	Mujeres	Hombres
Agricultura, Pesca, Minería	8,4%	12,8%
Manufactura	9%	13,1%
Construcción	1%	12,8%
Comercio	30,2%	16,4%
Transporte y Comunicaciones	2,4%	16,5%
Otros servicios	49,1%	28,6%

Estadística con enfoque de género primer trimestre 2022 (INEI, 2022).

Basado en la Encuesta Nacional de Hogares.

- 3.7 Por último, en cuanto a la educación superior, según datos de la Política Nacional de Igualdad de Género (2019) del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, en 2017, en el nivel de pregrado en ingeniería civil, un campo directamente vinculado a la construcción de infraestructura, el 21,9% de los estudiantes matriculados eran mujeres frente al 78,1% que eran hombres. De hecho, los datos de 2019 muestran

- que solo el 33% del total de graduados de nivel terciario en campos de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas son mujeres (INEI, 2020).
- 3.8 **Empleo de Personas con Discapacidad (PcDs).** Según el Censo del 2017 realizado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), 3.209.261 personas en Perú tienen discapacidad, equivalente al 10,3% de la población. De ellos, 61,3% con discapacidad visual, el 24,9% con dificultades para moverse o caminar, el 16,7% tiene discapacidad auditiva, el 10,4% enfrenta dificultades para entender o aprender, el 7,2% tiene problemas para relacionarse con los demás y el 6,6% enfrenta dificultades para hablar o comunicarse (INEI, 2017). En 2022, la tasa de ocupación de las personas con discapacidad en edad de trabajar era solo del 42%, en comparación con el 71% de la población sin discapacidad. Entre las principales barreras para el empleo de este grupo, el 55% mencionó problemas de salud y el 28% la falta de trabajo disponible. Los sectores donde más personas con discapacidad están empleadas son la agricultura (48,1%), los servicios (22,5%) y el comercio (15,8%), aunque enfrentan una alta tasa de empleo informal (87%) y mayores probabilidades de recibir salarios más bajos (Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, 2022).
- 3.9 **Beneficiarios.** Aunque el beneficiario directo de la CT es el MTC, los beneficiarios indirectos serán todos los habitantes en el área de influencia de los programas que se ejecutarán, especialmente PROREGION 2, que se estima en 640,000 habitantes.
- 3.10 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Estrategia Institucional del Grupo BID Transformando para Escala e Impacto (CA-631) y está alineada con los objetivos de: (i) abordar el Cambio Climático, promoviendo un sistema de transporte más eficiente y menos contaminante; y (ii) impulsar el crecimiento regional sostenible, mejorando la integración regional. El Programa también está alineado con las áreas de enfoque operativo de: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima, al apoyar la implementación de sistemas de transporte más resilientes y sostenibles; (ii) igualdad de género e inclusión social de grupos diversos de la población, al promover la implementación de planes de acción de género y diversidad de personas con discapacidad en las operaciones apoyadas; (iii) capacidad Institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana, al brindar acciones de fortalecimiento institucional; (iv) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva, al promover programas de mejora de infraestructura; y (v) integración regional, mediante intervenciones en corredores logísticos a través de los programas apoyados.
- 3.11 La CT está alineada con la Estrategia del Grupo BID con el país 2022-2026 (GN-3110-1), específicamente con el objetivo de reducir las brechas en cantidad y calidad de infraestructura, como elemento del área prioritaria de desarrollo productivo. También es coherente con el Documento Marco del Sector Transporte (GN-2740-12) al: (i) promover movilidad más eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad para pasajeros urbanos e interurbanos; (ii) mejorar el desempeño logístico de ALC, promoviendo la planificación integral de logística, movilidad el ordenamiento territorial. (iii) fortalecer instituciones y regulaciones del sector; y (iv) aumentar la disponibilidad de información y conocimiento sobre el sector.
- 3.12 La CT se alinea también con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), promoviendo el acceso a los servicios de infraestructura; y es coherente con: (i) Marcos Sectoriales para: (a) Transporte (GN-2740-12), al promover sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros; y (b) Documento Marco Sectorial de Cambio Climático (GN-2835-13), al incluir un enfoque especial en la definición de acciones para la mitigación del cambio climático y la reducción de emisiones; y (ii) Planes de Acción para: (a) Género para Operaciones 2020-2022 (GN-2531-19). Finalmente, la CT es consistente con el Programa Estratégico de Desarrollo Financiado con Capital

Ordinario (OC SDP, por sus siglas en inglés) – Ventanilla 2 Infraestructura Sostenible (W2B) (GN-2819-17), en el área prioritaria infraestructuras sostenibles y resilientes.

IV. Componente y Presupuesto

- 4.1 **Componente I: Fortalecimiento en capacidades de adquisiciones y gestión para el desarrollo de PROREGION 2 (US\$60.000).** Consultorías que permitan aumentar la participación de empresas en las licitaciones y aumentar el nivel de ejecución de los proyectos. Para ello, financiará: (i) estudio que identifique potenciales contratistas nacionales e internacionales, sus brechas para participar en procesos licitatorios, y establecer un plan de acción para disminuirlas y fomentar su participación y la competitividad en los procesos; y (ii) talleres con potenciales contratistas nacionales e internacionales para informar sobre los procesos de selección, las políticas de adquisiciones del Banco y demás brechas identificadas.
- 4.2 **Componente II: Apoyo a inicio de PROREGION 2 (US\$80.000).** Financiará: (i) la actualización de estudios de preinversión de los proyectos financiados por el BID. Permitirá que los costos de los proyectos estén actualizados antes de ser convocados, reduciendo el riesgo de desincentivar a postores; (ii) apoyo a desarrollo del Manual de Operaciones (MOP) y al cumplimiento de condiciones previas; y (iii) diseño conceptual de un sistema de seguimiento y monitoreo.
- 4.3 **Componente III: Implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés) y Seguridad Vial en PROREGION 1 (US\$40.000).** Financiará: (i) el desarrollo de un anteproyecto para la implementación de ITS, incluyendo pódicos automatizados para conteo de tráfico y clasificación vehicular para mejorar y digitalizar la gestión vial en el MTC, en una de las vías intervenidas por PROREGION 1; (ii) desarrollo de un sistema de seguimiento y gestión del cumplimiento de cláusulas contractuales para contratos viales por niveles de servicio que servirá para el desarrollo adecuado de las obras de PROREGION 1; y (iii) aplicación de una inspección vial en uno de los tramos de PROREGION 1, para identificar deficiencias de movilidad segura y proponer mejoras.
- 4.4 **Componente IV: Análisis de aspectos de género y diversidad en obras viales (US\$20.000).** Se realizará un estudio específico para analizar la posibilidad de incorporación de personas con discapacidad en el MCT. Para ello, hará realizar un diagnóstico de las funciones y perfiles, las barreras actuales para la inclusión de personas con discapacidad, áreas en la que podrá incorporarse, y se elaborará un plan de acción para su incorporación. El plan incluirá recomendaciones sobre ajustes razonables para crear un entorno laboral accesible, así como medidas de adaptación y comunicación inclusiva. Con base en este plan, se organizará un taller dirigido al personal y al departamento de recursos humanos del MCT, con el fin de concientizar sobre la inclusión de personas con discapacidad y la no discriminación. Asimismo, se realizará una evaluación de las medidas de implementación del enfoque de género llevadas a cabo por los contratistas del Programa en sus empresas. Ello servirá como una línea de base para que PVD pueda plantear las acciones de una mayor promoción para la incorporación de mujeres en la fuerza laboral de la cadena de transporte.
- 4.5 El financiamiento total es de US\$200.000,00 y corresponde a la fuente OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B). Se desglosa de la siguiente manera:

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por Fondo	Financiamiento Total
----------------------	------------------------------	----------------------

<p>Componente I: Fortalecimiento en capacidades de adquisiciones para el desarrollo de PROREGION 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estudio de mercado de contratistas. - Talleres de difusión de Procesos. 	US\$60.000,00	US\$60.000,00
<p>Componente II: Apoyo a inicio de PROREGION 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actualización de costos de proyectos. - Diseño de seguimiento y monitoreo del desarrollo de contratos por Niveles de Servicio. - Capacitación en gestión y administración de contratos. 	US\$80.000,00	US\$80.000,00
<p>Componente III. Implementación de un Sistema Inteligente de Transporte y Seguridad Vial en PROREGION 1.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anteproyecto de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés). - Desarrollo de inspección vial para los tramos intervenidos en PROREGION 1. 	US\$40.000,00	US\$40.000,00
<p>Componente IV: Análisis de aspectos de género y diversidad en obras viales.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Análisis de incorporación de personas con discapacidad en UB. - Taller sobre inclusión laboral de personas con discapacidad en UB. - Evaluación de incorporación de género en contratistas del Programa. 	US\$20.000,00	US\$20.000,00
Total	US\$200.000,00	US\$200.000,00

- 4.6 De manera específica, la CT contribuirá a PROREGION 1 y 2 de la siguiente manera:
- (i) PROREGION 1, mediante el desarrollo de inspecciones viales y diseño de un sistema inteligente de transporte para los tramos intervenidos por el programa;
 - (ii) PROREGION 2 con el fortalecimiento de capacidad institucional y conocimiento del sector a raíz de las lecciones aprendidas en PROREGION 1, además del desarrollo de actividades requeridas para el inicio de las actividades del préstamo; y
 - (iii) ambos programas, mediante el apoyo a la implementación del enfoque de género y diversidad de PcD en el MCT, además de generar conocimiento que fortalecerá la implementación de los planes de acción de género y diversidad en ambos programas.

V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 El organismo ejecutor será el BID, a través de su División de Transporte (INE/TSP) a solicitud del Gobierno del Perú. INE/TSP será responsable de la preparación y publicación de las expresiones de interés, la elaboración de las listas de preseleccionados, la preparación y distribución de las solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de los consultores de acuerdo con los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas y la negociación de los contratos respectivos. Además de los componentes mencionados, se espera que el personal del BID aporte conocimientos técnicos especializados y experiencia de primera mano en las actividades que se llevarán a cabo en todos los componentes. El resultado de este apoyo se materializará a través de informes, talleres, presentaciones en eventos, entre otros. Esto es esencial para la correcta implementación de la CT y para asegurar la adecuada ejecución de los fondos asignados para esta CT.

- 5.2 El Banco ejecutará esta CT de conformidad con el Anexo II de la Guía Operativa OP-614-4, debido a que: (i) los procesos internos del beneficiario en materia de adquisiciones con las políticas del Banco podrían dar lugar a retrasos significativos; y (ii) para evitar procedimientos financieros del beneficiario que podrían causar retrasos en la ejecución de la CT y poner en peligro los resultados previstos. Adicionalmente, la ejecución por el Banco se justifica por la conveniencia de contar con el apoyo y la experiencia del Banco en el diseño y desarrollo de este tipo de iniciativas. El Banco actuará como coordinador con los actores relevantes del sector y procurará asegurar la ejecución puntual de los estudios, de acuerdo con las directrices de producto de la CT (GN-2629-1). El valor añadido del Banco reside en su dilatada experiencia en los temas de esta CT, tales como: (i) Desarrollo de sistemas ITS; (ii) implementación de acciones de seguridad vial; y (iii) análisis de mercados y políticas de transporte. Adicionalmente, a través de la Representación en Perú se realizarán reuniones periódicas con la agencia gubernamental beneficiaria para lograr su participación e involucramiento en todas las etapas de las actividades, desde la elaboración de los términos de referencia hasta la revisión de los entregables y su seguimiento. El punto focal y especialista sectorial designado para la ejecución y supervisión de la CT será un funcionario de INE/TSP de la Representación en Perú, con el apoyo de consultores de INE/TSP que apoyan la gestión del préstamo y de la CT en el país. Adicionalmente, se contará con el apoyo de la Representación del BID (CAN/CPE), bajo el rol de UDR en la CT. Además, el equipo técnico del beneficiario asignado a las distintas consultorías participará en el seguimiento de las actividades a realizar con la CT.
- 5.3 Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta Cooperación Técnica han sido incluidas en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y se contratarán de conformidad con las políticas y regulaciones aplicables del Banco de la siguiente manera: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma sobre Fuerza Laboral Complementaria (AM-650) y (b) Contratación de servicios prestados por firmas consultoras de acuerdo a la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices. El periodo de desembolsos previsto es 36 meses, y la unidad responsable de desembolsos es CAN/CPE.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 No se identifican riesgos significativos relacionados con la ejecución de esta CT, que será ejecutada por el Banco. La gestión de esta CT se realiza en conjunto con el personal técnico de los beneficiarios, por lo que el riesgo de rotación de autoridades no tendría un impacto importante en la ejecución de la CT.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

- 7.1 No se han identificado excepciones a las políticas del Banco.

VIII. Aspectos Ambientales y Sociales

- 8.1 Esta Cooperación Técnica no está destinada a financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos o estudios ambientales y sociales asociados a ellos, por lo tanto, esta CT no tiene requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco.

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente_20704.pdf](#)

[Matriz de Resultados_64793.pdf](#)

[Términos de Referencia_71915.pdf](#)

[Plan de Adquisiciones_74890.pdf](#)