

PERFIL DE PROYECTO
PROGRAMA SECTORIAL DE TRANSPORTE VIAL
PERÚ

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Programa sectorial de transporte vial		
Número del proyecto:	PE-L1069		
Equipo de proyecto:	Miroslava de Nevo, Vera Lucía Vicentini (INE/TSP), Rafael Capristán (TSP/CPE), Víctor Escala, Germán Zappani (CAN/CPE), Hyun Jung Lee (LEG/SGO), Rodolfo Huici (INE/TSP) jefe de equipo y Giovanna Mahfouz (INE/TSP).		
Prestatario:	República del Perú		
Organismo ejecutor:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)		
Plan de financiamiento:	BID (CO):	US\$	150 millones
	Local:	US\$	
	Total:	US\$	150 millones
Salvaguardias	Políticas identificadas	OP-703 Directivas B.3, B.5 y B.13	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Justificación general

- 2.1 El Perú, como todos los países latinoamericanos, depende del transporte vial para sus comunicaciones internas; la amplitud, condición y adecuación de la infraestructura vial es esencial para asegurar que el país vea satisfechas sus necesidades de comunicación e integración sociales, el pleno desarrollo de sus capacidades y potencialidades económicas y productivas, brindando a personas y bienes una oferta de infraestructura suficiente para responder a sus requerimientos de movilidad, proveyendo a la integración del territorio y la comunicación con los países vecinos.
- 2.2 El Perú se encuentra abocado a desarrollar un amplio programa de mejoramiento de la infraestructura vial de jurisdicción nacional, cuya longitud actual, luego del reciente ejercicio de rejerarquización, pasó de aproximadamente 17.000 km a 26.000 km. En este nuevo contexto, los requerimientos de financiamiento tanto para inversiones como para el mantenimiento son crecientes, por lo cual el Gobierno de Perú (GdP) aumentó significativamente el presupuesto del sector.
- 2.3 El programa gubernamental, reflejado en el presupuesto 2009 y sus proyecciones hasta 2011, consta de los siguientes componentes: (i) rehabilitación y mejoramiento de la red que está llegando al límite de su vida útil, y que posee tránsitos medios; (ii) mejoramiento de grandes corredores de integración nacional, tales como la IIRSA Norte y el Corredor Interoceánico Sur; (iii) concesión vial en los corredores de mayor tránsito, siendo la carretera Panamericana el paradigma de estas concesiones;

- (iv) mejora de corredores internos de bajo tránsito (“*Proyecto Perú*”) mediante soluciones económicas; (v) mejoras puntuales de capacidad, tales como vías de evitamiento; (vi) programa de puentes; y (vii) desarrollo de “corredores seguros”, mediante la realización de auditorías viales, tales como el *International Road Assessment Program* (iRAP)¹.
- 2.4 Este programa, complementado por otros mediante los cuales el GdP asiste a regiones y municipios, demuestra la visión global, abarcadora, con la que enfrenta la problemática del sector. En las circunstancias actuales, mantener el nivel de actividad e inversión pública es esencial para consolidar el crecimiento económico reciente y dar continuidad a esta política pública.
- 2.5 Asimismo, y para paliar las consecuencias de la crisis económica mundial, el GdP ha diseñado un Plan Anticrisis enfocado en el desarrollo de la infraestructura. En lo que respecta a la obra vial, se han identificado 15 “macro-proyectos” a ser ejecutados mediante arreglos de asociación público – privada (APP); sin embargo, la mayor parte del financiamiento provendrá de fuentes públicas. El Plan Anticrisis es un programa anticíclico, de rápida ejecución, muy agresivo en materia de inversiones en infraestructura, con importante impacto en la generación de empleo y, en el caso del sector vial, una amplia distribución geográfica de las obras, centrado en obras de rehabilitación y mantenimiento, coincidiendo con la prioridad de política sectorial de dar preeminencia a la conservación del patrimonio vial. Para mantener un elevado nivel de inversión pública, el GdP está buscando recursos externos para mantener financiadas las actividades permanentes del sector vial.

B. Alcance, objetivos y descripción del Programa²

- 2.6 El GdP ha solicitado el apoyo técnico y financiero del Banco para su programa vial nacional; por ello, se considera que el mejor instrumento para responder este pedido es un préstamo de inversión de obras múltiples bajo la forma de un SWAp. Este instrumento permite financiar un gran número de actividades dentro del presupuesto del MTC y, en particular, PROVIAS Nacional (PVN), entidad responsable por la gestión de la red vial nacional. Así, el objetivo de esta operación sería el de apoyar las actividades de gestión de la red vial nacional a cargo de PVN, particularmente aquéllas referidas a la rehabilitación, mejoramiento y conservación de la red existente.
- 2.7 Este apoyo técnico y financiero se centra en las áreas consideradas prioritarias por parte de PVN, y que requieren mayor continuidad institucional y financiera para alcanzar resultados perdurables; estos objetivos son también compartidos por el

¹ El iRAP (“*International Road Assessment Program*”) es un consorcio formado por automóvil clubes, bancos de desarrollo, gobiernos e institutos de investigación, que tiene como objetivo mejorar las infraestructuras viales de alto riesgo; iRAP es también la denominación del sistema de evaluación rápida de las condiciones de seguridad de las vías que este consorcio impulsa; recientemente, y con recursos del BM, iRAP ha finalizado la evaluación de 3.000 km de la red vial principal de Perú.

² La estrategia del Banco para Perú establece, en su Resumen Ejecutivo, que "con el objetivo de fomentar la competitividad y la diversificación productiva, el banco apoyaría con: (i) mayor inversión en infraestructura (carreteras, puertos, logística) ..."

Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), que de manera creciente está asegurando mayores presupuestos para las labores de conservación del patrimonio vial. De esta manera, y en un todo de acuerdo a lo conversado con el MTC y el MEF, el Programa se centrará en las actividades de gestión de la infraestructura existente, por ser la de mayor retorno de corto y mediano plazo [¶2.3, rubros (i), (iv), (vi) y (vii)].

- 2.8 De esta manera, PVN ha identificado 37 tramos importantes que requieren obras de rehabilitación y mantenimiento, así como otros 8 corredores de bajo tránsito, y obras menores (reemplazo de puentes y obras de arte; mejoras puntuales para reducir la accidentabilidad vial) que serían elegibles para financiamiento. Todas estas obras están incorporadas en el presupuesto de PVN. Este Programa permitiría así dar continuidad a obras de alto retorno económico y social y que requieren asegurar su financiamiento de corto y mediano plazo.
- 2.9 Dada la naturaleza de las obras y lo avanzado del proceso técnico [todas ellas cuentan con aprobación del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), poseen diseños de ingeniería definitivos listos o contratados y en ejecución, y son obras sencillas y de relativamente rápida ejecución], su contratación, y el inicio de actividades en muchas de ellas, comenzará durante el segundo semestre de este año; por ello, PVN espera una importante concentración de pagos durante todo 2010, particularmente el primer trimestre.

Componente 1. Actividades vinculadas al desarrollo de la infraestructura vial

- 2.10 Este componente financiará todas las actividades vinculadas a la mejora y conservación de los caminos pertenecientes a la red vial nacional que sean elegibles bajo la presente operación. Las actividades a ser financiadas incluyen:
- 2.11 *Subcomponente 1.1, Servicios de consultoría*, comprende la contratación de servicios de consultoría necesarios para la ejecución de las obras, tanto las que serán reconocidas para financiamiento del programa, como otras que formen parte del programa de inversión futuro del gobierno, incluyendo estudios de factibilidad, socioambientales, diseños de ingeniería, supervisión de obras, etc.;
- 2.12 *Subcomponente 1.2, Rehabilitación y mejoramiento*, abarca la contratación de obras de rehabilitación y mejoramiento de vías existentes pertenecientes a la red vial nacional (RVN). No se prevé la actuación en obras nuevas (vías de evitamiento a ciudades, ampliación de capacidad mediante la construcción de carriles, etc.) ni la intervención en áreas de alta complejidad socioambiental. No hay aún un dimensionamiento de las metas físicas a las que se aspira llegar;
- 2.13 *Subcomponente 1.3, Conservación por resultados*, mediante la aplicación de contratos de servicios de conservación por resultados, a mediano plazo, de corredores de bajo tránsito relativo, contenidos bajo el denominado Proyecto Perú, del cual ya hay contratados 3.000 km, y que PVN aspira a expandir a 6.000 km durante el corriente año y a 10.000 km durante 2010. En anexo 6 se presenta el contrato tipo que hoy aplica PVN;

- 2.14 **Subcomponente 1.4, Programa de puentes y obras de arte**, que supone la mejora o reemplazo paulatino de estas infraestructuras, pues ellas presentan un importante grado de obsolescencia (por ejemplo, gran parte de los puentes de la carretera Panamericana, a la salida de Lima, tiene un límite de carga de 30 toneladas); el componente también promoverá la conservación de estas infraestructuras, a través de la modernización y ampliación del programa de gestión de puentes y obras de arte, a ser financiado por el componente institucional;
- 2.15 **Subcomponente 1.5, Corredores seguros**, implica poner en práctica las recomendaciones identificadas a partir del estudio de iRAP recientemente finalizado para 3.000 km de la RVN. Los corredores seguros suponen actuar sobre ellos: (a) corrigiendo los puntos críticos, mediante soluciones de bajo costo; (b) revisar si los diseños de ingeniería de aquellas obras a ser contratadas ya incluyen las recomendaciones o deben ser actualizadas; (c) revisar si los expedientes de ingeniería a cargo del contratista de los corredores de Proyecto Perú incluyen las soluciones identificadas; (d) analizar la posibilidad de ampliar la cobertura lograda inicialmente con iRAP.

Componente 2. Actividades de apoyo técnico y desarrollo institucional

- 2.16 Este componente comprende el apoyo técnico y desarrollo institucional, el que se manejará a dos niveles. El primero de ellos supone trabajar con PVN; el segundo, con la Oficina General de Presupuesto y Planificación (OGPP) y la Dirección General de Asuntos Socioambientales (DGASA), instituciones pertenecientes al MTC.
- 2.17 **Subcomponente 2.1, Apoyo a PVN**. Comprende actividades propias de la gestión vial, incluyendo el conocimiento del sector. Un listado tentativo y preliminar de los temas a ser financiados incluye: (i) actualización del inventario vial para, entre otras cosas, incluir los 26.000 km de RVN y desarrollo de un Sistema de Información Geográfico (SIG) específico para PVN; (ii) actualizar y ampliar el sistema de gestión de puentes, pues abarca sólo 17.000 km de los 26.000 de la RVN y contiene datos obsoletos; (iii) plan piloto de derecho de vía (DdV), actualización de normas y reglamentos aplicables y su sistema de gestión, incluyendo su uso a título oneroso; (iv) mejora de la programación y desarrollo de la OPEI (Oficina de Programación de Estudios e Inversiones); (v) sistema de gestión para la atención de emergencias viales; (vi) auditorías de seguridad vial y ampliación de la cobertura del iRAP; (vii) sistema de seguimiento de contratos y control de calidad de resultados (por ejemplo, para PP); (viii) diseño vial en zonas urbanas y periurbanas; (ix) aplicación de peajes y cobro a “usuarios privilegiados” (acuerdo por uso de vías); (x) control de cargas, cargas peligrosas, cargas especiales y otras labores vinculadas al uso de la infraestructura vial; (xi) mantenimiento de taludes mediante técnicas de revegetación; y (xii) desarrollo de acuerdos institucionales con entidades de investigación y enseñanza.
- 2.18 **Subcomponente 2.2, Apoyo a OGPP**. Abarca aquellas actividades propias de la planificación estratégica del sector transportes, con énfasis en el sector vial. Este apoyo de continuidad a una larga tradición de soporte del Banco con el MTC el listado inicial comprende. (i) encuesta O/D para el transporte de carga; (ii) sistema de información para el transporte de pasajeros interprovincial; (iii) desarrollo de una estrategia para la gestión del transporte terrestre de cargas (control de pesos y

dimensiones, relación potencia-peso, habilitación de vehículos y conductores, seguridad vial; participación del sector privado); (iv) desarrollo de una política logística; (v) sistemas de información para el transporte; (vi) actualización del SIG/MTC, con la compra de una nueva base cartográfica; (vii) sistema de información de comercio exterior (puertos, aeropuertos, pasos de frontera); (viii) apoyo a la gestión de la información (equipo de analistas de información y estadísticos).

- 2.19 **Subcomponente 2.3, Apoyo a DGASA.** Incorpora actividades necesarias para sistematizar la gestión socioambiental: (i) manual de procedimientos internos; (ii) manual de gestión ambiental y social de proyectos viales, de la planificación hasta la operación; (iii) adecuación y complementación de los instrumentos de gestión ambiental y social; y (iv) sistema para la evaluación del desempeño de consultores y contratistas.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 El Banco viene acompañando el sector transporte de Perú desde su creación. En particular, desde principios de la década del '90 ha aprobado sucesivos préstamos para la red vial principal³, actuando asimismo en las redes secundaria⁴ y terciaria⁵. Este acompañamiento, también manifestado en las áreas de desarrollo técnico y fortalecimiento, tanto dentro de los préstamos mencionados como mediante cooperaciones técnicas no reembolsables, ponen al Banco en una situación privilegiada como actor fundamental en el desarrollo y consolidación de la acción gubernamental en el sector transportes.
- 3.2 En particular, el sector posee una estructura institucional consolidada, con una agencia vial (PVN) que ha evolucionado de los contratos de obra tradicionales al impulso de las concesiones viales y a los contratos plurianuales de conservación vial por resultados, a la vez que mejora, dentro de las obvias limitaciones, su conocimiento del sector y las herramientas de gestión, en un programa de mediano plazo de profundización del conocimiento, del cual esta operación sería parte fundamental.
- 3.3 La continuidad en la presencia sectorial del Banco, permite conocer las principales herramientas aplicadas por PVN, en materia de programación de actividades, normas y regulaciones técnicas aplicadas al diseño, contratación y ejecución de obras, gestión socioambiental, conservación vial y otras propias de su responsabilidad, siendo estas prácticas generalmente apropiadas para el tipo de obras a ser reconocidas por la presente operación.

³ Desde 1991, el Banco ha apoyado al MTC, en la red vial nacional, por medio de los siguientes programas: Rehabilitación y mantenimiento de carreteras (651/OC-PE, US\$ 210 millones), Rehabilitación y mejoramiento de carreteras, segunda etapa (836/OC-PE, US\$ 250 millones), Rehabilitación y mejoramiento de carreteras, tercera etapa (1150/OC-PE, US\$ 150 millones), Garantías Ramal Norte del Amazonas IIRSA (1717/OC-PE, US\$ 60 millones) y Primer Programa de Caminos de la Red Vial Nacional (1827/OC-PE, US\$ 100 millones).

⁴ En 2004, el Banco aprobó el Programa de Caminos Departamentales (1654/OC-PE, US\$ 50 millones, en ejecución).

⁵ A partir de 1995 el Banco apoyó al MTC en la gestión de la red terciaria, mediante tres operaciones, las dos primeras finalizadas y la tercera, actualmente en ejecución: 901/OC-PE, US\$ 90 millones; 1328/OC-PE, US\$ 50 millones; 1810/OC-PE, US\$ 50 millones

IV. SALVAGUARDIAS Y ANÁLISIS FIDUCIARIO

A. Estrategia ambiental y social

- 4.1 La responsabilidad de la gestión socioambiental del sector vial reside en el MTC y, dentro de éste, cabe a la DGASA, cuya creación y fortalecimiento institucional fueron objeto de apoyo financiero del Banco en los sucesivos préstamos otorgados al MTC. La DGASA interviene activamente a todo lo largo del ciclo de los proyectos viales: (i) define los requerimientos de evaluación socioambiental y los correspondientes términos de referencia de los estudios a ser contratados en función de la categoría de riesgo del proyecto determinada en función de sus potenciales impactos socioambientales; este sistema (*screening* y *scoping*) atiende los requerimientos básicos de las Directivas B.3 y B.5 de la política OP-703; (ii) cuenta con guías específicas relativas al desarrollo de planes de compensación y reasentamiento involuntario (PACRI) y también para la elaboración de planes de pueblos indígenas, cuyos principios básicos atienden a lo establecido en las políticas OP-710 y OP-765, respectivamente; (iii) ejerce la supervisión técnica de los estudios socioambientales y aprueba los respectivos informes, emitiendo la correspondiente certificación ambiental al final; y (iv) realiza la fiscalización ambiental de las obras, emitiendo informes de incumplimiento de ser necesario.
- 4.2 Los proyectos de rehabilitación y mejoramiento incluidos en el plan de inversión 2009 – 2011 de PVN y que presentan condiciones de ser incluidos en el Programa (23 proyectos viales divididos en 37 paquetes de rehabilitación y mejoramiento), se refieren a vías existentes, fueron categorizados por la DGASA como de moderado riesgo socioambiental (categoría 2 de la DGASA, equivalente a la categoría B del Banco) y en su gran mayoría ya cuentan con estudios de impacto ambiental semidetallados ejecutados o en ejecución en conformidad con TdR establecidos por la DGASA. Se puede prever que las obras previstas en este Programa no generarán impactos ambientales y sociales negativos significativos debido a que los trabajos físicos serán de pequeña (en el caso de los proyectos de mantenimiento y puentes) a mediana magnitud (en los proyectos de rehabilitación), tradicionales del punto de vista de ingeniería y se ejecutarán, incluyendo los ensanchamientos de las calzadas de las vías, dentro del derecho de vía actual, por lo que no se intervendrá en áreas ambiental o socialmente sensibles.
- 4.3 En este contexto, y considerando que el SWAp Programa Sectorial Vial tendrá como criterio de elegibilidad para su financiación: (i) la no inclusión de nuevas vías y proyectos que sean categoría 1 según DGASA (equivalente a “A” del Banco); y (ii) pertenecer al conjunto de proyectos de rehabilitación y mejoramiento incluidos en el plan 2009-2011; el equipo de proyecto entiende que los proyectos a ser financiados serán categoría B. En consonancia con ello, propone una Estrategia Ambiental y Social (EAS) basada en: (i) un análisis de los instrumentos y procedimientos de gestión ambiental y social de la DGASA, en lo que se relaciona específicamente a los indicadores utilizados para clasificar el potencial de riesgo socioambiental de los proyectos de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento y los correspondientes requerimientos de evaluación ambiental y social, para verificar que cumplen con los

requisitos de la Política de Medio Ambiente y de Cumplimiento de las Salvaguardias (OP-703), particularmente las Directivas B.3 y B.5, y con las Políticas de Reasentamiento Involuntario (OP-710) y de Pueblos Indígenas (OP-765); (ii) una evaluación de la capacidad institucional de la DGASA y la recomendación, de ser necesario, de medidas de fortalecimiento en temas ambientales y socioculturales específicos; (iii) un análisis socioambiental general de los proyectos del plan 2009-2011 y un análisis específico de una muestra de proyectos de dicho plan, cuyos estudios de impacto ambiental semidetallados ya hayan sido concluidos con el fin de asegurar su viabilidad y cumplimiento de las salvaguardias ambientales y sociales del Banco; y (iv) un plan de supervisión y seguimiento de la implementación del Programa. Los resultados de estas actividades serán consolidados en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) anexo a la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD).

B. Viabilidad institucional, técnica y económica

- 4.4 PVN es un experimentado ejecutor de operaciones con el Banco y otros organismos multilaterales. El Banco posee una extensa experiencia trabajando en Perú y, desde 1991, ha aprobado cuatro operaciones de crédito para la red vial nacional, tres de ellas finalizadas exitosamente y una actualmente en plena ejecución. Esta experiencia es la que permite trabajar esta operación bajo el enfoque del SWAp, pues el conocimiento del ejecutor reduce los riesgos institucionales y técnicos.
- 4.5 Los proyectos a ser incorporados al programa cuentan con la aprobación del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) el cual es regulado por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). El SNIP consiste en un sistema riguroso de evaluación económica y técnica de proyectos, consistente en aprobaciones sucesivas para que un dado proyecto pueda ser incorporado al presupuesto de la entidad. Los procesos que deben darse para lograr la aprobación de los proyectos son en síntesis:
- a. PVN es la entidad responsable de elaborar los estudios de preinversión requeridos (perfil, prefactibilidad o factibilidad) los cuales dependen del tamaño y complejidad del proyecto. Por ejemplo, para un proyecto de gran escala, se requerirá contar con los tres estudios de preinversión mencionados para lograr su aprobación. Todos los estudios de preinversión son elaborados por consultoras privadas, las cuales han sido contratadas mediante procesos públicos;
 - b. cada nivel de estudio elaborado por PVN debe ser remitido a la oficina de evaluación de proyectos del MTC, función que es cumplida por la OGPP del MTC;
 - c. sólo con la aprobación de la OGPP a un determinado nivel de estudio, es que PVN puede iniciar el segundo nivel de estudio; y
 - d. recién cuando PVN obtiene de la OGPP la aprobación del último nivel de estudio requerido (usualmente factibilidad debido a la magnitud de los proyectos), puede iniciar la contratación de los estudios de ingeniería del proyecto para posteriormente iniciar la contratación y ejecución de las obras.

- 4.6 Las actividades incorporadas en el programa, principalmente rehabilitación y mejoramiento, conservación, seguridad vial, etc., aseguran, por su propia naturaleza una elevada viabilidad económica; la experiencia de PVN en el desarrollo de estas actividades, así como los rigurosos procesos técnicos establecidos aseguran, por su parte, la viabilidad técnica de las obras a financiar.

C. Aspectos fiduciarios

- 4.7 Esta operación está siendo diseñada como un SWAp de infraestructura vial, y el instrumento financiero aplicable sería un préstamo de inversión de obras múltiples; estas características requieren la adopción de claras definiciones fiduciarias en materia de aplicación del instrumento seleccionado.
- 4.8 *Elección del instrumento.* El primer tema es la elección del enfoque propiamente dicho. El SWAp es un concepto por el cual diversas entidades de desarrollo, involucradas en un sector –en este caso, transporte-, colaboran mutuamente para respaldar un determinado programa de políticas y gastos sectoriales dirigido por el gobierno, mediante la adopción de criterios comunes para todo el sector. En este caso particular, el BID y el Banco Mundial (BM), ambos con amplios antecedentes de trabajo conjunto en el sector transporte del Perú, con préstamos simultáneos a diversas instituciones, caracterizados en general por su buen desempeño, se encuentran en inmejorables condiciones para aplicar este concepto.
- 4.9 *Financiamiento mancomunado.* Se prevé que el programa cuente con financiamiento mancomunado del GdP y del BM; bajo esta figura, las instituciones actuantes depositan sus recursos en una cuenta común, con cargo a la cual efectúan los desembolsos; en conversaciones preliminares con el MEF, se estableció que esta cuenta común sería la cuenta presupuestaria perteneciente a PVN. Para ello, todos los participantes utilizarán los mismos procedimientos de adquisiciones, gestión financiera y desembolso, los que serán analizados y definidos durante la preparación de esta operación;
- 4.10 *Adquisiciones.* A diferencia de lo establecido en el PR-210 Programas con Enfoque Sectorial Amplio, donde se sugiere que “las transacciones que podrían ser financiadas mancomunadamente serían las ubicadas por debajo del umbral que utiliza el Banco para las licitaciones públicas internacionales (LPI) de adquisición de bienes, obras y servicios de consultoría”, dadas las características del sector vial y el valor de las contrataciones, se sugiere financiar mancomunadamente exclusivamente contratos efectuados mediante LPI. Para ello, los Bancos y PVN han acordado respecto de los documentos de licitación aplicables a los diversos procesos, documentos que ya han sido aplicados en otra operación del Banco, de la cual participa el BM (PE-0187 Programa de transporte urbano de Lima, 1501/OC-PE);
- 4.11 Se prevé que la revisión de adquisiciones será, en un todo de acuerdo a la PR-210, ex post. Esta revisión se sustentará, sin embargo, en la evaluación de los procesos fiduciarios que se realizará durante la preparación de la operación.
- 4.12 *Desembolsos.* Los desembolsos del financiamiento del Banco se efectuarán en función de montos a ser acordados con el MEF y el MTC, de conformidad con las necesidades financieras del programa de inversión previsto para los próximos años; como fuera mencionado (§2.9), PVN ha diseñado y puesto en ejecución, como parte

del Plan Anticrisis, un intenso programa de rehabilitación y mantenimiento de caminos de la red vial principal, que demandará un importante y concentrado flujo de recursos desde fines de 2009 hasta finalizar 2011.

- 4.13 De acuerdo a lo establecido en el mencionado documento PR-210, para efectos de los desembolsos no se exigirá la presentación de documentación de respaldo de las inversiones realizadas. Sin desmedro de ello, PVN mantendrá un detallado registro de las transacciones, como así también mantendrá la custodia física de la documentación en un archivo seguro, ordenado y de acceso restringido; esta documentación estará disponible para su revisión si el Banco así lo solicitara o ser auditada, de considerarse necesario.
- 4.14 *Sistemas fiduciarios.* La buena experiencia del Banco en Perú en general, y con el sector transporte en particular, indican que el SWAp ofrece suficientes seguridades en materia de utilización eficaz de los recursos; estas seguridades se ven reforzadas por el diseño técnico de la operación, donde se aplicarán criterios estrictos de elegibilidad de proyectos, donde la rehabilitación y conservación viales conformarán el eje del programa, asegurando así factibilidad socioeconómica, calidad técnica, funcionalidad y cuidado socioambiental de las obras. Como parte del control fiduciario a aplicar, durante la preparación de la operación se realizará: (i) una evaluación del riesgo fiduciario que presenta PVN y las eventuales medidas de mitigación a aplicar; (ii) plan de financiamiento del programa; (iii) actividades de seguimiento y auditoría; (iv) acciones conjuntas con el Banco Mundial para tener un enfoque común sobre diseño, evaluación y ejecución del Programa; y (v) una evaluación institucional.
- 4.15 *Manual de operaciones del Programa.* Como parte de la preparación de la operación se desarrollará un manual de operaciones del proyecto (MOP). Este MOP detallará: (i) actividades elegibles de acuerdo al alcance temático que el SWAp adopte; (ii) elegibilidad de proyectos (factibilidad económica; técnica; socioambiental; etc.); (iii) TdR para la contratación de diseños de ingeniería y otros estudios; (iv) procedimientos de adquisiciones del programa, incluyendo documentos de contratación aplicables a las diversas actividades elegibles; (v) procedimientos de desembolsos y de rendición de gastos; (vi) TdR para la contratación de la auditoría financiera del programa; (vii) plan de adquisiciones, plan operativo anual y otras herramientas necesarias para la ejecución y evaluación del SWAp; (viii) niveles requeridos de no objeción por parte de los bancos, etc.. Este contenido no es exhaustivo y podrá variar durante la preparación del programa.
- 4.16 *Excepciones a las políticas y procedimientos de los préstamos de inversión del Banco.* La PR-210 establece la voluntad de admitir excepciones a diversas políticas del Banco, para alcanzar así la flexibilidad buscada por el SWAp. En este proyecto particular, y con respecto a las excepciones admisibles, el enfoque propuesto es: (i) origen de firmas de países que no sean miembro del Banco, se solicitará, si bien la experiencia en obras viales es que no ha habido en años recientes firmas de países fuera de la órbita del Banco participando en estas licitaciones, aún cuando no existía esta restricción; (ii) se prevé la aplicación de procedimientos de licitación establecidos de común acuerdo entre PVN, el BM y el BID, basados en los documentos estándar de los bancos; (iii) revisión de la documentación de respaldo,

que si bien no será exigible para cada desembolso presentarla al Banco, se mantendrá en la entidad accesible al Banco y auditable; y (iv) no se creará una cuenta especial.

- 4.17 *Memorando de entendimiento.* No se estima necesario contar con un memorando de entendimiento para este programa; los “acuerdos, arreglos y códigos de conducta” (PR-210) necesarios para su ejecución estarán contenidos en el MOP, por ser éste un instrumento suficientemente obligante y con el cual están familiarizados PVN, el MTC y el MEF.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

A. Cronograma y costo de preparación del Programa

- 5.1 El cronograma de preparación establece los hitos necesarios para el alcance de las fechas para la aprobación de la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD), la que se estima estará enviándose al Directorio en julio de 2009. Los costos de preparación de la operación se solventarán con recursos administrativos; estos costos podrían ser compartidos con el BM, si éste decidiera su participación en la operación. Los fondos administrativos requeridos ascienden a US\$125.200. Los costos y cronograma de preparación se detallan en el Anexo V.

PROGRAMA SECTORIAL DE TRANSPORTE VIAL (PE-L1069)
SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Project Type	Sector Wide Approach (SWAP)
	Additional Operation Details	
	Country	Peru
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Rodolfo Huici
	Project Title	Programa sectorial de transporte vial
	Project Number	PE L1069
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date	2009-03-16
	Assessment Number	2009-03165458-2
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Project Type	Sector Wide Approach (SWAP)	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	An Environmental Assessment is going to be performed.	(B.05)
		Any part of the investment or component(s) is being co-financed.	(B.15)
	Potential Safeguard Policy Items (?)	No potential issues identified	
	Recommended Action	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s), including B13, for guidance. No project classification required. Submit Report and PCD (or equivalent) to ESR.	
Additional Comments			

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Rodolfo Huici
	Title	Jefe de equipo
	Date	2009-03-16

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Project Type	Sector Wide Approach (SWAP)
	Additional Operation Details	
	Country	Peru
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Rodolfo Huici
	Project Title	Programa sectorial de transporte vial
	Project Number	PE L1069
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date	2009-03-16
	Assessment Number	2009-03165240-2
	Additional Comments	

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions/Recommendations		Comments:
		<ul style="list-style-type: none"> • Category "B" operations normally require an environmental impact analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). • 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. • The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or similar) containing the E&S Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) plus the Safeguard Policy Filter and Screening Form Reports. • 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). 	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
	<p>Impacts leading to involuntary resettlement or economic displacement are minor to moderate in nature.</p> <p>Generation of solid waste is moderate in volume and does not include hazardous materials.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Develop Resettlement Plan (RP): The client should be required to develop a simple RP (that could be part of the ESMP) that demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within client's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the transaction; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation. • Solid Waste Management: The client should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.
ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening: Rodolfo Huici	
	Date: 16 de marzo de 2009	
	Comments:	

PERÚ
PROGRAMA SECTORIAL DE TRANSPORTE VIAL
(PE-L1069)

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

1. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

- 1.1 El Gobierno del Perú cuenta con una amplia normativa legal ambiental vigente, destacándose las leyes No. 28611, Ley General del Ambiente y No. 28245, que crea el Sistema Nacional de Gestión Ambiental (SNGA). El SNGA se basa en las instituciones estatales, órganos y oficinas de los distintos ministerios, organismos públicos descentralizados e instituciones públicas a nivel nacional, regional y local que ejercen competencias y funciones sobre el ambiente y los recursos naturales. La creación del Ministerio del Ambiente (MINAM) mediante Decreto Legislativo, modifica el SNGA al generar el organismo nacional rector del sector ambiental, con la función de diseñar, establecer, ejecutar y supervisar la política nacional y sectorial ambiental. Más recientemente (febrero de 2009) se aprobó la Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental (SINEFA) que crea un ente fiscalizador, responsable del cumplimiento de los estándares ambientales definidos en la legislación (OEFA, Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental).
- 1.2 En el sector transportes, la responsabilidad de la gestión socioambiental reside en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y, dentro de éste, cabe a la Dirección General de Asuntos Socioambientales (DGASA). Esta Dirección fue creada por Decreto Supremo N° 041-2002-MTC y tiene como función velar por el cumplimiento de las normas de conservación del medio ambiente garantizando el adecuado manejo de los aspectos ambientales y sociales durante el desarrollo de las obras de infraestructura de transporte de la red vial nacional. La DGASA responde directamente al Viceministro de Transportes y no tiene relación funcional o jerárquica con PVN, lo que garantiza la independencia de su accionar. Vale destacar que tanto la creación como el fortalecimiento institucional de la DGASA fueron objeto de apoyo financiero del Banco en los sucesivos préstamos otorgados al MTC.
- 1.3 La DGASA cuenta con un sistema de categorización del potencial de riesgo de proyectos viales en función de los potenciales impactos ambientales y sociales que podrían resultar de su implementación. Dicho sistema establece 3 categorías de riesgo: (i) categoría 1, riesgo alto, para el cual se exige la ejecución de un Estudio de Impacto Ambiental completo; (ii) categoría 2, riesgo moderado, requiere un Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado; y (iii) categoría 3, riesgo bajo, requiere una Declaratoria de Impacto Ambiental simplificada.
- 1.4 La DGASA interviene activamente todo a lo largo del ciclo de los proyectos viales. Al inicio de cada año PVN presenta a DGASA su plan de contratación de

estudios y obras; para cada proyecto vial, DGASA, en base a informaciones ambientales y sociales disponibles en el sistema de información geográfico del MTC y visita rápida de campo, define el nivel de riesgo socioambiental del proyecto y prepara los TdR del estudio ambiental a ser contratado por PVN. Asimismo, DGASA supervisa la elaboración de los estudios socioambientales y aprueba los correspondientes informes, emitiendo la correspondiente certificación ambiental al final. Esta Dirección es también responsable por la evaluación y aprobación de los estudios específicos relativos a las posibles afectaciones, compensaciones y/o reasentamientos de población, según las leyes vigentes y las directrices establecidas; cabe destacar que estas directrices cumplen con la OP-710. Por último, DGASA ejerce la fiscalización ambiental de las obras contratadas por PVN, emitiendo informes de incumplimiento del contratista de ser necesario.

2. EL PROGRAMA

- 2.1 El Programa será un SWAp de obras múltiples y financiará el componente de proyectos de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de vías existentes, incluyendo los estudios y las correspondientes obras; no se financiará la construcción de nuevas vías y tampoco serán elegibles para el financiamiento aquellos proyectos que estén clasificados en la categoría 1 por la DGASA (equivalente a categoría A del Banco).
- 2.2 En este contexto, el equipo de proyecto analizó, en conjunto con la DGASA, los proyectos de rehabilitación y mejoramiento incluidos en el plan de inversión 2009 – 2011 de PVN y que presentan condiciones de ser incluidos en el Programa (23 proyectos viales divididos en 37 paquetes de rehabilitación y mejoramiento). Todos los proyectos se refieren a vías existentes, en su gran mayoría ya cuentan con estudios de factibilidad y tienen los estudios de impacto ambiental semidetallados ejecutados o en ejecución en conformidad con TdR establecidos por la DGASA.
- 2.3 Como fuera mencionado, ninguno de los proyectos del plan 2009-2011 analizados es categoría 1. De los 37 paquetes de proyectos de rehabilitación y mejoramiento analizados en conjunto con la DGASA, solamente tres proyectos presentan áreas de conservación en su área de influencia (las vías existen y no afectan directamente las áreas de conservación ambiental). La DGASA confirmó que los TdR preparados para desarrollar los correspondientes estudios socioambientales semidetallados incluyen requerimientos específicos para analizar los potenciales impactos indirectos en dichas áreas y, de ser necesario, las correspondientes medidas de mitigación. Asimismo, 8 de los 37 paquetes presentan presencia de comunidades campesinas indígenas en su área de influencia, comunidades que no serán afectadas por las obras previstas, destacándose que ellas practican la explotación agrícola comercial. Cabe resaltar que todos los 11 proyectos con características especiales fueron categorizados como categoría 2 por la DGASA pues se trata de vías existentes con transitabilidad permanente y que no afectan directamente los temas ambientales y socioculturales apuntados.

- 2.4 El equipo visitó también un proyecto de mantenimiento de *Proyecto Perú* y tuvo la oportunidad de destacar que dichas actividades de conservación están siendo realizadas de manera adecuada, cumpliendo con los requisitos de las políticas del Banco, incluyendo cuidados ambientales en la explotación y recuperación de canteras, botaderos y campamentos y otras áreas de apoyo a las obras.
- 2.5 Las carreteras de la red vial nacional tienen un derecho de vía (DdV) variable, dependiendo de su localización geográfica y las características de diseño. El DdV se establece por resolución ministerial y es específico para cada carretera. En los estudios técnicos (diseños de ingeniería), PVN distingue entre el DdV y el “área de construcción” (AdC), siendo esta última la zona estricta necesaria para la ejecución de las obras viales y para el funcionamiento operativo de la carretera. Todo lo que se interviene durante el período de ejecución de las obras (el AdC), se sanea y se obtiene el título de posesión legal de los terrenos a favor del estado. Para el tratamiento de los predios y familias afectadas dentro del AdC, el MTC emitió la Resolución Directoral n° 007-2004-MTC-16, preparada por la DGASA, que establece las “Directrices y Lineamientos para la Aplicación y Elaboración de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) para Proyectos de Infraestructura de Transporte” y que atiende los principios básicos establecidos en la Política OP-710. De acuerdo con las informaciones disponibles en los estudios y aquéllas provistas por PVN y la DGASA, para los proyectos de rehabilitación en que se prevé ensanchamiento de la calzada, dicho ensanchamiento se dará dentro del DdV actual y en estos casos se aplicará los requerimientos del PACRI para la compensación de los predios afectados y relocalización de viviendas localizadas en la AdC, de ser necesario.

3. POTENCIALES IMPACTOS Y LA ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL PROPUESTA

- 3.1 Se estima que el Programa tendrá importantes impactos positivos que se derivarán de una mejora sustancial en el nivel de transitabilidad, seguridad y accesibilidad existente de las vías, lo cual resultará en una reducción de los costos de transporte y de tiempo de viaje, el incremento de la conectividad en el país y consecuentemente el incremento de la competitividad, además de contribuir para un mejor aprovechamiento de, y acceso a, los servicios públicos y sociales.
- 3.2 Por lo expuesto anteriormente, se puede prever que las obras previstas en este Programa no generarán impactos ambientales y sociales negativos significativos debido a que los trabajos físicos serán de pequeña (en el caso de los proyectos de mantenimiento) a mediana magnitud (en los proyectos de rehabilitación), tradicionales del punto de vista de ingeniería y se ejecutarán, incluyendo los ensanchamientos de las calzadas de las vías, dentro del derecho de vía actual, por lo que no se intervendrá en áreas ambiental o socialmente sensibles.
- 3.3 En este contexto, y considerando que el SWAp Programa Sectorial Vial tendrá como criterio de elegibilidad para su financiación: (i) la no inclusión de nuevas

vías y proyectos que sean categoría 1 según DGASA (equivalente a “A” del Banco); (ii) pertenecer al conjunto de vías incluidas en el plan 2009-2011 (¶2.3), el equipo de proyecto entiende que los proyectos a ser financiados serán categoría B.

3.4 Durante la preparación de la operación, se desarrollará:

- (i) un análisis de los instrumentos y procedimientos de gestión ambiental y social de la DGASA, en lo que se relaciona específicamente a los indicadores utilizados para clasificar el potencial de riesgo socioambiental de los proyectos de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento y los correspondientes requerimientos de evaluación ambiental y social, para verificar que cumplen con los requisitos de la Política de Medio Ambiente y de Cumplimiento de las Salvaguardias (OP-703), particularmente las Directivas B.3 y B.5, y con las Políticas de Reasentamiento Involuntario (OP-710) y de Pueblos Indígenas (OP-765);
- (ii) una evaluación de la capacidad institucional de la DGASA y la recomendación, de ser necesario, de medidas de fortalecimiento en temas ambientales y socioculturales específicos;
- (iii) un análisis socioambiental general de los proyectos del plan 2009-2011 con potencial de ser financiados por el Programa y un análisis específico de una muestra de proyectos de dicho plan, cuyos estudios de impacto ambiental semidetallados ya hayan sido concluidos con el fin de asegurar su viabilidad y cumplimiento de las salvaguardias ambientales y sociales del Banco. Entre algunos aspectos que se incluirá en el análisis ambiental del Programa están los siguientes: (a) identificación de las actividades de rehabilitación y mejoramiento susceptibles de generar impactos socioambientales y los respectivos potenciales impactos; (b) análisis socioambiental del Programa en su conjunto considerando las vulnerabilidades ambientales y socioculturales definidas en el marco legal y normativo vigente; (c) análisis de los estudios ambientales y sociales desarrollados para una muestra de proyectos, cuyos estudios de impacto ambiental semidetallados ya hayan concluido; y (d) presentación de acciones y medidas de prevención, mitigación y/o compensación generales para el Programa, definidas en base al análisis desarrollado; y
- (iv) un plan de supervisión y seguimiento de la implementación del Programa.

3.5 Los resultados de las actividades descritas en el ítem 3.4 anterior serán consolidados en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) anexo a la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD).

PERÚ
Programa sectorial de transporte vial (PE-L1069)
Índice de Trabajo Sectorial Terminado y Propuesto

Estudio	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces electrónicos
Opciones técnicas y de diseño	TdR para la contratación de estudios de prefactibilidad, factibilidad TdR para la contratación de estudios ambientales	Existentes en PVN y DGASA	A ser incluidos en el POD
Análisis de costos del proyecto y viabilidad económica	Diseños finales de ingeniería	Segundo semestre de 2009	n/c
Administración financiera / aspectos fiduciarios y de ambiente de control	Análisis de la capacidad fiduciaria del ejecutor (PVN)	Mayo 2009	A ser incluidos en el POD
Recolección de información y análisis para reportar resultados	Equipo de proyecto; misión de análisis	Mayo 2009	
Análisis institucional, de personal, procedimientos y otros aspectos de capacidad de implementación	Análisis de la capacidad técnica e institucional de PVN	Mayo 2009	A ser incluidos en el POD
<i>Stakeholders</i> y el ambiente político	n/c		
Salvaguardias sociales y ambientales; otros estudios ambientales	Análisis socioambiental general de los proyectos del plan 2009-2011 con potencial de ser financiados por el Programa Análisis específico de una muestra de proyectos de dicho plan	Mayo 2009	PP, anexos II y III A ser incluidos en el POD
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país / sector	n/c		

Anexo V [información confidencial]