



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Promoción de la Industria Responsable y del Compromiso Climático".

7-3746-14  
**CARGO**

Lima,

04 JUN. 2014

OFICIO N° /355-2014-MTC/21



Señora  
**MARÍA MARGARITA NÚÑEZ**  
Gerente del Proyecto  
**Finanzas Sector Privado e Infraestructura**  
**Región América Latina y el Caribe**  
**THE WORLD BANK**  
**1818 W. STREET N.W.**  
**WASHINGTON D.C. 20433**  
**USA**

**Asunto :** Informe de Cierre del PTRD – Contrato de Préstamo N°7423-PE.

Es grato dirigirme a usted, al cierre del Programa de Transporte Rural Descentralizado. Al respecto, Provias Descentralizado, en cumplimiento de los procedimientos del Banco, ha elaborado el Informe de Cierre del Programa. Al respecto, se remite una inversión impresa y los archivos electrónicos del mismo.

Sin otro particular, es propicia la oportunidad para expresarle mi consideración y estima personal.

Atentamente

ORIGINAL FIRMADO POR:  
-----  
Ing. JOSE RODRIGUEZ CANTINET  
Director Ejecutivo (e)  
PROVIAS DESCENTRALIZADO





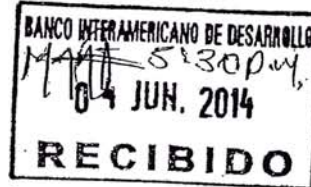
**PERÚ** Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Promoción de la Industria Responsable y del Compromiso Climático".

Lima,

04 JUN. 2014

OFICIO N° 1354 -2014-MTC/21



Señor  
**RAFAEL CAPRISTAN**  
Especialista Sectorial  
**BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**  
Dean Valdivia 148-Piso 10  
Centro Empresarial Platinum Plaza, San Isidro  
Lima

**Asunto :** Informe de Cierre del PTRD – Contrato de Préstamo N° 1810-OC-PE

Es grato dirigirme a usted, al cierre del Programa de Transporte Rural Descentralizado. Al respecto, Provias Descentralizado, en cumplimiento de los procedimientos del Banco, ha elaborado el Informe de Cierre del Programa. Al respecto, se remite una inversión impresa y los archivos electrónicos del mismo.

Sin otro particular, es propicia la oportunidad para expresarle mi consideración y estima personal.

Atentamente

Ing. JOSE RODRIGUEZ CANTINET  
Director Ejecutivo (e)  
PROVIAS DESCENTRALIZADO



# Informe de Cierre del Programa

Programa de Transporte Rural Descentralizado - PTRD

PROVÍAS DESCENTRALIZADO – MTC

May 1, 2014

## INFORME DE CIERRE PROGRAMA DE TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO

### CONTENIDO

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS .....	3
PRESENTACIÓN.....	4
I. RESUMEN EJECUTIVO DEL PROGRAMA DE TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO.....	5
1.1. Información Básica .....	5
1.2. Objetivo .....	5
1.3. Descripción de la Intervención.....	5
1.4. Costo, Plazo y Ejecución Financiera .....	6
1.4.1. Costo por componentes .....	7
1.4.2. Ejecución financiera.....	8
1.5. Metas y logros por componentes .....	10
1.5.1. Intervención en Caminos Rurales .....	10
1.5.2. Fortalecimiento y Desarrollo de Capacidades .....	11
1.5.3. Transporte y Desarrollo Rural.....	13
1.6. Evaluación de resultados del Programa.....	15
II. ANTECEDENTES DEL PTRD .....	17
2.1. El rol de Provías Descentralizado .....	17
2.2. Los programas de caminos rurales ejecutados anteriormente .....	18
III. CONTEXTO DEL CIERRE DEL PROGRAMA.....	21
3.1. Aportes del Sector Transportes en lucha contra la pobreza.....	21
3.2. Los nuevos objetivos sectoriales .....	23
3.3. Estado de la infraestructura vial rural.....	24
3.4. La descentralización de la Gestión Vial .....	26
IV. PROGRAMA DE TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO .....	28
4.1. Componentes y actividades del Programa.....	29
4.1.1. Infraestructura de Transporte Rural.....	29
4.1.2. Desarrollo de Capacidades Locales.....	41
4.1.3. Políticas y Regulación e Institucionalidad.....	58
4.1.4. Transporte y Desarrollo Rural.....	63
4.1.5. Seguimiento, Monitoreo y Evaluación de Impactos.....	72
4.1.6. Gestión del Programa .....	72
4.1.7. Auditoría Financiera y Operativa.....	73
4.2. Costo y Ejecución Financiera del Programa .....	73
4.2.1. Desembolsos del Programa.....	75

4.2.2.	Ejecución Financiera al Término del Programa .....	76
4.3.	Modificaciones al Presupuesto y Plazo del programa .....	77
4.3.1.	Reestructuración del Programa.....	77
4.3.1.	Extensiones de Plazo .....	78
4.3.1.	Reasignaciones de Partidas (Transferencias entre categorías) .....	78
4.4.	Evaluación del programa.....	79
4.4.1.	Cumplimiento de los indicadores de desempeño del Marco Lógico.....	80
4.4.2.	Evaluación Económica del Programa.....	83
4.4.3.	Evaluación de los resultados del Programa.....	84
4.4.4.	Lecciones Aprendidas para Próximos Programas.....	90
4.4.5.	Evaluación del Desempeño de los Organismos Prestatarios.....	99
V.	ANEXOS.....	100

**ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS**

BM	Banco Mundial
BIRF	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
PCM	Presidencia de Consejo de Ministros
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
PVD	Provías Descentralizado
GL	Gobierno Local
GORE	Gobierno Regional
IVP	Instituto Vial Provincial
MEMV	Microempresa de Mantenimiento Vial
IVG	Inventario Vial Georeferenciado
PVPP	Plan Vial Provincial Participativo
PIEP	Plan de Infraestructura Económica Provincial
VDL	Ventana para el Desarrollo Local
VRAEM	Valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro
FONIE	Fondo Nacional para la Inclusión Económica en Zonas Rurales
PCR I	Programa de Caminos Rurales (Fase I)
PCR II	Programa de Caminos Rurales (Fase II)
PCD	Programa de Caminos Departamentales
PTRD	Programa de Transporte Rural Descentralizado
PATS	Programa de Apoyo a la Transporte Subnacional
MP	Mantenimiento Periódico
MR	Mantenimiento Rutinario
RVN	Red Vial Nacional
RVD	Red Vial Departamental
RVV	Red Vial Vecinal
CH	Camino de Herradura
CV	Camino Vecinal
CD	Camino Departamental
CN	Camino Nacional
SINAC	Sistema Nacional de Carreteras
IMD	Índice Medio Diario
INC	Instituto Nacional de Cultura
PMA	Plan de Monitoreo Arqueológico
INEI	Instituto Nacional de Estadística e Informática
ONG	Organización No Gubernamental
CVR	Comités Viales Rurales
PAC	Plan Anual de Contrataciones
SNIP	Sistema Nacional de Inversión Pública
OSCE	Órgano Supervisor de las contrataciones del Estado
DGPI	Dirección General de Políticas de Inversión del MEF
DGTPE	Dirección General de Tesoro Público y Endeudamiento
UGA	Unidad Gerencial de Administración de Provías Descentralizado
UGE	Unidad Gerencial de Estudios de Provías Descentralizado
UGTR	Unidad Gerencial de Transporte Rural de Provías Descentralizado
UGTD	Unidad Gerencial de Transporte Departamental de Provías Descentralizado
UGDI	Unidad Gerencial de Desarrollo Institucional de Provías Descentralizado
OCZ	Oficina de Coordinación Zonal de Provías Descentralizado
D.S.	Decreto Supremo
D.U.	Decreto de Urgencia
R.D.	Resolución Directoral

## PRESENTACIÓN

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha venido realizando esfuerzos importantes para incrementar la capacidad y recuperar la transitabilidad de la Red Vial (Nacional, Departamental y Vecinal), con la finalidad de integrar al país, reducir costos de transporte, promover la movilidad de bienes y personas, favorecer accesos a servicios públicos y oportunidades económicas, desarrollar ciudades intermedias y apoyar el desarrollo de actividades productivas y sociales que redundarán en la creación y desarrollo de mercados.

En especial, sobre Red Vial Vecinal, el MTC a través Provías Rural, hoy Provías Descentralizado, ha desarrollado estrategias para apoyar a los gobiernos locales de escasos recursos financieros en la intervención de los caminos vecinales y caminos de herradura, de manera que las inversiones realizadas contribuyan a la superación de la pobreza y al desarrollo de las provincias al interior del país.

En 1995, con la finalidad de intervenir la infraestructura vial rural de los departamentos más pobres del país, Provías Descentralizado con el acompañamiento técnico y cofinanciamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Banco Mundial (BM), inició la ejecución del Programa de Caminos Rurales (Fase I y II), cuya segunda fase concluyó en el 2006. A partir de los resultados y experiencias obtenidas en las dos etapas del Programa de Caminos Rurales, Provías Descentralizado, nuevamente a través de Operaciones Oficiales de Endeudamiento concertadas con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial (BM), inició en el 2007, la ejecución del Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD), el cual llegó a su término el 31 de diciembre de 2013.

Por sus características de incorporar componentes de fortalecimiento y desarrollo de capacidades, además de componentes de infraestructura vial, durante los casi siete años de ejecución, el PTRD ha significado el esfuerzo más representativo del Gobierno Central, en especial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para contribuir a la recuperación del infraestructura vial rural al interior del país y promover el proceso de descentralización del Sector Transportes.

El presente documento, denominado *Informe de Cierre del PTRD*, pretende recoger e integrar la información más importante de las características, ejecución y los resultados obtenidos a lo largo del Programa.

## I. RESUMEN EJECUTIVO DEL PROGRAMA DE TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO

### 1.1. Información Básica

Nombre del Proyecto	: Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD)
Código SNIP	: PROG-08-2006-SNIP
País	: Perú
Prestatario	: Gobierno Nacional del Perú
Unidad Ejecutora	: Proviás Descentralizado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Funcionario Responsable	: José Rodríguez Cantinet
Datos de contacto	: Jr. Camaná N° 678 - Pisos del 7 al 12 - Lima 01 Central Telefónica (511) 514-5300 Fax 426-1736

Financiadores	Información de los Contratos de Préstamo		
Banco Interamericano de Desarrollo - BID	Contratos de Préstamo	1810/OC-PE	7423-PE
Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento - BIRF	Fecha de suscripción	16/04/2007	16/04/2007
Gobierno Peruano - GOP	Costo original	50,000,000	50,000,000
	Fecha de efectividad	06/09/2007	12/07/2007
	Fecha de primer desembolso	27/09/2007	27/09/2007
	Monto desembolsado	50,000,000	50,000,000
	* Pari Passu	30.20%	30.20%
	<b>Meses en ejecución</b>		
	Desde aprobación	82	82
	Desde efectividad del contrato	77	79
	Número de extensiones solicitadas	2	2
	1era. Extensión (meses)	12	12
	2da. Extensión (meses)	9	9
	Extensión acumulativa (Meses)	21	21
	Extensión especial	-	-
	Fecha de desembolso final (Original)	16/04/2012	31/03/2012
	Fecha de desembolso final (Vigente)	31/12/2013	31/12/2013
	<b>Modificaciones (Reestructuraciones o Reasignaciones)</b>		
	Reestructuraciones		
	1era. Reestructuración	-	23/07/2010
	Reasignaciones (Transferencia entre categorías)		
	1era. Reasignación	23/07/2012	21/03/2013
	2da. Reasignación	27/12/2013	20/12/2013

### 1.2. Objetivo

El objetivo general del PTRD fue contribuir al desarrollo rural y a la superación de la pobreza rural del país, a través de la mejora del acceso a bienes, servicios y oportunidades generadoras de ingresos, la integración de la población rural y reducción de los costos de transporte, dado por la mejora de la dotación y calidad de la provisión pública descentralizada de la infraestructura de transporte rural.

### 1.3. Descripción de la Intervención

Para el logro de sus objetivos, el PTRD contempló la ejecución de actividades enmarcadas en 8 componentes:

1. Infraestructura de transporte rural.
2. Desarrollo de capacidades locales.
3. Desarrollo de políticas, regulación e institucionalidad.
4. Transporte y desarrollo rural.
5. Monitoreo, seguimiento y evaluación de impacto.
6. Gestión y administración del Programa.
7. Auditoría financiera y operativa.
8. Imprevistos.



La propuesta del PTRD pretendió beneficiar a la población del ámbito rural actuando en varios: (i) consolidar y expandir la propuesta técnica, financiera e institucional y el modelo de gestión vial descentralizado de los caminos rurales; (ii) desarrollar el encuentro de la infraestructura de transporte con otros tipo de infraestructuras económicas y el desarrollo de iniciativas productivas en el medio rural; (iii) regular el uso de la infraestructura y el transporte rural; (iv) actuar de ventanilla financiera, canalizando recursos a través del Programa hacia los gobiernos locales para el desarrollo fundamentalmente de la infraestructura del transporte rural y el fortalecimiento de la gestión local en materia de infraestructura de transporte rural, no sólo del BID y el Banco Mundial, sino también de la cooperación internacional, del sector privado y del propio gobierno nacional; (v) asesorar y fortalecer la capacidades de gestión de los gobiernos locales fundamentalmente en materia de infraestructura de transporte rural, no sólo para que capten mayores recursos financieros, sino de manera importante a usar mejor sus recursos.

Los gobiernos locales tanto provinciales como los distritales, en el PTRD, tuvieron un rol protagónico. Las municipalidades de la provincia: (i) conformaron el Instituto Vial Provincial (IVP) como órgano de gestión especializado de las municipalidades en materia de infraestructura transporte rural y sus representantes, los alcaldes distritales forman parte del Comité Directivo del IVP, presididos por el Alcalde Provincial; (ii) participaron directamente en la gestión de la infraestructura de transporte rural a través del IVP; (iii) determinaron las prioridades de inversión a través de la formulación de los Planes Viales Provinciales Participativos; y, (iv) financiaran el costo de mantenimiento de los caminos vecinales rehabilitados por el Programa.

El PTRD, se sumó al Proceso de Descentralización impulsado por el Gobierno, desarrollando una estrategia que consistió en: i) Desarrollar y crear una institucionalidad especializada en el seno de cada municipalidad provincial que se encargue de la gestión vial de los caminos rurales: el Instituto Vial Provincial (IVP); ii) la gestión descentralizada pasa por planificar el desarrollo de la infraestructura vial rural a nivel provincial, a través de la formulación de los Planes Viales Provinciales (PVP); iii) Desarrollar mecanismos de financiamiento descentralizados que garanticen la sostenibilidad de la inversión realizada en infraestructura vial rural en el medio local; iv) Gradualidad de la descentralización de la gestión vial de los caminos rurales, sobre todo por la heterogeneidad en las capacidades institucionales y técnicas de los gobiernos locales y regionales; ello significa pasar del piloto de gestión descentralizada de algunos componentes, a la expansión gradual tanto en términos de cobertura como de componentes, v) Tercerización de los servicios en el espacio local y regional; ello implica que las unidades de gestión y las municipalidades asumen la gestión vial de los caminos vecinales ejecutando con terceros, como una manera de apoyar el desarrollo de los mercados locales de contratistas y consultores, y vi) promover la complementariedad e integración con otro tipo de infraestructuras tanto económicas, sociales y productivas para aumentar la eficiencia de tales inversiones sobre el desarrollo rural y la reducción de la pobreza.

#### **1.4. Costo, Plazo y Ejecución Financiera**

El Programa se financió con recursos provenientes de operaciones de endeudamiento sostenidas el BID y el BIRF y con recursos de contrapartida

nacional. El Programa tuvo un costo total de US\$ 165.6 millones, de los que US\$ 50 millones fueron financiados por el BIRF (Contrato de préstamo N° 7423–PE suscrito el 16 de abril de 2007), US\$ 50 millones por el BID (Contrato de préstamo N° 1810/OC-PE suscrito el 16 de abril de 2007) y los US\$ 65.6 millones restantes fueron aportados como contrapartida nacional.

El Programa entró en efectividad el 12/07/2007 y tuvo una duración de 77 meses (6 años y 4 meses), culminando el 31 de diciembre de 2013.

#### 1.4.1. Costo por componentes

A continuación, se detalla los costos vigentes por categorías y componentes del Programa, por cada fuente de financiamiento.

#### Costo Total Final del Programa por Categorías del Contrato de Préstamo N° 7423–PE (BIRF)

Category	Amount of the Loan Allocated (expressed in USD)	Percentage of Expenditures to be financed
(1) Good, works and consultants services for	43,658,464	85%
(2) goods and consultants' Services for	5,156,106	85%
(3) Goods, Works and consultants' services for:		85%
(a) Component 3.a. of the Project; and	501,063	85%
(b) Component 3.b. of the Project	291,557	85%
(4) Goods and consultants' services for	392,810	85%
(5) Unallocated	0	0%
(6) Front-end Fee	0	Amount payable pursuant to Section 2.04 of this Agreement in accordance whit Section 2.07 (b) of the General Conditions
(7) Premium for Interest Rate Caps and Collars	0	Amount payable pursuant to Section 2.08 (c) of this Agreement in accordance whit Section 4.04 of the General Conditions
<b>TOTAL AMOUNT</b>	<b>50,000,000</b>	

## Costo Total Final del Programa por Componentes y Fuentes de Financiamiento

Categorías de Gasto	Costo Total Vigente (US\$)			
	BID	BIRF	GOB	TOTAL
<b>01 Infraestructura de Transporte Rural</b>	<b>43,856,745</b>	<b>43,841,140</b>	<b>46,741,785</b>	<b>134,439,670</b>
01.01 Obras	38,492,696	38,348,058	41,625,182	118,465,936
01.01.01 Rehabilitación de Caminos Vecinales (2,500 km)	23,472,585	23,246,147	26,248,173	72,966,905
01.01.02 Rehabilitación de Caminos Vecinales ( 500 km)	140,951	182,676	249,813	573,440
01.01.03 Mantenimiento Periódico (11,200 km)	12,932,137	12,963,313	11,810,824	37,706,274
01.01.04 Mejoramiento y Construcción de Puentes (50)	112,280	144,994	51,839	309,113
01.01.06 Mejoramiento de Caminos de Herradura (2,000 km)	1,729,129	1,683,142	2,243,505	5,655,776
01.01.07 Mejoramiento de Caminos de Herradura Turístico (150 km)	105,614	127,786	1,021,028	1,254,428
01.01.08 Estabilización de Taludes y Microcuencas	-	-	-	-
01.02 Estudios y Supervisión	5,364,049	5,493,082	5,116,603	15,973,734
01.02.01 Estudios	2,263,258	2,285,709	1,900,816	6,449,783
01.02.011 Estudios de Caminos Vecinales (Planes Viales)	1,141,499	1,131,815	1,035,568	3,308,882
01.02.013 Estudios Caminos Herradura (2,500 km.)	552,016	575,329	372,655	1,500,000
01.02.014 Estudios Caminos Herradura Turístico (150 km.)	183,920	190,910	147,007	521,837
01.02.015 Estudio de Mantenimiento Periódico (11,200 km)	385,823	387,655	345,586	1,119,064
01.02.016 Estudios de Puentes (50)	-	-	-	-
01.02.02 Supervisión	3,100,791	3,207,373	3,215,787	9,523,951
01.02.021 Supervisión Caminos Vecinales (Planes Viales)	2,030,450	2,029,085	1,988,341	6,047,876
01.02.023 Supervisión de Caminos Mantenimiento Periódico	1,050,035	1,150,052	1,171,487	3,371,574
01.02.024 Supervisión Caminos Herradura Turístico	11,564	10,315	49,125	71,004
01.02.025 Supervisión de Puentes	8,742	17,921	6,834	33,497
<b>02 Desarrollo de Capacidades Locales</b>	<b>4,625,761</b>	<b>4,587,990</b>	<b>2,236,820</b>	<b>11,450,571</b>
02.01.00 Planes Viales (200 Planes)	885,337	897,781	331,984	2,115,102
02.02.00 Planes de Transporte Integrados	-	-	-	-
02.03.00 Desarrollo de Capacidades Locales	1,500,367	1,438,904	814,717	3,753,988
02.04.00 Equipamiento de los Institutos Viales Provinciales	526,447	548,068	439,520	1,514,035
02.05.00 Apoyo al Sistema de Mantenimiento	1,713,610	1,703,237	650,599	4,067,446
<b>03 Desarrollo de Políticas y Regulación</b>	<b>521,697</b>	<b>568,116</b>	<b>463,732</b>	<b>1,553,545</b>
03.01 Institucionalidad	467,583	518,102	415,345	1,401,030
03.01.01 Difusión buenas prácticas	32,214	35,296	17,567	85,077
03.01.02 Promoción de Investigación de Vialidad	29,825	38,868	84,932	153,625
03.01.03 Búsqueda de Financiamiento para Transporte Rural	13,567	13,626	4,511	31,704
03.01.04 Equipamiento de Proviás Descentralizado	379,955	417,958	302,109	1,100,022
03.01.05 Fortalecimiento de Capacidad de PVD	12,022	12,354	6,226	30,602
03.02 Desarrollo Polit. Reg. Transporte Rural	54,114	50,014	48,387	152,515
03.02.01 Políticas de Transporte Rural	54,114	50,014	48,387	152,515
03.02.02 Propuesta de Ley de Transporte Rural	-	-	-	-
<b>04 Transporte y Desarrollo Rural</b>	<b>561,144</b>	<b>572,309</b>	<b>435,910</b>	<b>1,569,363</b>
04.01.00 Ventana de Desarrollo Local	493,627	501,063	276,939	1,271,629
04.02.00 Intervenciones Multisectoriales (Planes Transp Integrados)	67,517	71,246	158,971	297,734
<b>05 Monitoreo, Seguimiento y Evaluación de Impacto</b>	<b>169,469</b>	<b>165,261</b>	<b>404,591</b>	<b>739,321</b>
05.01.00 Sistema de Información	-	-	-	-
05.02.00 Línea base y evaluación de impactos socioeconómicos	130,690	127,626	258,620	516,936
05.03.00 Sistema de seguimiento y monitoreo	38,779	37,635	145,971	222,385
05.04.00 Seguimiento de Estudios	-	-	-	-
<b>06 Gestión y Administración del Programa</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15,000,000</b>	<b>15,000,000</b>
06.01.00 Gestion y administracion del programa	-	-	15,000,000	15,000,000
<b>07 Auditoría Financiera y Operativa (4.a)</b>	<b>265,184</b>	<b>265,184</b>	<b>279,015</b>	<b>809,383</b>
07.01.00 Auditoria Financiera y Operativa	265,184	265,184	279,015	809,383
<b>08 Imprevistos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
08.01.00 Imprevistos	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>50,000,000</b>	<b>50,000,000</b>	<b>65,561,853</b>	<b>165,561,853</b>

## 1.4.2 Ejecución financiera

A diciembre de 2013, se logró ejecutar a nivel de gasto el monto total de US\$ 160,106,348, que representa el 97% del costo total del Programa. A continuación, se muestra el gasto por fuente de financiamiento y componente.

## Avance Financiero por Componentes y Fuente de Financiamiento

Categorías de Gasto	Ejecución Financiera (US\$)			
	BID	BIRF	GOB	TOTAL
<b>01 Infraestructura de Transporte Rural</b>	<b>43,793,514</b>	<b>43,851,095</b>	<b>42,768,434</b>	<b>130,413,043</b>
<b>01.01 Obras</b>	<b>38,400,517</b>	<b>38,363,253</b>	<b>38,730,947</b>	<b>115,494,717</b>
01.01.01 Rehabilitación de Caminos Vecinales (2,500 km)	23,472,541	23,246,146	26,137,384	72,856,071
01.01.02 Rehabilitación de Caminos Vecinales ( 500 km)	140,951	182,675	249,812	573,438
01.01.03 Mantenimiento Periódico (11,200 km)	12,839,996	12,978,511	9,455,527	35,274,034
01.01.04 Mejoramiento y Construcción de Puentes (50)	112,279	144,993	51,838	309,111
01.01.06 Mejoramiento de Caminos de Herradura (2,000 km)	1,729,143	1,683,141	2,449,139	5,861,424
01.01.07 Mejoramiento de Caminos de Herradura Turístico (150 km)	105,606	127,786	387,247	620,639
01.01.08 Estabilización de Taludes y Microcuencas	-	-	-	-
<b>01.02 Estudios y Supervisión</b>	<b>5,392,998</b>	<b>5,487,841</b>	<b>4,037,487</b>	<b>14,918,326</b>
<b>01.02.01 Estudios</b>	<b>2,263,257</b>	<b>2,285,708</b>	<b>1,702,861</b>	<b>6,251,825</b>
01.02.011 Estudios de Caminos Vecinales (Planes Viales)	1,141,499	1,131,815	1,015,177	3,288,491
01.02.013 Estudios Caminos Herradura (2,500 km.)	552,016	575,328	326,395	1,453,740
01.02.014 Estudios Caminos Herradura Turístico (150 km.)	183,919	190,910	94,065	468,894
01.02.015 Estudio de Mantenimiento Periódico (11,200 km)	385,822	387,655	267,223	1,040,700
01.02.016 Estudios de Puentes (50)	-	-	-	-
<b>01.02.02 Supervisión</b>	<b>3,129,741</b>	<b>3,202,134</b>	<b>2,334,626</b>	<b>8,666,501</b>
01.02.021 Supervisión Caminos Vecinales (Planes Viales)	2,031,012	2,029,085	1,550,370	5,610,468
01.02.023 Supervisión de Caminos Mantenimiento Periódico	1,078,425	1,144,813	748,961	2,972,199
01.02.024 Supervisión Caminos Herradura Turístico	11,563	10,315	28,461	50,339
01.02.025 Supervisión de Puentes	8,741	17,921	6,834	33,496
<b>02 Desarrollo de Capacidades Locales</b>	<b>4,700,141</b>	<b>4,628,260</b>	<b>1,499,807</b>	<b>10,828,208</b>
02.01.00 Planes Viales (200 Planes)	885,341	897,781	260,592	2,043,713
02.02.00 Planes de Transporte Integrados	-	-	-	-
02.03.00 Desarrollo de Capacidades Locales	1,500,366	1,438,903	589,783	3,529,053
02.04.00 Equipamiento de los Institutos Viales Provinciales	601,014	550,417	329,571	1,481,002
02.05.00 Apoyo al Sistema de Mantenimiento	1,713,420	1,741,158	319,862	3,774,440
<b>03 Desarrollo de Políticas y Regulación</b>	<b>524,827</b>	<b>568,113</b>	<b>320,569</b>	<b>1,413,509</b>
<b>03.01 Institucionalidad</b>	<b>470,714</b>	<b>518,100</b>	<b>300,214</b>	<b>1,289,028</b>
03.01.01 Difusión buenas prácticas	31,656	35,296	10,994	77,946
03.01.02 Promoción de Investigación de Vialidad	31,818	38,868	77,557	148,242
03.01.03 Búsqueda de Financiamiento para Transporte Rural	13,566	13,625	4,511	31,702
03.01.04 Equipamiento de Provias Descentralizado	379,932	417,958	197,241	995,131
03.01.05 Fortalecimiento de Capacidad de PVD	13,741	12,353	9,912	36,006
<b>03.02 Desarrollo Polit. Reg. Transporte Rural</b>	<b>54,114</b>	<b>50,013</b>	<b>20,354</b>	<b>124,481</b>
03.02.01 Políticas de Transporte Rural	54,114	50,013	20,354	124,481
03.02.02 Propuesta de Ley de Transporte Rural	-	-	-	-
<b>04 Transporte y Desarrollo Rural</b>	<b>563,645</b>	<b>566,955</b>	<b>226,154</b>	<b>1,356,754</b>
04.01.00 Ventana de Desarrollo Local	493,627	501,062	191,611	1,186,300
04.02.00 Intervenciones Multisectoriales (Planes Transp Integrados)	70,019	65,893	34,543	170,454
<b>05 Monitoreo, Seguimiento y Evaluación de Impacto</b>	<b>216,779</b>	<b>103,226</b>	<b>194,750</b>	<b>514,756</b>
05.01.00 Sistema de Información	-	-	-	-
05.02.00 Línea base y evaluación de impactos socioeconómicos	178,001	65,592	168,780	412,373
05.03.00 Sistema de seguimiento y monitoreo	38,778	37,635	25,970	102,383
05.04.00 Seguimiento de Estudios	-	-	-	-
<b>06 Gestión y Administración del Programa</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15,000,000</b>	<b>15,000,000</b>
06.01.00 Gestion y administracion del programa	-	-	15,000,000	15,000,000
<b>07 Auditoría Financiera y Operativa (4.a)</b>	<b>201,093</b>	<b>228,381</b>	<b>150,605</b>	<b>580,079</b>
07.01.00 Auditoría Financiera y Operativa	201,093	228,381	150,605	580,079
<b>08 Imprevistos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
08.01.00 Imprevistos	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>50,000,000</b>	<b>49,946,029</b>	<b>60,160,319</b>	<b>160,106,348</b>

Nota: Información de avance registrada al 31.12.13.

## Cumplimiento de la utilización de recursos por Componentes

Categorías de Gasto	Costo Total Vigente (US\$)	Ejecución Financiera (US\$)	% Cumplimiento
01 Infraestructura de Transporte Rural	134,439,670	130,413,043	97%
02 Desarrollo de Capacidades Locales	11,450,571	10,828,208	95%
03 Desarrollo de Políticas y Regulación	1,553,545	1,413,509	91%
04 Transporte y Desarrollo Rural	1,569,363	1,356,754	86%
05 Monitoreo, Seguimiento y Evaluación de Impacto	739,321	514,756	70%
06 Gestión y Administración del Programa	15,000,000	15,000,000	100%
07 Auditoría Financiera y Operativa (4.a)	809,383	580,079	72%
08 Imprevistos	-	-	0%
<b>Total</b>	<b>165,561,853</b>	<b>160,106,348</b>	<b>97%</b>

## 1.5. Metas y logros por componentes

A continuación se resumen, los principales logros por componentes del Programa.

### 1.5.1 Intervención en Caminos Rurales

Originalmente, el diseño del Programa consideraba que a través de este componente se realicen acciones que comprendían las siguientes inversiones en infraestructura vial: mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento periódico y mantenimiento de emergencia de los caminos vecinales; mejoramiento y mantenimiento de los caminos de herradura; rehabilitación y mantenimiento de puentes y pontones, y otras infraestructuras de transporte rural (embarcaderos, rehabilitación de puntos críticos, etc.); todas ellas orientadas fundamentalmente a ampliar, mejorar y consolidar la dotación de la infraestructura vial en el medio rural. Sin embargo, finalmente de acuerdo a la reestructuración y reasignaciones del Programa se determinó que las intervenciones a realizar quedarían como siguen:

- Rehabilitación de caminos vecinales (3,310 km)
- Mantenimiento Periódico (7,608 km)
- Mejoramiento y construcción de puentes (1 Puente)
- Mejoramiento de caminos de herradura (2,365 km)
- Mejoramiento de caminos de herradura Turístico (161 km)

#### Avances Físicos de las Intervenciones del PTRD

Principales Indicadores	Unidad de Medida	Meta total 2da. Reasignación (2013)	Avance acumulado al 15/04/2014 (Obras culminadas)	(*) Avance valorizado acumulado al 15/04/2014 (Obras Inconclusas)	Avance Total Acumulado (incluye avance valorizado)	Avance Total Acumulado (%)
Km de caminos vecinales rehabilitados.	Km	3,310	3,082	195	3,277	99%
Km de caminos vecinales con mantenimiento periódico.	Km	7,608	7,678 (**)	133	7,811	103%
Puentes mejorados o construidos	Puente	1	1	-	1	100%
Km de caminos de herradura mejorados.	Km	2,365	2,281	75	2,356	100%
Km de caminos de herradura de importancia turística mejorados.	Km	161	63	25	88	55%

(\*) En acuerdo con los Bancos, se ha venido contabilizando el avance físico valorizado de contratos de obras inconclusas, las mismas que hasta la fecha se encuentran paralizadas o en arbitraje por diversos motivos.

(\*\*) Las obras culminadas consideran actividades de mantenimiento sobre 14 tramos (232.70 Km) que recibieron la segunda intervención de mantenimiento periódico.

Considerando las cifras del cuadro anterior, se tiene que a través del Programa se logró el buen estado de transitabilidad de 10,457 Km de caminos de la Red Vial Vecinal y 2,344 Km caminos de herradura.

Cabe precisar que el PTRD inició la ejecución descentralizada del mantenimiento periódico en aquellas provincias con IVPs categorizados como de nivel IV y de nivel II, logrando culminar trabajos de mantenimiento periódico para 2,228 Km de caminos vecinales, lo que hace 29% del total de trabajos culminados.

## 1.5.2. Fortalecimiento y Desarrollo de Capacidades

### Inventarios Viales Georeferenciados

Como insumo principal de los planes viales, a través del subcomponente se logró la elaboración de los Inventarios Viales Georeferenciados de nivel básico para los caminos vecinales de 192 provincias; es decir, se logró inventariar al 99% de la Red Vial Vecinal encontrándose una longitud total de 107,233 Km (incluyendo caminos en condición de trocha). Dicha información ha venido siendo coordinada con la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC, para su incorporación formal en el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC).

### Planes Viales Provinciales Participativos

A través del subcomponente se logró el financiamiento y elaboración de 115 PVPP y 01 Plan Vial Multidistrital en el ámbito del Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM). Asimismo, los gobiernos locales con la asistencia técnica de PVD, se encargaron de financiar la elaboración de 06 PVPP.

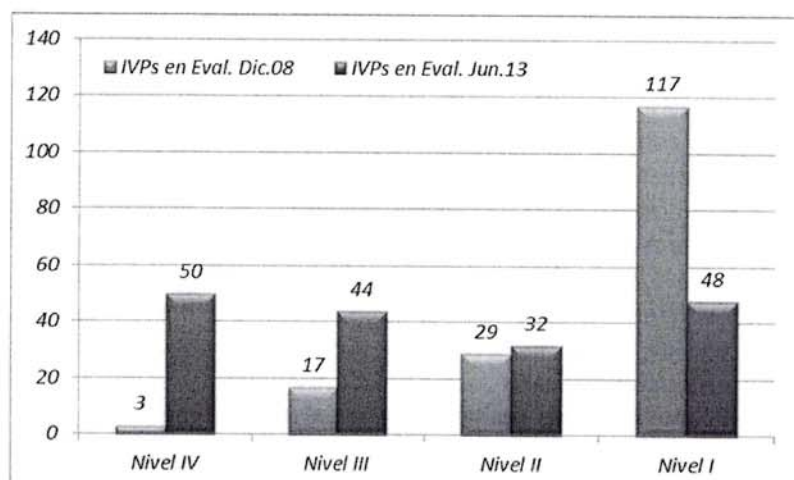
Si agregamos los planes elaborados durante el PTRD a los Planes elaborados durante el PCR, se tiene que actualmente 192 provincias cuentan con PVPP.

### Desarrollo y fortalecimiento de capacidades locales

La última evaluación de capacidades del PTRD, fue realizada durante el mes de junio de 2013, en la que de los 188 IVPs creados, solo 174 respondieron con la información requerida para la evaluación semestral. De los IVPs evaluados, se pueden estimar algunas métricas:

- 94 IVPs (50%) han logrado alcanzar el nivel III y IV, lo que demuestra una adecuada capacidad de gestión, mostrando principalmente que poseen capacidad para gestionar financiamiento; formular perfiles y expedientes técnicos; ejecutar obras de infraestructura vial y actividades de mantenimiento. Existiendo IVPs en los que incluso llegan a desarrollar acciones en materia de transporte y tránsito rural. Además, estos IVPs se caracterizan por tener un equipo técnico dedicado y estable.
- 128 IVPs (68%), contaron con recursos de sus gobiernos locales para el financiamiento del mantenimiento vial rutinario de caminos vecinales distintos a los que PVD rehabilitó, con lo que se muestra la internalización de la cultura del mantenimiento en los gobiernos locales.
- 53 IVPs (28%) han avanzado en la simplificación administrativa, consolidando su institucionalización al tener acceso directo a Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF) y contar con cuentas corrientes.
- 99 IVPs (53%) reciben transferencias directas del MEF para dar mantenimiento rutinario a caminos vecinales rehabilitados anteriormente. Ello demuestra que el MEF reconoce al IVP como ente especializado en gestión vial a nivel local.
- 131 IVPs (70%) ejecutaron obras viales de construcción y/o rehabilitación con financiamiento de fuentes diferentes a PVD.
- 144 IVPs (77%), lograron financiamiento de proyectos viales del PVPP en el presupuesto participativo.

### Evolución de los IVPs por Niveles Periodo 2008 - 2013



Fuente: Base de Datos de Tipología 2008 - 2013. Unidad Gerencial de Desarrollo Institucional de Proviás Descentralizado de PVD.

Por otro lado el diseño del Programa consideró fomentar los vínculos horizontales entre todos los IVP, dado que las externalidades positivas que se puedan ganar de ello son mayores. En ese sentido, como parte de las acciones de fortalecimiento institucional, se promovió y apoyó la formación de la Red Nacional de IVPs como espacio de intercambio de experiencias y de buenas prácticas.

#### Equipamiento de los IVP

Al término del PTRD, se logró equipar a 150 IVPs, cada uno con 02 computadoras, 01 motocicleta, 01 Impresora, 01 escáner y 01 GPS tipo I. Asimismo, se equipó a otros 03 IVP, cada uno con 01 motocicleta y 01 GPS, lo que finalmente hace un total de 153 IVPs beneficiados con equipamiento.

#### Microempresas de Mantenimiento Vial Rutinario

##### Microempresas de mantenimiento vial en caminos vecinales a diciembre 2013

Programa	Provincias	Distritos	Caminos Vecinales		Total MEMV	Integrantes MEMV		
			Tramos	Total (Km)		Varones	Mujeres	Total
PCR I y II	116	577	623	11,641	573	2,786	1,010	3,796
PTRD	27	141	181	3,595	185	969	429	1,398
Otras Fuentes	-	34	104	1,630	100	412	148	560
<b>Total Nacional</b>	<b>143</b>	<b>752</b>	<b>908</b>	<b>16,867</b>	<b>858</b>	<b>4,167</b>	<b>1,587</b>	<b>5,754</b>

A través del PTRD se logró promover la creación de 185 MEMV, para el mantenimiento rutinario de un total de 3,595 Km, favoreciendo la generación de 1,398 puestos de trabajo en el ámbito rural, de los que se observa que alrededor del 31% corresponde a la participación de las mujeres.

### 1.5.3. Transporte y Desarrollo Rural

#### Ventana de Desarrollo Local (VDL)

Los principales resultados obtenidos a través de este subcomponente son:

- Apalancamiento de fondos con un ratio de 3.3%. En VDL se invirtió S/. 7,984,809 y se consiguió movilizar fondos por S/. 26,618,533, para el fomento de proyectos productivos en zonas rurales, principalmente provenientes de los fondos de los mismos gobiernos locales y regionales.
- 30 proyectos financiados por los Gobiernos locales por un monto total de S/. 22,946,719, para la promoción de actividades productivas, mediante los cuales se han implementado principalmente acciones de capacitación, asistencia técnica para el desarrollo de innovaciones tecnológicas de pequeños productores rurales
- 60 medidas de política aprobadas e implementadas por Gobiernos locales (provinciales y distritales). De ellas: 41 Ordenanzas, 13 resoluciones y 6 Acuerdos municipales. Estuvieron orientadas a la adecuación de su normatividad local para facilitar la promoción de proyectos productivos. Mediante esas medidas, por ejemplo, se logró que se cree e implemente 12 oficinas de desarrollo económico, se aprobaron compras municipales a organizaciones de productores; se han priorizado la asignación de fondos para proyectos productivos para la promoción de productos identificados como estratégicos; se aprobaron medidas para el cuidado de recursos como el agua relacionada con el uso productivo; se aplicaron medidas para hacer frente al control fitosanitarios, se institucionalizaron de mesas temáticas a cargo de las oficinas de desarrollo económico, se reglamentó la comercialización, se normó la preservación de recursos turísticos y promoción del turismo, se institucionalizaron ferias locales, entre otros.
- 21 proyectos priorizados en presupuesto participativo, mediante ellos se promovió la participación de las organizaciones de productores en las decisiones de asignación del presupuesto municipal, aun cuando este mecanismo de participación ciudadana aun no es vinculante.
- 36 Mesas temáticas lideradas por los gobiernos locales y 23 convenios de cooperación con participación de los gobiernos locales. fueron promovidos como parte del fomento redes de cooperación público-privadas.
- Financiamiento de 52 planes de negocios por un monto total de S/. 3, 671,814, logradas por gestión de las Organizaciones de productores logran el, proveniente principalmente de fondos públicos.



## Resultados de la VDL al término del PTRD.

Variable	Meta	Resultados alcanzados
Cobertura	30 provincias	30 provincias
GLs promueven actividades productivas mediante el financiamiento e implementación de proyectos identificados en el PDCN	De 90 proyectos elaborados, identificados en el PDCN, 50% (45) son financiados e implementados	45 proyectos fueron financiados e implementados con fondos públicos en especial de gobiernos locales
Organizaciones de productos logran el financiamiento de sus planes de negocios	DE 90 planes de negocios elaborados, 50% (45) son financiados	50 planes de negocios fueron financiados en especial con fondos públicos
Gobiernos locales aprueban medidas de políticas para la promoción de proyectos productivos	90 medidas de políticas aprobadas por los gobiernos locales	60 medidas de políticas son aprobadas por gobiernos locales
Apalancamiento de fondos	(Fondos movilizados / inversión VDL)	3.3%

## Planes de Infraestructura Económica Provincial (PIEP)

- Se contrató de 15 consultorías para la elaboración de los PIEPs, de las que se obtuvieron como resultado 15 PIEP elaborados, con lo que se logró el cumplimiento de la meta física del Programa.

## Cumplimiento de la meta física de PIEP

Componentes del Proyecto	Principales Indicadores	Unidad de Medida	Meta total vigente	Avance Acumulado a 31.12.13	% de Avance Acumulado
Promover la complementariedad, integración y la coordinación de la dotación de infraestructura de transporte rural con el desarrollo rural.	Provincias desarrollan la planes de infraestructura económica multisectorial provincial.	Planes	15	15	100%

## Planes de Infraestructura Económica Provincial elaborados

Provincia	Año de elaboración del PIEP	Vigencia del PIEP (años)	Nro. de Proyectos Multisectoriales Priorizados	Proyectos Viales del PIEP ejecutados
Sihuas	2,008	4	76	5
Cotabambas	2,012	5	23	-
Arequipa	2,007	5	43	-
Huanta	2,007	5	26	7
Vilcashuamán	2,007	5	66	2
San Marcos	2,010	3	17	-
Canchis	2,009	5	5	1
La Convención	2,012	5	82	-
Tayacaja	2,007	5	32	1
Huacaybamba	2,007	5	6	-
Leoncio Prado	2,007	5	127	-
Sánchez Carrión	2,007	5	29	-
Oxapampa	2,008	5	21	1
Huancabamba	2,007	4	27	-
Azángaro	2,007	4	49	2
<b>Total (15 PIEP)</b>			<b>629</b>	<b>19</b>

Se debe precisar que de los 3,082 Km de caminos rehabilitados por el PTRD, se tienen 122 Km que pertenecen a caminos priorizados en los PIEPs.

## 1.6. Evaluación de resultados del Programa

### Evaluación de Indicadores de Desempeño

A continuación se muestran los indicadores del Marco Lógico que fueron cumplidos por el Programa.

Indicadores de desempeño	Meta original	Meta Reestructuración 2010	Meta 2da. Reasignación 2013	Resultado obtenido al cierre	% de cumplimiento (respecto a la 2da. Reasignación)
Cantidad de Km de caminos rurales rehabilitados.	3,000	3,358	3,310	3,277	99%
Cantidad de Km de caminos rurales que reciben servicio de mantenimiento periódico según las normas del proyectos.	11,200	7,506	7,608	7,811	103%
Cantidad de Km de sendas mejoradas para vehículos no motorizados.	2,650	2,515	2,526	2,444	97%
Cantidad de puentes rehabilitados o mejorados y que reciben servicio de mantenimiento.	50	1	1	1	100%
Cantidad de Planes de infraestructura rural preparados y aprobados.	15	15	15	15	100%
Cantidad de IIP seleccionados según el Proyecto Piloto de infraestructura rural.	15	15	15	-	0%
Cantidad de Planes participativos de caminos provinciales aprobados.	150	150	150	193	129%
Cantidad de microempresas calificadas que brindan servicio de mantenimiento de rutina de alta calidad cuya creación ha sido promovida a través del Proyecto.	120	120	120	185	154%
Cantidad de puestos permanente de trabajo no calificado equivalentes a un año generados por microempresas.	1,400	1,400	1,400	1,398	100%

### Evaluación Económica del Programa

Los resultados de la evaluación Ex Post muestran que, a pesar del incremento de los costos de inversión, y más aún del aumento de los costos unitarios por kilómetro, las inversiones del PTRD fueron más rentables que los previstos en la evaluación Ex Ante. Así, en la evaluación Ex Post, se reporta un Valor Actual de US\$ 108.3 millones muy superior US\$ 13.9 millones estimados al inicio de del PTRD; igualmente la Tasa Interna de Retorno de 54.6% es bastante más alta de la tasa de descuentos del 14% y de los resultados de la evaluación ex ante estimado en 29.2%.

#### Resultado de la Evaluación Económica

Rubros	Ex Ante	Ex Post
Inversiones (M US\$)	52.7	87.8
Inversiones por km (US\$/km)	10.2	26..4
TIR (%)	29.2	54.6
VAN (al 14%)	13.9	108.3

### **Evaluación de Impactos del Programa**

A partir de la evaluación de Impacto del Programa, se puede llegar a la conclusión que la rehabilitación de caminos rurales mejoró el acceso a servicios de educación y salud y dinamizó el mercado laboral gracias a una mejora en la producción pecuaria. Por ende, aumento el gasto familiar y se redujo la pobreza extrema. Entre los mayores impactos encontramos los siguientes:

- Una reducción en los tiempos de viaje a las escuelas (-5.6 minutos) y a los puntos de venta de productos agropecuarios (-26.3 minutos)
- Un incremento (en torno al 14%) en la tasa de acceso a la escuela para la población de entre 12 y 18 años.
- Un incremento (10%) del uso de los servicios de salud.
- Un mayor impacto en la reducción de la pobreza extrema (-13.8%) y de la pobreza estructural NBI (-7.5%), y un incremento del gasto per capita (7.3%). Dichos impactos a largo plazo no se podrían haber capturado en evaluaciones de impacto anteriores.

### **Evaluación del Desempeño de los Organismos Prestatarios**

A manera de resumen, se indica que en el asesoramiento recibido por parte de los Bancos, se destaca el intercambio de opiniones y experiencias de otros programas e incluyendo los ejecutados en otros países, en las que viene evolucionando la gestión vial en el ámbito rural. Este asesoramiento, incluyó también recomendaciones que enriquecieron el diseño del Programa en materias que los Bancos impulsan a nivel internacional, como lo son impacto socioambiental, género, desarrollo rural, entre otros.

Asimismo, se indica que el permanente asesoramiento se vio reflejado en las continuas visitas de las misiones a la Sede Central, Oficinas de Coordinación Zonal e intervenciones del Programa (caminos intervenidos). De esta manera, las misiones de supervisión permitieron comunicar los avances en los indicadores del Programa y constatar in situ la calidad técnica de nuestra intervención; así como, el cumplimiento de los procedimientos y normas.

## II. ANTECEDENTES DEL PTRD

### 2.1. El rol de Provías Descentralizado

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha venido y viene realizando esfuerzos importantes para incrementar el capital físico público, incrementar la capacidad y recuperar la transitabilidad de las principales redes viales, con la finalidad de integrar al país, reducir costos logísticos, reducir costos de transacción, promover la movilidad de bienes y personas, favorecer accesos a servicios públicos y oportunidades económicas, desarrollar ciudades intermedias y apoyar el desarrollo de actividades productivas y sociales que redundarán en la creación y desarrollo de mercados.

Para el logro de estos objetivos a nivel subnacional, el MTC cuenta con el proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado (Provías Descentralizado), que es una Unidad Ejecutora adscrita al Viceministerio de Transportes del MTC, que resultó de la fusión por absorción dispuesta por D.S. N° 029-2006-MTC de fecha 10.08.06 de los proyectos especiales Provías Departamental y Provías Rural

Provías Descentralizado, tiene el objetivo general de promover, apoyar y orientar el incremento de la dotación y la mejora de la transitabilidad de la infraestructura de transporte departamental y rural y el desarrollo institucional, en forma descentralizada, planificada, articulada y regulada, con la finalidad de contribuir a la superación de la pobreza y al desarrollo del país.

Desde su creación, Provías Descentralizado se ha enfocado en la atención de los caminos rurales y departamentales para apoyar a los gobiernos regionales y locales en la superación de la extrema pobreza, ya que si bien la delimitación de competencias y distribución de funciones en cuanto a infraestructura vial están claramente definidas en los tres niveles de gobierno, estas no guardan relación con los recursos financieros con que cuentan los órganos subnacionales.

En general, Provías Descentralizado a través de sus líneas de acción, apoya a los gobiernos descentralizados cuyos recursos económicos no son suficientes como para financiar la gestión de la infraestructura vial rural y departamental (fases de planificación, estudios de pre inversión, estudios definitivos, obras viales, mantenimiento -permanente y sostenido- y operación).

Como parte de sus intervenciones, en los últimos 15 años, Provías Descentralizado ha diseñado y ejecutado programas de inversión orientados a financiar proyectos de infraestructura vial en caminos departamentales y vecinales, fomentando la ejecución descentralizada, planificada, tercerizada y sostenible.

En esta línea de acción, los Programas ejecutados por Provías Descentralizado, han sido diseñados y ejecutados en alianza estratégica con el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial, contado desde sus inicios con el financiamiento proveniente de operaciones oficiales de endeudamiento con dichas entidades internacionales.

## 2.2. Los programas de caminos rurales ejecutados anteriormente

En 1995 se inició la ejecución de la primera etapa del Programa de Caminos Rurales (1995 – 2001) con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial (BM) y el Gobierno Nacional por una monto total de US\$ 264 millones. El Programa focalizó su intervención en los 12 departamentos más pobres del país (Ancash, Apurímac, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Junín, Madre De Dios, Pasco, Puno y San Martín), financiando la inversión en infraestructura vial rural, se logró la rehabilitación de 8,882 Km de caminos vecinales, el mantenimiento de 10,881 Km y el mejoramiento de 3,052 Km de herradura.

**Intervención del Programa de Caminos Rurales I  
Periodo 1995 - 2001**

Departamento	Rehabilitación de Caminos			Mejoramiento de Caminos de Herradura (Km)
	Red Nacional (Km)	Red Departamental (Km)	Red Vecinal (Km)	
Ancash	57	58	1,236	118
Apurímac	-	266	959	586
Ayacucho	-	520	951	431
Cajamarca	-	187	1,365	187
Cusco	22	461	683	457
Huancavelica	-	202	918	470
Huánuco	155	112	796	506
Junín	12	35	618	107
Madre De Dios	-	-	191	-
Pasco	-	153	276	190
Puno	-	107	543	-
San Martín	16	4	346	-
<b>Total</b>	<b>263</b>	<b>2,106</b>	<b>8,882</b>	<b>3,052</b>

Durante esta etapa el Programa estuvo orientado a recuperar y mejorar las condiciones de transitabilidad de la red vial rural a través de acciones de rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales y departamentales, pavimentación de calles en centros poblados y mejoramiento de caminos de herradura, con el fin de incrementar la accesibilidad e integración de los pobladores rurales más alejados a servicios sociales básicos y a mercados. En esta primera etapa se intervino en 96 provincias y 380 distritos en estos departamentos en situación de extrema pobreza, logrando importantes impactos viales, económicos y sociales.

Esta etapa se caracterizó porque la ejecución se desarrolló centralizadamente, es decir, el ex Provías Rural, hoy Provías Descentralizado, fue responsable de la ejecución de las obras y actividades de mantenimiento. Asimismo, las intervenciones en esta etapa fueron programadas y ejecutadas atendiendo la demanda de las autoridades locales (se planificaron en Talleres Participativos de Priorización, con intervención de Alcaldes Provinciales y Distritales, y teniendo como unidad mínima de planificación la provincia). Por otro lado, con el fin de preservar las inversiones realizadas, el Programa desarrolló inmediatamente después de la rehabilitación, en el marco del concepto del ciclo del proyecto, un sistema de mantenimiento rutinario sostenible con la participación de la comunidad organizada que vive a lo largo del camino.

Luego de la culminación de la primera etapa del PCR, en el 2001, se inició la ejecución de la segunda etapa (PCR II) (2001 – 2006) con el financiamiento del BID, BM y del Gobierno Nacional por un monto total de US\$ 151 millones. El Programa siguió actuando en los 12 departamentos más pobres del país, adicionando 7 nuevas provincias. Al término del Programa se logró la rehabilitación de 4,039 Km de caminos vecinales y el mejoramiento de 3,465 Km de caminos de herradura, logrando además el establecimiento de un sistema de mantenimiento para los caminos rehabilitados en los 12 departamentos donde actuó en la primera etapa. Asimismo, durante esta etapa, se realizaron acciones para garantizar y asegurar la sostenibilidad del mantenimiento vial, así como para consolidar la descentralización de la gestión de los caminos rurales hacia los gobiernos locales, conformándose los Institutos Viales Provinciales (IVP).

La segunda fase del Programa de Caminos Rurales constituyó una respuesta innovadora y creativa a las demandas más urgentes de la población mediante la propuesta de un modelo de intervención acorde a la realidad del ámbito rural. El PCR II propuso nuevos enfoques, procesos y proyectos, como la descentralización de la gestión vial rural, la aplicación de procesos participativos en la planificación y ejecución de sus intervenciones, el enfoque de género en algunos componentes y actividades del Programa, la promoción de proyectos productivos mediante la Ventana para el Desarrollo Local, entre otros, ubicándolo como un Programa pionero en temas complementarios y que potencian su objetivo principal: la integración y acceso de la población rural.

El propósito del PCR II no sólo fue consolidar las acciones iniciadas durante la primera etapa, en cuanto a mejorar la transitabilidad de los caminos rurales, sino que además su objetivo principal estuvo orientado a contribuir a la superación de la pobreza y el desarrollo rural y mejorar el nivel de vida de las comunidades rurales en el Perú, mediante la consolidación de la transitabilidad de las vías rurales, con participación financiera e institucional de los gobiernos locales, participación del sector público, privado y sociedad civil, y con equidad de género.

El modelo de intervención del PCR II se consideró participativo y generador de empleo en el medio rural; sostenible desde el punto de vista institucional como financiero; fue descentralizado y complementario con iniciativas productivas asociadas al camino; intervino en los departamentos más pobres, y las intervenciones fueron planificadas por los alcaldes de las provincias, teniendo en cuenta el ciclo completo del proyecto, desde la selección de prioridades hasta la operación y mantenimiento de las vías intervenidas; propuesto la utilización tecnológica apropiada al volumen de tránsito existente así como a las capacidades locales disponibles.

El PCR II consideró a la Provincia como el ámbito de gestión del transporte rural, reconociendo su jurisdicción y competencia, asegurando su compromiso con las actividades a desempeñar y su apropiación de los objetivos del Programa. Todas las actividades de inversión fueron realizadas por tercerización: con empresas y consultores independientes locales y regionales; se promovió la generación de empleo por la mezcla tecnológica que utilizó, caracterizada por elevadas normas técnicas en la rehabilitación que requirieron el uso de maquinaria pesada, mientras que el mantenimiento rutinario se realizó con herramientas de mano.

Asimismo, el PCR II fue incluyente, porque incorporó a los sectores más pobres y vulnerables de la población a mejores condiciones de empleo e ingresos sostenibles; promovió la equidad de género en el acceso al trabajo rural (23% de socios de las microempresas de mantenimiento vial constituidas durante la segunda etapa fueron mujeres).

El PCR II también impulsó la generación de capacidades en el ámbito de la provincia a través de la creación de los Institutos Viales Provinciales (IVP), que son la organización especializada que asume la gestión del transporte en su ámbito. Con esto se imprimió un enfoque evolutivo, ya que la dotación de infraestructura sostenible implica desarrollo institucional, cuya instalación y maduración conlleva a la consideración de horizontes temporales amplios, de mediano y largo plazo.

Así el PCR II fue una respuesta técnica, económica y política para encarar los niveles de pobreza que se presentaron con mayor énfasis en las zonas rurales, buscando mejorar los niveles de vida de la población rural, impulsando la descentralización de la gestión vial, el desarrollo de las capacidades técnicas e institucionales de los gobiernos locales, en el marco de un modelo de intervención con enfoques innovadores que vinculan las intervenciones en la vialidad con el desarrollo rural, y son además, participativos, inclusivos y sostenibles. Su intervención en materia vial se vio complementada con acciones de fortalecimiento institucional y de promoción de actividades económico-productivas, poniendo especial énfasis en la sostenibilidad del mantenimiento, el desarrollo institucional y la transferencia de la gestión vial rural a los gobiernos locales.

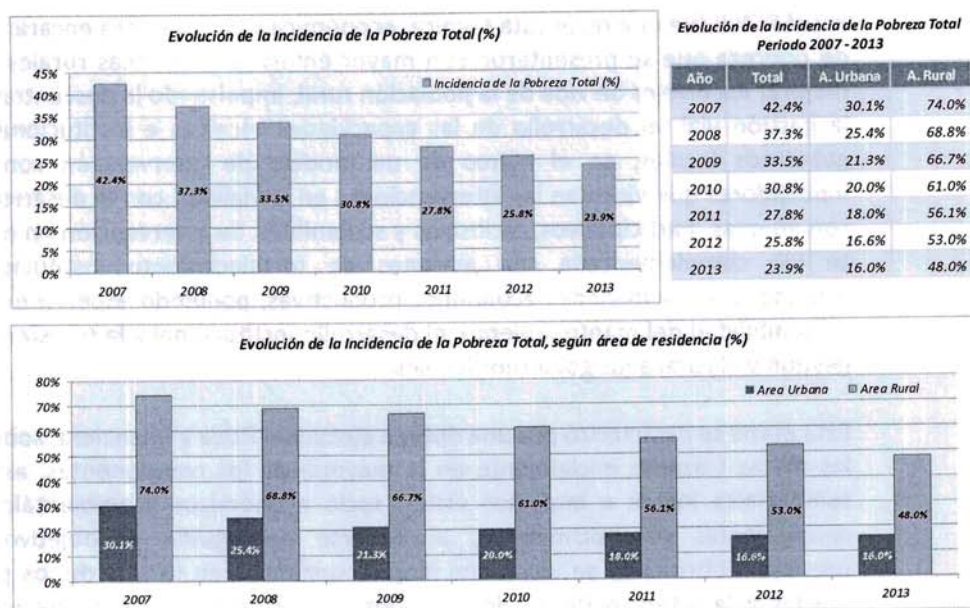
Esta etapa se caracterizó por una óptima ejecución física y financiera, sobrepasando las metas trazadas inicialmente en la mayoría de los componentes, así como de sustanciales logros e impactos viales, socio económicos y ambientales, con los consiguientes reconocimientos, al haberse conseguido el objetivo principal previsto. Sobre todo se logró una mejora sustancial en la vida de los pobladores gracias a la intervención en los caminos rurales (rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento), que ha devuelto la transitabilidad de las vías, ha mejorado la accesibilidad de la población a servicios sociales básicos, ha mejorado la integración y articulación a mercados, y ha vinculado la vialidad con el desarrollo rural bajo un enfoque territorial.

### III. CONTEXTO DEL CIERRE DEL PROGRAMA

#### 3.1. Aportes del Sector Transportes en lucha contra la pobreza

Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), en los últimos años la reducción de la pobreza ha seguido un ritmo acelerado. Esto se ve reflejado en la reducción de la Incidencia de la Pobreza que ha pasado de 42.4% en 2007 a 23.9% en 2013, notándose además, una reducción en mayor proporción en el área rural, al pasar de 74% en 2007 a 48% en 2013.

#### Evolución de la Incidencia de la Pobreza Periodo 2007 – 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de la Encuesta Nacional de Hogares periodos del 2007 al 2013.

De acuerdo a lo determinado por el INEI, influyó en la reducción de la pobreza el crecimiento económico impulsado por el aumento de la inversión privada, el aumento del empleo y el ingreso proveniente del trabajo.

Asimismo, en la sierra rural, la disminución de la pobreza se explica por el crecimiento del sector agropecuario, la mayor producción y los mejores precios de la papa, haba, ajo, cebolla, cereales y algunas frutas, así como la ampliación, mantenimiento y construcción de carreteras, lo que benefició la comercialización. En tanto, la reducción de la pobreza en la costa urbana se debe al crecimiento de actividades económicas como el comercio, los servicios y la construcción. Estos rubros dinamizaron el empleo y permitieron mayores ingresos.

Esta información confirma lo hallado a partir de las evaluaciones de los programas ejecutados anteriormente (PCR I y PCR II), donde se ha demostrado que la rehabilitación y el establecimiento de un sistema de mantenimiento (mejora de la transitabilidad) ha permitido incrementar y diversificar la oferta de transporte, disminuir tiempos de viaje de los usuarios de las vías, reducir los costos de transporte (costos operación vehicular y los requerimientos de mantenimiento de



las unidades vehiculares, aumenta el ahorro de combustible), facilitan el acceso a la información y por lo tanto, reducen los costos de transacción. Adicionalmente, algunos estudios empíricos han analizado cuidadosamente el impacto de la infraestructura pública peruana sobre la productividad, el ingreso y los gastos totales de los hogares incluyendo sus fuentes y composición, el total de horas trabajadas, la asignación de mano de obra en las diversas actividades y la dispersión de precios y ventas de productos agropecuarios (por ejemplo la papa)<sup>1</sup>.

Considerando que es la infraestructura vial rural la que se asocia a las zonas de pobreza del interior del país, se entiende que los esfuerzos del Sector Transportes en la lucha contra la pobreza se traducen a través de las inversiones realizadas por parte de los tres niveles de Gobierno para la intervención de los caminos vecinales y caminos de herradura. En los últimos cinco años, dichas inversiones ascendieron a un monto total de S/. 8,318 millones, de los que S/. 677.8 millones, corresponden a las inversiones del MTC a través de Provías Descentralizado.

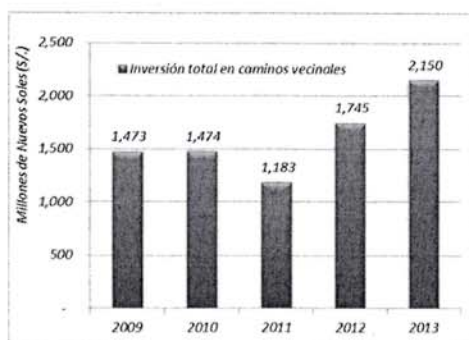
En lo referido a la inversión a cargo de los gobiernos descentralizados, ha crecido de manera significativa, debido fundamentalmente a los mayores recursos del Canon, como resultado de una mejora en la dinámica económica de las empresas extractivas, el incremento de los precios de los materias primas y la mayor demanda de los países industrializados, obteniendo como resultado mejores ingresos económicos para las empresas y por tanto, mayores aportes del Impuesto a la Renta, del cual provienen los recursos del Canon.

### Inversiones por Nivel de Gobierno en Caminos Vecinales y Caminos de Herradura en los últimos 05 años

Nivel de Gobierno	Ejecución Anual (S/.)					Ejecución Acum. últimos 05 años
	2009	2010	2011	2012	2013	
<b>Inversiones en Caminos Vecinales</b>						
Gobierno Nacional	231,133,194	142,160,590	106,233,383	106,906,107	65,385,435	651,818,709
Gobiernos Regionales	414,367,620	397,343,338	269,016,548	449,566,830	685,646,590	2,215,940,926
Gobiernos Locales	827,648,961	934,466,250	807,501,280	1,188,212,146	1,398,950,533	5,156,779,170
<b>Total Inversiones Caminos Vecinales</b>	<b>1,473,149,775</b>	<b>1,473,970,178</b>	<b>1,182,751,211</b>	<b>1,744,685,083</b>	<b>2,149,982,558</b>	<b>8,024,538,805</b>
<b>Inversiones en Caminos de Herradura</b>						
Gobierno Nacional	5,234,667	6,642,560	3,576,378	6,885,244	3,651,324	25,990,173
Gobiernos Regionales	5,150,095	19,940,955	8,833,548	1,548,268	1,862,768	37,335,634
Gobiernos Locales	49,418,390	35,183,910	36,716,124	46,436,774	62,496,866	230,252,064
<b>Total Inversiones Caminos de Herradura</b>	<b>59,803,152</b>	<b>61,767,425</b>	<b>49,126,050</b>	<b>54,870,286</b>	<b>68,010,958</b>	<b>293,577,871</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de la Consulta Amigable del MEF (Ejecución a nivel de devengado).

### Inversiones Totales en Caminos Vecinales y Caminos de Herradura en los últimos 05 años



<sup>1</sup> Escobal y Torero, 2000; Escobal, 2005; Escobal y Vásquez, 2005; Escobal y Ponce, 2011; IPE, 2003

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de la Consulta Amigable del MEF (Ejecución a nivel de devengado).

Cómo información adicional, el INEI señala que el 80% de las personas en situación de pobreza al interior del país, trabajan en microempresas o en actividades relacionadas con agricultura, pesca o minería. Este indicador evidencia que existe un aporte directo en la generación del empleo rural a través de las intervenciones en mantenimiento rutinario que Provías Descentralizado ha venido impulsado con los programas de caminos rurales.

### 3.2. Los nuevos objetivos sectoriales

El MTC acorde con el crecimiento sostenido de la economía y con los retos pendientes para un desarrollo competitivo y sostenible de la economía peruana ha cambiado su concepción de infraestructura a servicio, utilizando la logística como elemento de enlace y con una mirada integral el análisis de la infraestructura y los servicios de transporte, con un enfoque multimodal prestando atención a los puntos de transferencia intermodal e incorporando actividades que permitan obtener un valor agregado del producto y reduzcan los costos logísticos.

En eses sentido, el MTC ha actualizado los objetivos estratégicos del Sector Transportes<sup>2</sup>, estableciendo los siguientes:

- Contar con infraestructura de transporte que contribuya al fortalecimiento de la integración interna y externa, al desarrollo de corredores económicos, al proceso de ordenamiento territorial y mejorar el nivel de competitividad de la economía.
- Disponer de servicios de transportes seguros, eficientes y de calidad, incorporando la logística de transportes, preservación del medio ambiente e inclusión social.
- Comprometer la participación de la inversión privada, a través de Asociación Público Privada (APP), concesiones auto sostenibles e inversión directa en infraestructura y servicios de transportes.
- Participar activamente en el proceso de descentralización, orientado al desarrollo de capacidades, para mejorar la gestión de los gobiernos descentralizados en transportes.
- Contar con estructuras organizativas y normatividad modernas, procesos internos optimizados y recursos humanos calificados, que mediante el uso de tecnologías de información y administración por resultados, mejoren los niveles de gestión del Ministerio.

Este nuevo enfoque del MTC tiene como un insumo importante el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte del MTC, elaborado durante el 2011. Como parte de este estudio, se realizó el Diagnóstico de los Servicios Logísticos en el Perú<sup>3</sup>, a través del que se estimó que el costo logístico promedio sobre el valor del producto es de 34%, situándonos como uno de los más caros logísticamente en la Región, superior a la media de América Latina (24%) y los países miembros de la OECD (8%).

<sup>2</sup> Plan Estratégico Sectorial Multianual – PESEM (2012 – 2016), aprobado con R.M. N° 224-2012-MTC/01

<sup>3</sup> <http://www.mtc.gob.pe/portal/ogpp/estudios.html> - Diagnóstico Final del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte.

Del diagnóstico realizado se pudo concluir que el sistema de transporte y logística de mercancías satisface parcialmente las necesidades del sector productivo, limitando la conectividad de las unidades de negocio, especialmente las pequeñas y medianas empresas, con los mercados nacionales e internacionales, con una reducida oferta de servicios de valor agregado, y esquemas de operación que resultan en un elevado costo logístico mermando la competitividad país. De esta forma los altos costos logísticos desde ya constituyen un factor que reduce la competitividad de los productos peruanos en el mercado nacional e internacional.

Otra de las conclusiones señala que la infraestructura vial presenta debilidad de segundo orden en cuanto a la calidad irregular de la superficie, la geometría de las vías no adaptada a vehículos de carga pesada, la falta de conectividad con las unidades productoras y de la misma red secundaria con la primaria.

A partir de estas conclusiones, el MTC pretende aportar a la mejora de la competitividad nacional enfocándose en la reducción de los costos logísticos, inicialmente a través de la reducción de los costos de transportes (fletes). Para ello se basa en la premisa que al mejorar la infraestructura vial se reducen los tiempos de viaje, los costos de operación vehicular y se genera oferta de servicios de transporte que finalmente regula el precio de transporte por la ley de oferta y demanda.

Finalmente, el diagnóstico permitió identificar y priorizar 22 corredores de infraestructura logística (20 Corredores logísticos y 02 Ejes Estructurales) por los cuales actualmente se mueve la carga entre los diferentes nodos de transporte, su identificación se ha realizado en base al análisis de la estructura funcional y espacial de las 57 cadenas logísticas estudiadas en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte; así como la evaluación de los flujos origen-destino de la carga, resultado del Estudio de Demanda de Carga y Pasajeros 2010, estudio ejecutado por el MTC que consistió en el relevamiento de flujos en 175 puntos de encuesta distribuidos a lo largo de toda la red vial nacional.

En este contexto, a nivel subnacional, el Sector ha establecido como prioridad la ejecución de inversiones sobre las vías alimentadoras de los 22 corredores, correspondiendo a la Red Vecinal el último eslabón de conexión entre las zonas de producción y los centros de concentración regional.

### **3.3. Estado de la infraestructura vial rural**

La Red Vial Vecinal está conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito local, cuya función es articular las capitales de provincia con capitales de distrito, éstos entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional

En el marco del Proceso de Descentralización y de acuerdo a lo dispuesto con el Reglamento de Jerarquización Vial (D.S. N° 017-2007-MTC), la Red Vial Vecinal está bajo la responsabilidad de los gobiernos locales. Asimismo, el Reglamento establece que los gobiernos locales pueden delegar la gestión de carreteras o tramos de la red vial de su competencia mediante convenios de cooperación.

### Longitud de la Red Vial del Perú

Superficie de Rodadura	Longitud de la Red Vial (Km)			Total	
	Red Vial Nacional	Red Vial Departamental	(*) Red Vial Vecinal	Km	%
Pavimentada	14,748	2,340	1,950	19,037	11.7%
No Pavimentada	9,846	21,895	105,283	137,024	84.2%
Proyectada	1,901	4,794	-	6,696	4.1%
<b>Total (Km)</b>	<b>26,495</b>	<b>29,030</b>	<b>107,233</b>	<b>162,757</b>	<b>100.0%</b>

Fuente:

- Anuario Estadístico 2012 del MTC,

- (\*) Provías Descentralizado - 192 IVGs Provinciales actualizados al 30.04.2014.

De acuerdo a la información de los IVG elaborados por Provías Descentralizado, la Red Vial Vecinal a nivel nacional comprende una longitud de total 107,233 Km de los cuales sólo el 2% de estas vías tienen la condición de asfaltadas, el 98% están afirmadas, sin afirmar o en condición de trocha. Respecto a la situación de transitabilidad, se ha identificado que 78% en mal estado de conservación.

En general la mala situación de los caminos se ve agravada por la incidencia de la topografía accidentada de nuestro territorio, especialmente en la Región de la Sierra, que es afectada por factores climáticos (periodo de lluvias entre los meses de diciembre y mayo), la falta de mantenimiento o por la ejecución inadecuada de este último, lo que ha dificultado el desarrollo de las zonas rurales y ha contribuido al aislamiento de las comunidades pobres.

Las actividades de mantenimiento (periódico y rutinario) se ven afectadas principalmente por la insuficiente asignación de recursos financieros para dichas actividades. Esta situación se debe a que los recursos presupuestales para mantenimiento son calificados como tipo de gasto corriente, el cual es de uso limitado por Presupuesto Público ya que está destinado a la gestión operativa de las entidades públicas. Además, los recursos provenientes del Canon y sobre Canon con los que cuentan los gobiernos locales, no pueden ser utilizados para dichas actividades, ya que están dirigidos a financiar únicamente inversión (gasto de capital).

El impacto y las consecuencias económicas y sociales por la inexistencia o el mal estado (intransitabilidad) de los caminos en un buen número de provincias del país, se refiere principalmente a:

- Dificultades o imposibilidad de acceder a escuelas y centros de salud o postas médicas. Las posibilidades de las poblaciones de estos territorios de articularse a los citados servicios esenciales para el desarrollo humano son nulas o muy precarias.
- Elevados tiempos de acceso o altos costos (fletes) por el mal estado de los caminos y su baja o nula transitabilidad, sobre todo en determinadas épocas del año (generalmente las estaciones de lluvia).
- Reducido tránsito vehicular y altos costos de mantenimiento de los vehículos.
- Dificultades de acceso a mercados: altos costos de transacción para articularse a esos mercados y elevados costos de producción derivados de los altos fletes. Riesgo de desabastecimiento de productos esenciales.
- Importantes potencialidades productivas sin aprovechar por la carencia o mal estado de la infraestructura vial.

- Los avances en la transferencia de recursos directamente a algunas municipalidades provinciales para el mantenimiento de vías vecinales a través de los IVP.
- Se asume al Plan Viales Provincial Participativo como principal instrumento de gestión vial provincial.
- La aprobación de la Matriz de Delimitación de Competencias y Distribución de Funciones del Sector en los niveles de Gobierno Nacional, Regional y Local<sup>4</sup>. La Matriz, tiene la finalidad de facilitar una visión integradora, para poder delimitar e identificar las responsabilidades de cada nivel de Gobierno, evitando así la duplicidad y superposición de funciones, siendo que el Poder Ejecutivo no debe asumir funciones y atribuciones que son asumidas por los otros niveles de gobiernos, conforme al Principio de Subsidiaridad.

Así, la descentralización de la gestión vial ha venido avanzando de manera gradual en un contexto nacional donde:

- Subsiste una cultura que aún valora poco el desarrollo de capacidades.
- Un incipiente sistema nacional de planificación que permita orientar la propia gestión pública.
- La alta rotación de funcionarios, dificulta poder institucionalizar capacidades por la alta rotación de funcionarios y personal, que obliga cada cierto tiempo iniciar la gestión de nuevo, sin continuidad institucional.
- Las limitaciones de las autoridades para poder ejecutar eficientemente los ingresos mayores que perciben algunos gobiernos descentralizados.

---

<sup>4</sup> D.S. N° 019-2011-MTC

#### IV. PROGRAMA DE TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO

En el 2007, a partir de la evidencia de los impactos en la mejora de la vida de las poblaciones rurales obtenidos a través de la intervención del PCR; así como, por la aún precaria situación en infraestructura vial a nivel local (la Red Vial Vecinal identificada en el 2006 fue de 46,900 km, de los que se determinó que más del 70% se encontraba en malas condiciones de transitabilidad), Proviás Descentralizado propuso un nuevo programa para la atención de la infraestructura vial vecinal, Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD).

Como en las etapas anteriores del PCR, el PTRD se ejecutó en alianza estratégica con el BID y el BIRF, teniendo un costo total que ascendía originalmente a US\$ 150 millones, de los que US\$ 50 millones serían financiados por el BIRF (Contrato de préstamo N° 7423-PE suscrito el 16 de abril de 2007), US\$ 50 millones por el BID (Contrato de préstamo N° 1810/OC-PE suscrito el 16 de abril de 2007) y los US\$ 50 millones restantes serían aportados como contrapartida nacional. Posteriormente, durante el 2012 se actualizó el costo total del Programa a US\$ 165.6 millones, manteniéndose el monto financiado por los contratos de préstamo e incrementando a US\$ 65.6 millones el monto financiado por la contrapartida nacional.

El eje central del PTRD, es la provisión pública sostenible y eficiente de la infraestructura vial rural, planificada de manera participativa en el espacio provincial, regulada y ejecutada de manera descentralizada, buscando la complementariedad y coordinación con iniciativas económicas productivas y en algunas provincias con otro de tipo inversiones en infraestructura económica que se desarrollen en la provincia. Tales infraestructuras y proyectos deben servir de soporte al enfoque territorial de desarrollo rural y al fortalecimiento del proceso de descentralización en curso en el país, fundamentalmente vinculados a los gobiernos locales, a escala provincial.

El modelo de intervención del PTRD, evolucionó del modelo PCR, tomando las mejores prácticas y éxitos del mismo, dando mayor énfasis en el fortalecimiento de capacidades y la descentralización de la gestión vial. Así, el Programa intervino en el ámbito provincial a nivel nacional, realizando una intervención planificada, atendiendo a la priorización establecida en los Planes Viales Provinciales Participativos (PVPP).

El objetivo general del PTRD fue contribuir al desarrollo rural y a la superación de la pobreza rural del país, a través de la mejora del acceso a bienes, servicios y oportunidades generadoras de ingresos, la integración de la población rural y reducción de los costos de transporte, dado por la mejora de la dotación y calidad de la provisión pública descentralizada de la infraestructura de transporte rural.

Como objetivos específicos el PTRD se planteó:

- Ampliar, mejorar y consolidar la accesibilidad, la conectividad e integración de poblaciones del medio rural a bienes, servicios públicos y privados y a oportunidades generadoras de ingresos a través de la mejora en dotación de la infraestructura vial en el medio rural que permita incrementar, restablecer y conservar la transitabilidad del 40% de red vial vecinal al 2011 en estado bueno.
- Desarrollar, mejorar y fortalecer el marco institucional y las capacidades institucionales de los gobiernos locales que les permitan, por un lado, canalizar y asegurar el financiamiento de la provisión pública de la infraestructura de transporte rural de

manera sostenible sobre todo el mantenimiento rutinario y por otro, asumir con eficiencia la gestión descentralizada del transporte rural.

- Promover la complementariedad, la integración y la coordinación de la dotación de infraestructura de transporte rural con la promoción del desarrollo de iniciativas económico-productivas y en algunas provincias, con otro tipo de inversiones de infraestructura económica de otros sectores.

Asimismo, al considerarse como la evolución del Programa de Caminos Rurales, el PTRD se planteó los siguientes desafíos:

- Lograr una cobertura nacional.
- Consolidar y expandir la propuesta técnica y el modelo descentralizado de gestión vial de los caminos rurales a través de los Institutos Viales Provinciales de los gobiernos locales y la sostenibilidad técnica y financiera del mantenimiento rutinario de los caminos rurales.
- Desarrollar el encuentro de la inversión en vialidad con otro tipo de infraestructuras económicas y productivas.
- Regular el transporte y el uso de la infraestructura vial rural.
- Explorar nuevas alternativas de financiamiento de la infraestructura vial rural, con participación del sector privado, la fiscalidad rural en zonas agrícolas comerciales y con recursos propios de los gobiernos locales que en los últimos años se han incrementado de manera considerable producto de las regalías y canon.

#### **4.1. Componentes y actividades del Programa**

Para el logro de sus objetivos, el PTRD contempló la ejecución de actividades enmarcadas en 8 componentes:

1. Infraestructura de transporte rural.
2. Desarrollo de capacidades locales.
3. Desarrollo de políticas, regulación e institucionalidad.
4. Transporte y desarrollo rural.

Adicionalmente, se consideran componentes asociados a la gestión, monitoreo y evaluación del Programa, estos son:

5. Monitoreo, seguimiento y evaluación de impacto.
6. Gestión y administración del Programa.
7. Auditoría financiera y operativa.
8. Imprevistos.

##### **4.1.1. Infraestructura de Transporte Rural**

Originalmente, el diseño del Programa consideraba que a través de este componente se realicen acciones que comprendían las siguientes inversiones en infraestructura vial: mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento periódico y mantenimiento de emergencia de los caminos vecinales; mejoramiento y mantenimiento de los caminos de herradura; rehabilitación y mantenimiento de puentes y pontones, y otras infraestructuras de transporte rural (embarcaderos, rehabilitación de puntos críticos, etc.); todas ellas orientadas fundamentalmente a ampliar, mejorar y consolidar la dotación de la infraestructura vial en el medio rural. Sin embargo, finalmente de acuerdo a la reestructuración y reasignaciones

del Programa se determinó que las intervenciones a realizar quedarían como siguen:

- Rehabilitación de caminos vecinales (3,310 km)
- Mantenimiento Periódico (7,608 km)
- Mejoramiento y construcción de puentes (1 Puente)
- Mejoramiento de caminos de herradura (2,365 km)
- Mejoramiento de caminos de herradura Turístico (161 km)

### Metas del Componente Infraestructura de Transporte Rural

Objetivos del Componente de Infraestructura	Principales Indicadores	Unidad de Medida	Meta total 2da. Reasignación (2013)
Mejorar la infraestructura vial en el medio rural que permita incrementar, restablecer y conservar la transitabilidad de la red vial rural.	Km de caminos vecinales rehabilitados.	Km	3,310
	Km de caminos vecinales con mantenimiento periódico.	Km	7,608
	Puentes mejorados o construidos	Puente	1
	Km de caminos de herradura mejorados.	Km	2,365
	Km de caminos de herradura de importancia turística mejorados.	Km	161

*Nota: Durante la Misión de Supervisión Conjunta de Cierre del PTRD, el BIRF ha manifestado que para su evaluación reconocerá las metas*

Asimismo, luego de la reestructuración y reasignaciones del Programa, el costo total del componente se estimó en US\$ 134,439,670, lográndose la ejecución total de US\$ 130,413,043.

### Avances Físicos de las Intervenciones del PTRD

Principales Indicadores	Unidad de Medida	Meta total 2da. Reasignación (2013)	Avance acumulado al 15/04/2014 (Obras culminadas)	(*) Avance valorizado acumulado al 15/04/2014 (Obras Inconclusas)	Avance Total Acumulado (incluye avance valorizado)	Avance Total Acumulado (%)
Km de caminos vecinales rehabilitados.	Km	3,310	3,082	195	3,277	99%
Km de caminos vecinales con mantenimiento periódico.	Km	7,608	7,678 (**)	133	7,811	103%
Puentes mejorados o construidos	Puente	1	1	-	1	100%
Km de caminos de herradura mejorados.	Km	2,365	2,281	75	2,356	100%
Km de caminos de herradura de importancia turística mejorados.	Km	161	63	25	88	55%

(\*) En acuerdo con los Bancos, se ha venido contabilizando el avance físico valorizado de contratos de obras inconclusas, las mismas que hasta la fecha se encuentran paralizadas o en arbitraje por diversos motivos.

(\*\*) Las obras culminadas consideran actividades de mantenimiento sobre 14 tramos (232.70 Km) que recibieron la segunda intervención de mantenimiento periódico.

Considerando las cifras del cuadro anterior, se tiene que a través del Programa se logró el buen estado de transitabilidad de 10,457 Km de caminos de la Red Vial Vecinal y 2,344 Km caminos de herradura.



Además, se estiman que las intervenciones de infraestructura generaron 19,452 puestos temporales de empleo (3,121 para mano de obra calificada y 16,331 de mano de obra no calificada).

### Empleo Temporal generado por las intervenciones del PTRD

Intervenciones	Empleo generado PTRD		
	Mano de obra No calificada	Mano de obra No calificada	Total de empleo generado por intervención
Rehabilitación de caminos vecinales	617	3,081	3,698
Mantenimiento periódico de caminos vecinales	2,312	7,680	9,992
Mejoramiento de caminos de herradura	192	4,172	4,364
Mantenimiento rutinario a través de MEMVs	-	1,398	1,398
<b>Total</b>	<b>3,121</b>	<b>16,331</b>	<b>19,452</b>

*Nota: Información estimada a partir de información histórica de PVD.*

Los proyectos de inversión pública (PIP) del Programa, provinieron de la selección, definición y priorización de las inversiones de infraestructura vial rural del Programa de los Planes Viales Provinciales Participativos vigentes durante la ejecución del Programa. Asimismo, dado el financiamiento de recursos de endeudamiento externo, Provías Descentralizado se encargó de evaluar y otorgar la viabilidad de los estudios a nivel de perfil del Programa (se le encargó las funciones de Oficina de Programación de Inversiones sobre el conglomerado del Programa<sup>5</sup>).

El Programa se diseñó para que la ejecución de las obras se ejecuten de manera descentralizada a través de los IVPs de capacidades reconocidas; pese a ello, la ejecución tuvo que ser desarrollada principalmente por Provías Descentralizado, debido a las débiles capacidades que tenían los IVPs inicialmente (en la evaluación del 2008, solo 3 eran de nivel IV y 17 de nivel III). Es a partir del 2010, que luego del fortalecimiento requerido, se inició la ejecución descentralizada de las intervenciones de mantenimiento periódico, logrando exitosamente la ejecución de actividades de mantenimiento en 46 provincias.

Adicionalmente, se debe resaltar, que como resultado de las acciones de fortalecimiento institucional, los gobiernos locales a través de sus IVPs y con sus propios recursos, se encargaron de completar la cartera de estudios que permitió ejecutar las obras de rehabilitación y las actividades mantenimiento periódico.

Por otro lado, cabe precisar que todas las obras y actividades de mantenimiento periódico, tanto las ejecutadas por PVD como las ejecutadas descentralizadamente, se ejecutaron de manera tercerizada (contratación de terceros), esto con el objetivo de desarrollar la industria de la construcción y del mercado de consultorías locales.

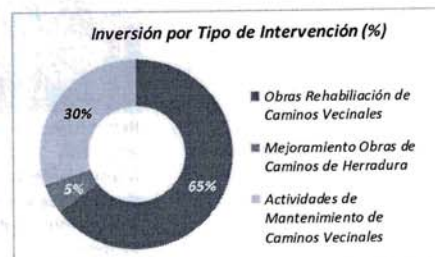
Por último, si bien inicialmente, se propuso seguir una distribución geográfica referencial de los recursos financieros del Programa; no se logró implementar tal distribución, debido principalmente porque se optó por ejecutar las obras de acuerdo a la culminación y aprobación de los estudios. A pesar de esto, el Programa

<sup>5</sup> Conglomerado de Transporte Rural Descentralizado, Código SNIP: 003-2006-SNIP

se ejecutó a nivel nacional, logrando intervenir (con al menos una obra o actividad de mantenimiento periódico) en 155 provincias de las 194 existentes en el Perú, es decir el 80% de la provincias fueron beneficiadas con la intervención de su infraestructura vial.

### Inversión en Obras y Actividades de Mantenimiento por Departamentos

Departamento	Inversión por Tipo de intervención (S/.)			Inversión Total por Departamento
	Obras de Rehabilitación de Caminos Vecinales	Mejoramiento Obras de Caminos de Herradura	Actividades de Mantenimiento de Caminos Vecinales	
Amazonas	8,069,542	1,846,270	-	9,915,812
Ancash	11,844,555	976,236	9,033,920	21,854,711
Apurímac	7,056,501	-	8,783,923	15,840,424
Arequipa	18,216,164	1,498,949	1,116,410	20,831,523
Ayacucho	32,680,986	1,816,813	9,959,619	44,457,418
Cajamarca	20,702,858	735,365	15,102,494	36,540,717
Cusco	20,332,921	1,292,204	11,065,740	32,690,865
Huancavelica	8,375,374	-	11,856,421	20,231,795
Huánuco	9,863,336	2,113,549	10,507,575	22,484,460
Ica	1,497,592	232,603	-	1,730,194
Junín	10,827,370	489,520	9,129,892	20,446,782
La Libertad	26,785,685	2,619,091	-	29,404,776
Lambayeque	1,021,355	540,952	-	1,562,308
Lima	5,171,145	599,488	-	5,770,634
Loreto	-	492,641	-	492,641
Madre De Dios	1,254,187	-	5,382,107	6,636,294
Moquegua	786,639	-	-	786,639
Pasco	1,975,585	492,715	3,309,111	5,777,411
Piura	6,687,750	844,938	-	7,532,688
Puno	16,835,580	603,916	5,878,139	23,317,635
San Martín	19,185,523	930,404	6,445,465	26,561,393
Tacna	1,359,332	-	-	1,359,332
Ucayali	758,552	423,357	-	1,181,909
<b>Total</b>	<b>231,288,531</b>	<b>18,549,012</b>	<b>107,570,817</b>	<b>357,408,359</b>



Nota: Para el análisis se consideró la ejecución financiera de los contratos de obras y supervisión al 30/04/2014.

Las intervenciones en infraestructura se describen a continuación.

#### Rehabilitación de caminos vecinales

Originalmente, este subcomponente estimó incorporar ciertos trabajos de mejoramiento focalizados para eliminar deficiencias de drenaje, corregir las superficies existentes mediante una nueva aplicación de grava para brindar una superficie rodante más duradera en los suelos deficientes y en las laderas profundas, retirando los derrumbes, construyendo muros de contención y con estructuras adicionales para el control de la erosión y drenaje; trabajos dirigidos a restaurar la transitabilidad y asegurar el nivel de acceso diseñado para las necesidades específicas de transporte de los caminos vecinales; rehabilitación y mejoramiento de puentes y pontones y señalización.

Sin embargo, debido a la variación en los costos de intervención (de US\$ 12,000/Km a US\$ 25,000/Km), las obras de rehabilitación debieron focalizarse únicamente en la recuperación de la superficie de rodadura. Las obras de rehabilitación se realizaron a nivel de afirmado, de acuerdo a los parámetros de diseño y especificaciones técnicas del “Manual de diseño para caminos no pavimentados de bajo volumen de tránsito”, aprobado por el MTC.

Se debe mencionar además, que ante la crisis económica internacional del 2008, el Gobierno Nacional del Perú, durante el periodo 2009 – 2010, implementó un Plan de Estímulo Económico (PEE), con los objetivos primordiales de continuar con el crecimiento económico y la creación de empleo; proteger a los más pobres; y, promover el crecimiento de largo plazo a través de mejoras importantes en la

infraestructura del país. Si bien el PEE se concentró en moderar los impactos de corto plazo, mantuvo la perspectiva de mediano y largo plazo, al concentrarse en el aumento de la inversión pública y el gasto social. Es en ese sentido, que se priorizó la ejecución de obras de infraestructura, entre ellas la intervención de carreteras, por lo que se priorizó y aceleró la ejecución del componente de rehabilitación de caminos vecinales durante esos años.

Asimismo, originalmente el Programa tuvo previsto rehabilitar 2,500 Km de caminos vecinales priorizados en los PVPP y 500 Km de caminos priorizados en los PIEP; sin embargo, debido a la variación de los costos mencionada anteriormente y a que los planes se fueron concluyendo progresivamente durante la ejecución del Programa (el último PIEP fue aprobado durante el 2013), en acuerdo con los Bancos, se actualizó y unificó la meta de rehabilitación de caminos vecinales a través de la reestructuración del Programa realizada durante el 2010.

### Longitud de caminos vecinales rehabilitados por el PTRD

Departamento	Longitud de la Red Vial Vecinal (*)	Rehabilitación de caminos vecinales (Km)			% de atención de la Red Vial Vecinal
		Obras culminadas	(**) Obras inconclusas (Avance valorizado)	Total rehabilitado	
Amazonas	1,745	85	-	85	5%
Ancash	7,733	143	42	185	2%
Apurímac	5,012	128	-	128	3%
Arequipa	5,999	263	-	263	4%
Ayacucho	7,907	480	-	480	6%
Cajamarca	11,384	335	-	335	3%
Cusco	9,600	262	-	262	3%
Huancavelica	5,311	134	23	157	3%
Huánuco	5,609	142	16	158	3%
Ica	2,009	37	-	37	2%
Junín	7,924	91	53	144	2%
La Libertad	4,603	312	43	354	8%
Lambayeque	2,116	20	-	20	1%
Lima	4,287	35	-	35	1%
Loreto	437	-	-	-	0%
Madre De Dios	1,416	18	-	18	1%
Moquegua	1,262	-	11	11	1%
Pasco	2,051	31	-	31	2%
Piura	6,243	56	-	56	1%
Puno	7,593	271	-	271	4%
San Martín	3,683	203	7	209	6%
Tacna	1,385	21	-	21	1%
Tumbes	530	-	-	-	0%
Ucayali	1,393	16	-	16	1%
<b>Total</b>	<b>107,233</b>	<b>3,082</b>	<b>195</b>	<b>3,277</b>	<b>3%</b>

(\*) Fuente: Inventarios Viales Georeferenciados elaborados por Provías Descentralizado.

(\*\*) En acuerdo con los Bancos, se ha venido contabilizando el avance físico valorizado de contratos de obras inconclusas, los mismos que hasta la fecha se encuentran paralizadas o en arbitraje por diversos motivos.

De lo mostrado en el cuadro anterior, se observa que se logró culminar la rehabilitación de 3,082 Km de caminos vecinales (alrededor del 3% de la Red Vial Identificada por los IVG al mes de abril de 2014). Si consideramos el avance valorizado de las obras no concluidas, tendríamos un avance total final de 3,277 Km rehabilitados, lo indicaría un 99% de cumplimiento de la meta vigente del subcomponente.

Se debe precisar que de los 3,082 Km de caminos rehabilitados, se tienen 122 Km que pertenecen a caminos priorizados en los PIEPs, según el siguiente cuadro:

#### **Caminos vecinales priorizados en los PIEP que fueron rehabilitados por el PTRD**

Tramos Priorizados en los PIEP	Departamento	Provincia (PIEP)	Longitud (Km)	Inversión Total (S/.)
Maynay - Cangari	Ayacucho	Huanta	9.93	1,086,380
Puchkas - Razuhuilca	Ayacucho	Huanta	22.04	1,977,929
Pampas - Mantacra	Huancavelica	Tayacaja	46.13	2,216,675
San José - Potoni	Puno	Azangaro	44.11	3,021,928
<b>Total</b>			<b>122.21</b>	<b>8,302,911</b>

De acuerdo al diseño del Programa, una vez ejecutada la rehabilitación de los caminos vecinales, los gobiernos locales debían incorporarlos a un programa de mantenimiento rutinario; pero debido a que aún sigue siendo escasa la asignación de recursos para estas actividades, el MTC desde Provías Descentralizado ha apoyado en la implementación de estrategias para que se asignen recursos a los gobiernos locales para la ejecución de mantenimiento rutinario a nivel nacional (Ver D.U. N° 058-2011 y Ley N° 30191)<sup>6</sup>.

Finalmente, cabe resaltar que con el objetivo de innovar en el uso de alternativas tecnológicas, y siendo parte de este subcomponente la utilización de normas técnicas, insumos especiales y procedimientos para la estabilización de pavimentos, durante el 2009, se ejecutó la rehabilitación del camino vecinal Caral - Supe (24.96 Km) en la provincia de Barranca, departamento de Lima. Lo importancia de esta intervención, radica en que es la primera en la que Provías Descentralizado consideró como alternativa tecnológica el uso de un estabilizador, en específico, Cloruro de Magnesio Hexahidratado o Bischofita (MgCl<sub>2</sub>-6H<sub>2</sub>O) por una inversión total de S/. 4,905,449. Los resultados obtenidos superaron las expectativas, demostrándose la viabilidad del uso de esta alternativa en las intervenciones de los caminos vecinales.

#### **Panel fotográfico Rehabilitación del Camino Vecinal Caral – Supe**



*Camino Vecinal Caral – Supe (24.96 Km)*



*Camino Vecinal Caral – Supe (24.96 Km)*

<sup>6</sup> Decreto de Urgencia N° 058-2011: "Dictan medidas urgentes y extraordinarias en materia económica y financiera para mantener y promover el dinamismo de la economía nacional".

Ley N° 30191: "Ley que establece medidas para la prevención, mitigación y adecuada preparación para la respuesta ante situaciones de desastre".

### Mantenimiento Periódico de Caminos Vecinales

El mantenimiento periódico se realizó con el objetivo de recuperar cualitativamente la transitabilidad de los caminos y ponerlos nuevamente en buen estado de conservación.

Bajo este subcomponente, el Programa priorizó la ejecución de trabajos de mantenimiento periódico en aquellos caminos que estuvieron bajo mantenimiento rutinario por más de tres años y requirieron actividades de mayor intensidad que las provistas por aquel. Asimismo, se consideró aquellos caminos rehabilitados por los gobiernos locales, que de acuerdo a la evaluación técnica realizada por los IVPs, requirieron de mantenimiento periódico para recuperar su transitabilidad.

Originalmente, a través del subcomponente se tuvo previsto el mantenimiento de 11,200 Km de caminos vecinales rehabilitados; sin embargo; por la variación de los costos, en la reestructuración del Programa y las posteriores reasignaciones entre categorías, se actualizó la meta de mantenimiento a 7,608 Km.

Asimismo, durante el 2010, a través de este subcomponente, se inició la ejecución descentralizada, en aquellas provincias con IVPs categorizados como de nivel IV y de nivel II, logrando que se culminen trabajos de mantenimiento periódico para 2,228 Km de caminos vecinales, lo que hace 29% del total de trabajos culminados.

#### Longitud de Caminos Vecinales que recibieron Mantenimiento Periódico por el PTRD

Departamento	Longitud de la Red Vial Vecinal	Mantenimiento periódico de caminos vecinales (Km)					Total actividades de mantenimiento periódico	Red Total con mantenimiento periódico	% de atención de la Red Vial Vecinal
		(*) Actividades culminadas (Intervención PVD)	(**) Actividades culminadas (Intervención IVPs)	(***) Segunda intervención de Mant. Periódico	(****) Actividades inconclusas (Avance valorizado)				
Amazonas	1,745	-	-	-	-	-	-	-	0%
Ancash	7,733	430	304	29	18	781	734	9%	
Apurímac	5,012	619	53	-	16	688	673	13%	
Arequipa	5,999	52	-	-	-	52	52	1%	
Ayacucho	7,907	598	41	-	35	673	638	8%	
Cajamarca	11,384	627	484	30	10	1,151	1,111	10%	
Cusco	9,600	502	78	24	22	626	580	6%	
Huancavelica	5,311	935	-	63	-	997	935	18%	
Huánuco	5,609	485	314	39	12	850	799	14%	
Ica	2,009	-	-	-	-	-	-	0%	
Junín	7,924	318	381	13	6	719	699	9%	
La Libertad	4,603	-	-	-	-	-	-	0%	
Lambayeque	2,116	-	-	-	-	-	-	0%	
Lima	4,287	-	-	-	-	-	-	0%	
Loreto	437	-	-	-	-	-	-	0%	
Madre De Dios	1,416	89	-	-	2	90	89	6%	
Moquegua	1,262	-	-	-	-	-	-	0%	
Pasco	2,051	97	155	-	-	252	252	12%	
Plura	6,243	-	-	-	-	-	-	0%	
Puno	7,593	271	69	-	13	353	340	4%	
San Martín	3,683	330	213	35	-	579	543	15%	
Tacna	1,385	-	-	-	-	-	-	0%	
Tumbes	530	-	-	-	-	-	-	0%	
Ucayali	1,393	-	-	-	-	-	-	0%	
<b>Total</b>	<b>107,233</b>	<b>5,354</b>	<b>2,092</b>	<b>233</b>	<b>133</b>	<b>7,811</b>	<b>7,446</b>	<b>7%</b>	

**Notas:**

(\*) Se contabilizan las actividades de mantenimiento periódico cuyos contratos fueron administrados por Provias Descentralizado.

(\*\*) Se contabilizan las actividades de mantenimiento periódico cuyos contratos fueron administrados por los Institutos Viales Provinciales de nivel III y IV.

(\*\*\*) Se contabilizan los tramos que recibieron mantenimiento periódico por segunda vez.

(\*\*\*\*) Se contabilizan los avances valorizados de las actividades de mantenimiento periódico inconclusas cuyos contratos fueron resueltos por diferentes motivos.

De lo mostrado en el cuadro anterior, se observa que se logró culminar actividades de mantenimiento periódico de 7,678 Km de caminos vecinales (intervención de PVD + intervención de los IVPs). Se debe precisar que esta cifra incluye la segunda intervención de 233 Km; es decir, se realizó mantenimiento sobre 7,446 Km de la Red Vial Vecinal, lo que representa alrededor del 7% del total de la red identificada en los IVG. Si consideramos el avance valorizado de las actividades no concluidas, tendríamos un avance total final de 7,811 Km mantenidos, con lo que se superaría la meta vigente del subcomponente llegando a un 103% de cumplimiento.

Por último, se resalta que en la reasignación de categorías del 2012, se estimó realizar el mantenimiento periódico de 120 Km en zona selva (Madre de Dios), de los que al término del Programa, se logró culminar 89 Km, debiéndose señalar además, que dichas actividades incluyeron la aplicación de aditivos químicos estabilizadores de la capa de afirmado (PROES y CONSOLID), en los caminos vecinales Dv. Km 166 – Tropezón (10.70 Km) y La Joya – Infierno (17.29 Km).

#### Panel fotográfico Mantenimiento Periódico de Caminos Vecinales en la Zona de Selva con Empleo de Estabilizadores



*Dv. Km 166 – Tropezón (10.70 Km)*



*La Joya – Infierno (17.29 Km)*

#### Mejoramiento de caminos de herradura

Este subcomponente consideró la intervención de dos tipos de caminos de herradura: (i) Caminos de herradura para la integración; y, (ii) Caminos de herradura turísticos.

- i. Para los caminos de herradura para la integración, las intervenciones se ejecutaron con participación de la población beneficiaria, mediante la conformación de Comités Viales Rurales (CVR). En este caso, se continuó trabajando con las ONGs establecidas en el ámbito de acción, para organizar a las comunidades, brindar asistencia técnica a los CVR en la realización de los estudios de preinversión e inversión necesarios, y brindar la asistencia técnica a los CVR en la fase de ejecución de las obras de mejoramiento.

El programa financió el 70% del costo total estimado para la ejecución de obras, lo que cubriría el costo de materiales, equipos y mano de obra calificada y parte de la mano de obra no calificada, de acuerdo al presupuesto de obra; la otra parte de la mano de obra no calificada fue cubierta mediante el aporte de las comunidades.

- ii. Para los caminos de herradura turísticos, por su funcionalidad, se consideró intervenirlos con un mayor estándar de diseño, por lo que la elaboración de los estudios y la ejecución de obras se tercerizó. Originalmente, se estimó que las obras incluirían infraestructura complementaria como miradores y sitios para que las turistas descansen; sin embargo, debido a la colisión con las competencias del Sector Turismo, estas características tuvieron que ser simplificadas, concentrando los esfuerzos únicamente al tratamiento del camino. El Programa financió el 100% del costo de mejoramiento de los caminos de uso turístico.

Cabe precisar que los caminos de herradura turísticos intervenidos fueron identificados y determinados en coordinación con el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), quien en algunos casos ha implementado infraestructura complementaria a los caminos (miradores y sitios para que las turistas descansen).

Originalmente, a través del subcomponente se tuvo previsto el mejoramiento de 2,000 Km de caminos vecinales de herradura para la integración y 150 Km de caminos de herradura turísticos; sin embargo, por la variación de los costos, en la reestructuración del Programa y las posteriores reasignaciones entre categorías, se actualizaron las metas a: mejoramiento 2,365 Km de caminos de herradura para la integración y mejoramiento de 161 Km de caminos turísticos.

#### Longitud de caminos de herradura mejorados por el PTRD

Departamento	(*) Longitud de la red de caminos de herradura identificada	Mejoramiento de Caminos de Herradura (Km)			Total de caminos de herradura mejorados	% de atención de la Red de caminos de herradura identificada
		Obras de caminos para la Integración	Obras de caminos turísticos	(**) Obras inconclusas (Avance valorizado)		
Amazonas	2,642	192	9	29	230	8%
Ancash	2,214	174	-	-	174	8%
Apurímac	1,735	-	-	-	-	0%
Arequipa	1,482	126	23	-	149	10%
Ayacucho	3,273	157	15	5	177	5%
Cajamarca	2,138	-	15	20	36	1%
Cusco	3,076	143	-	-	143	5%
Huancavelica	1,049	-	-	-	-	0%
Huánuco	1,743	311	-	10	321	18%
Ica	259	20	-	13	33	8%
Junín	859	94	-	-	94	11%
La Libertad	1,046	367	-	23	390	35%
Lambayeque	20	76	-	-	76	380%
Lima	1,312	78	-	-	78	6%
Loreto	1,612	84	-	-	84	5%
Madre De Dios	242	-	-	-	-	0%
Moquegua	640	-	-	-	-	0%
Pasco	1,094	85	-	-	85	8%
Piura	761	99	-	-	99	13%
Puno	725	92	-	-	92	13%
San Martín	1,694	135	-	-	135	8%
Tacna	201	-	-	-	-	0%
Tumbes	46	-	-	-	-	0%
Ucayali	428	49	-	-	49	11%
<b>Total</b>	<b>30,289</b>	<b>2,281</b>	<b>63</b>	<b>100</b>	<b>2,444</b>	<b>8%</b>

(\*) Longitud de la red de caminos de herradura que se identificaron a través de los IVG como caminos de herradura más utilizados.

(\*\*) Se consideran el avance valorizado de caminos de herradura para la integración (75 Km) y el avance valorizado de caminos de herradura turísticos (25 Km).

De lo mostrado en el cuadro anterior, se observa que se logró culminar obras de mejoramiento para 2,344 Km de caminos de herradura. Si consideramos el avance valorizado de las obras no concluidas, tendríamos un avance total final de 2,444 Km de herradura mejorados, haciendo que se logre el 100% de la meta para caminos de herradura para la integración y el 55% de la meta para caminos de herradura turísticos.

Respecto del bajo cumplimiento de la meta de caminos de herradura turísticos (55%), se debe precisar que para la intervención de dichos caminos surgieron los siguientes problemas:

- Las coordinaciones interinstitucionales con el MINCETUR para la determinación de los caminos a intervenir, tomaron demasiado tiempo en obtener resultados, por lo que se originó un retraso en el inicio de los estudios.
- Los costos considerados inicialmente para la elaboración de los estudios se encontraban subestimados y no eran coherentes con los costos reales de mercado, por lo que previamente al inicio de los estudios se tuvo que proponer reasignaciones entre categorías para lograr habilitar recursos para los subcomponentes mencionados.
- Los costos de intervención resultantes fueron superiores a los parámetros del subcomponente de obra de mejoramiento de caminos de herradura turísticos, lo que originó que previamente a la contratación de las obras se tenga que tramitar ante los bancos financiadores solicitudes adicionales de No Objeción.
- Durante la ejecución de las obras se produjeron paralizaciones de obras por disposición del Instituto Nacional de Cultura (INC), alegando que de acuerdo a la Ley N°28296 (Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación) para este tipo de obras se requiere la elaboración de un Plan de Monitoreo Arqueológico (PMA). Esta situación, originó que se tengan que realizar procesos de contrataciones adicionales para la elaboración de los PMA, debiéndose contratar especialistas en arqueología, los cuales son escasa disponibilidad en el mercado laboral actual.
- Asimismo, se produjeron retrasos por la propia elaboración y trámite de aprobación de los PMA.
- Finalmente, para el reinicio de las obras, se produjeron nuevos retrasos por la necesidad de contratación de profesionales en arqueología que se encarguen de implementar el PMA durante la ejecución de las obras de mejoramiento.

#### **Mejoramiento, construcción y mantenimiento de puentes y pontones**

Originalmente, este subcomponente comprendía la mejora de los puentes y pontones ubicados en los caminos vecinales rehabilitados en las dos etapas del PCR, previéndose intervenir una meta total de 50 puentes (de diferentes longitudes).

Sin embargo, la variación de los costos que motivó la reestructuración del Programa en el 2010, obligó a reorientar los recursos de este subcomponente para asegurar el cumplimiento de las metas de rehabilitación y mantenimiento de caminos



vecinales, intervenciones que se consideraron de mayor importancia por ser de mayor demanda e impacto.

Debido a esta consideración, la meta del subcomponente se actualizó a la construcción de 01 puente, considerando el Puente Actuy (33.60 m) construido durante el 2009 en el departamento de Ancash, provincia de Sihuas, con una inversión total de S/. 1,223,540. Con ello se considera que se logró el cumplimiento del 100% la meta vigente del subcomponente.

#### Panel fotográfico Construcción del Puente Actuy



*Puente Actuy (33.60 m)  
Departamento de Ancash, Provincia de Sihuas*



*Puente Actuy (33.60 m)  
Departamento de Ancash, Provincia de Sihuas*

#### Estabilización de taludes y microcuencas

Originalmente, el diseño del Programa consideró desarrollar procedimientos prácticos y de bajo costo de estabilización de taludes mediante técnicas de bioingeniería. Las acciones previstas incluían el desarrollo de prácticas y procedimientos técnicos, organizativos y comerciales, a través de convenios a ser realizados con las universidades Agraria y Nacional de Ingeniería. La ejecución de las labores será por medio de microempresas de reforestación (MER) que serán creadas y capacitadas para esta actividad.

Al respecto, se logró identificar los lugares de intervención, previéndose la suscripción de convenios con la Universidad Nacional Agraria (UNALM) y la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI) con el objetivo de determinar y desarrollar los procedimientos más adecuados para este fin y de ese modo poder iniciar la ejecución de las labores por medio de las Microempresas.

Durante el 2012, se logró la suscripción de los convenios marco entre Provías, la UNI y la UNALM. A partir de ello, se realzaron coordinaciones con los especialistas de la UNALM, a quienes se les presentó el convenio marco y un borrador de convenio específico para desarrollar el Proyecto de Restauración Ecológica con tratamiento de Bioingeniería en Taludes de la carretera EMP: R.N. N°022 LLapay – Laraos – Lima. Sin embargo, las coordinaciones y tratativas se retrasaron imposibilitando que las actividades inicien oportunamente, por lo que en la última reasignación del Programa, se propuso reasignar los recursos del subcomponente.

Sin embargo, posteriormente los profesionales de la UNALM realizaron visitas a campo a Yauyos y se sostuvieron reuniones con el Alcalde de Laraos, su Gerente de

Obras, el Gerente del IVP y un Presidente de una Microempresa que da mantenimiento vial a la carretera MP: R.N. N°022 LLapay – Laraos – Lima. Durante la visita, se tomaron mediciones, muestras de suelos, fotos y se identificaron las zonas más vulnerables de los taludes colindantes a los 9.00 km de la carretera en estudio. Así mismo, durante las visitas se comprobó que el vivero municipal requería ser acondicionado y mejorado para recibir los plantones que se utilizarían para los taludes.

La UNALM presentó su Propuesta Técnica Económica de Bioingeniería por un monto total de S/. 638,154, por el estudio de los Taludes en los 9.00 km de la carretera, el mismo que fue sustentada en dos etapas:

- 1ra Etapa; Formulación y Elaboración del Expediente Técnico a trabajarse en tres meses y entregarse junto con modelo de guía de tratamientos silviculturales, manejo y señalización paisajista y control de taludes.
- 2da Etapa; comprenderá ejecutar la obra de bioingeniería que, para ejecutarla se programaría un plan de trabajo y el cronograma de metas físicas y financieras formuladas en el expediente técnico.

Ante la culminación del PTRD se acordó que la UNALM reajustaría su propuesta a 2 hectáreas de terreno, de manera de empezar a trabajar en campo directamente. La propuesta ha sido presentada en enero, por un monto total de S/. 266,527, siendo aprobada por la Dirección Ejecutiva de PVD. Actualmente, se viene perfeccionando las cláusulas del Convenio Específico entre PVD y la UNALM, con la expresa voluntad de continuar con la ejecución de las acciones con financiamiento de Recursos Ordinarios, así tener un Proyecto Piloto que se convierta en una herramienta de gestión modelo, a replicar en los taludes de las carreteras y distritos del interior de nuestro país.

### Mantenimiento Rutinario

El diseño del Programa no consideró el financiamiento de actividades de mantenimiento rutinario de los caminos rehabilitados, debido a que este está a cargo de los gobiernos locales como parte de sus competencias sobre la red vial vecinal. Asimismo, se asumió que las transferencias condicionadas de recursos financieros del Tesoro Público para el mantenimiento rutinario que se gestionaron a partir de la segunda fase del PCR, fortalecerían la sostenibilidad del mantenimiento rutinario de los caminos vecinales.

### Caminos Vecinales del PCR con Mantenimiento Rutinario

Programa	Provincias	Distritos	Caminos Vecinales	
			Tramos	Total (Km)
PCR I y II	116	577	623	11,641
<b>Total Nacional</b>	<b>116</b>	<b>577</b>	<b>623</b>	<b>11,641</b>

En este contexto, Proviás Descentralizado se encargó de monitorear y soportar las transferencias condicionadas a los gobiernos locales para el mantenimiento rutinario, de manera que la intervención del PTRD se restringió a la realización de acciones que permitan fortalecer y consolidar el modelo de mantenimiento rutinario caracterizado por ser ejecutado de manera tercerizada a través de

microempresas de mantenimiento rutinario conformadas por pobladores aledaños al camino intervenido.

#### **4.1.2. Desarrollo de Capacidades Locales**

Durante las dos etapas del PCR, la ejecución de las intervenciones fueron completamente centralizadas, siendo Provías Descentralizado el encargado de programar, financiar, administrar y ejecutar las obras y actividades de mantenimiento. Posteriormente, con el proceso de descentralización en marcha, donde los IVP empezaron a asumir de manera gradual la gestión de los caminos rurales, el diseño del PTRD consideró como segundo componente importante, las actividades centradas desarrollar, mejorar y fortalecer las capacidades institucionales de los GL-IVP que les permitan, por un lado, asumir con eficiencia la gestión descentralizada de la infraestructura de transporte rural y por otro, usar con eficiencia y eficacia sus recursos financieros y canalizar y asegurar el financiamiento de la provisión pública de la infraestructura de transporte rural de manera sostenible, sobre todo para el mantenimiento rutinario.

Así se consideró que a través de este componente se financiaría, la elaboración de Planes Viales Provinciales Participativos (PVPP), elaboración de Planes de Transporte Integrados (PTI), acciones que permitan el desarrollo de capacidades locales (GL-IVP), el equipamiento de los IVP y el apoyo al Sistema de mantenimiento rutinario (creación, desarrollo, monitoreo y fortalecimiento de las microempresas de mantenimiento vial).

Cabe precisar que durante la ejecución del Programa, debido a las características similares y la relación de las acciones de fortalecimiento consideradas por los componentes 2 y 3 (“Desarrollo de capacidades Locales” y “Políticas y Regulación e Institucionalidad”), muchas de ellas se realizaron de manera conjunta y con objetivos múltiples, buscando un efecto sinérgico en el fortalecimiento de capacidades. Asimismo, muchas de las acciones realizadas requirieron únicamente de la gestión del Staff de PVD, sin que esto representara costo para el Programa. Tal forma de implementación, propició que se generasen ahorros en algunos de los subcomponentes asociados a las acciones de fortalecimiento, sin que esto signifique incumplimiento de sus objetivos.

#### **Planificación del Transporte Rural**

En materia de planificación del transporte rural se esperaba que a través de este subcomponente se logre profundizar en los contenidos de los PVPP; actualizar los planes existentes que fueron elaborados en el PCR II, incorporando los temas de programación de obras y el costo del ciclo de vida útil del proyecto; y llegar a nivel de presupuesto; así como, incorporar el georeferenciamiento de los caminos.

En este contexto, originalmente, este subcomponente consideró la provisión de la asistencia técnica a los gobiernos locales para el desarrollo de 96 PVPP y alrededor de 100 Planes de Transporte Provinciales, planes de gestión vial y otros sistemas de gestión asociados a su implementación y otros.

Así, el objetivo del subcomponente es apoyar a los gobiernos locales, principalmente al provincial, a liderar y participar tanto en la identificación de

proyectos viales como en la operación y mantenimiento de los mismos; promoviendo la actualización, discusión, difusión y publicación de los PVPP.

El modelo de planificación vial propuesto por el programa se caracteriza por:

- Tiene una óptica de desarrollo, donde destaca el territorio como un conjunto organizado de potencialidades de recursos humanos, naturales, físicos e institucionales de que dispone una comunidad.
- Se concibe al sistema vial como un soporte para la articulación de los distintos espacios y procesos sociales y económicos al interior de la provincia.
- La articulación de los mercados locales con los mercados regionales y el acceso de los productores competitivos a estos mercados, se considera un asunto prioritario para darle sostenibilidad al crecimiento provincial, e introducir a estas economías locales incentivos, modernización y mayores oportunidades de progreso.
- El objetivo principal es contribuir a la dinámica de las economías provinciales, propiciando la articulación de sus potencialidades y transitabilidad de sus vías.
- Identifica nuevos proyectos y ejecuciones de la red vial y las demandas de intervención de los caminos existentes (Inventario vial)
- El tema central es la transitabilidad de las vías y la interconexión entre centros urbanos y espacios productivos.
- Deben complementarse con los planes de desarrollo local y los proyectos integrales o corredores económicos
- Es el elemento ordenador de las inversiones viales. Constituye un instrumento fundamental para la gestión vial de mediano y largo plazo de los GL.
- Se orienta a buscar mayor eficiencia en el empleo de los recursos del estado.

Considerando todo ello, el PVPP es un documento que presenta de una manera ordenada y sistemática la caracterización de la problemática vial provincial y una propuesta de solución para enfrentarla. Es el principal instrumento para la gestión vial de la provincia, abarcando un horizonte de largo plazo, toda vez que el desarrollo vial requiere de una visión estratégica concordante con los plazos que demandan las acciones de rehabilitación, mejoramiento, construcción y conservación vial y con las políticas y acciones conducentes a la integración territorial y al desarrollo económico y social de la provincia. Para efectos operativos del proceso de planificación se ha establecido como horizonte de planeamiento de 10 años.

La metodología para la elaboración de los PVPP sigue 03 enfoques:

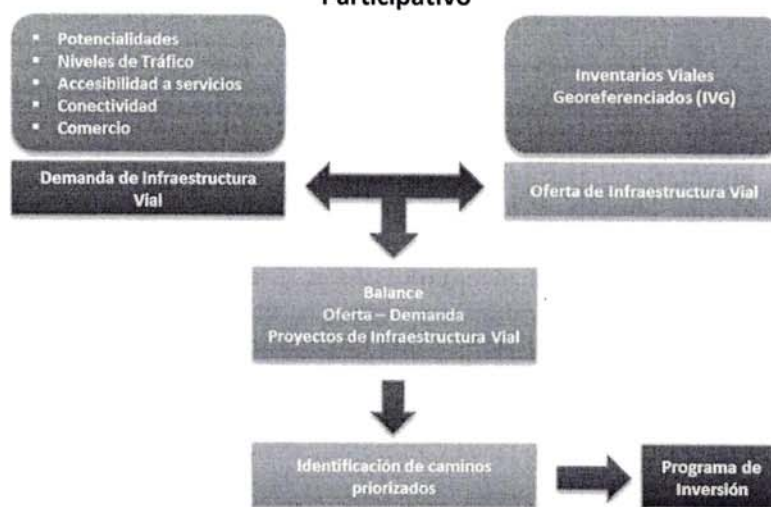
Enfoque territorial del desarrollo: Desde este enfoque se asume a las provincias como ámbito territorial de los PVPP. Se considera que en el Perú la unidad básica de planeamiento territorial es la provincia, como ámbito que permite un manejo más eficiente y racional de los recursos en escala local, pues articula a los distritos, cuenta con una masa crítica de recursos y tamaño suficiente para manejar la infraestructura vial con criterio de redes y visualizar las externalidades correspondientes.

Basado en potencialidades: A partir de la identificación de las potencialidades y ejes de desarrollo de la provincia se establecerán las necesidades o requerimientos de la infraestructura vial. Es decir, la infraestructura vial es vista y tratada como una demanda derivada que se desprende de las potencialidades y dinámica económica

y productiva. Estas necesidades o demandas de vialidad se confrontan luego con la disponibilidad u oferta existente de esta infraestructura. Esta identificación de la oferta toma la forma de un inventario y análisis del estado de situación de la infraestructura vial existente en el territorio provincial.

**Participativo:** La metodología utilizada para la elaboración del plan vial, se sustenta en un trabajo participativo con las autoridades provincial y distritales, de los Centros Poblados Menores y representantes de la sociedad civil organizada representados en el Consejo de Coordinación Local Provincial, con la finalidad de encontrar espacios de sensibilización, concertación e identificación con el plan vial, en consideración a su condición de actores del proceso y concededores de su realidad.

### Síntesis de la metodología para la elaboración del Plan Vial Provincial Participativo



### Contenido del Plan Vial Provincial Participativo



Para el establecimiento de la priorización, la metodología emplea el método multicriterio Electra, para lo cual considera los siguientes criterios de priorización:

#### Criterios de Priorización en los Planes Viales Provinciales Participativos

Criterios de Priorización	Se evalúa	Peso
Potencialidad	El mayor Coeficiente de Localización en el cual se ubican los recursos potenciales.	2
Tráfico	Flujo de vehículos que transitan por el camino de forma diaria.	1.8
N° centros poblados beneficiados	Número de centros poblados que conecta el camino.	1.7
N° de habitantes beneficiados	Total de la población beneficiada con la intervención en el camino	1.7
Conectividad	A que red vial de mayor jerarquía se conecta el camino. (Nacional, Departamental, Vecinal Trocha, Vecinal Local.	1.6
Nivel de pobreza	Nivel de pobreza por quintil según FONCODES	1.5
Accesibilidad a servicios	Identifica el número de centros educativos o centros o postas de salud, por donde el camino da acceso a estos establecimientos.	1.5

Fuente: Guía Metodológica para la Formulación de Planes Viales Provinciales Participativos - PVPP

#### Inventarios Viales Georeferenciados

Como insumo principal de los planes viales, a través del subcomponente se logró la elaboración de los Inventarios Viales Georeferenciados de nivel básico para los caminos vecinales de 192 provincias; es decir, se logró inventariar al 99% de la Red Vial Vecinal encontrándose una longitud total de 107,233 Km (incluyendo caminos en condición de trocha). Dicha información ha venido siendo coordinada con la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC, para su incorporación formal en el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC).

Además, se debe resaltar que para la elaboración de los IVG se generaron 02 instrumentos importantes:

- La Guía Metodológica para el Levantamiento Básico Georeferenciado de las Principales Características de la Red Vial Rural, aprobada mediante RD 1001-2012-MTC/21.
- La Guía Cartográfica para la presentación de del Informe Final del Inventario Vial Georeferenciado de las Redes Viales Rurales.

## Red Vial Vecinal con Inventarios Viales Georeferenciados

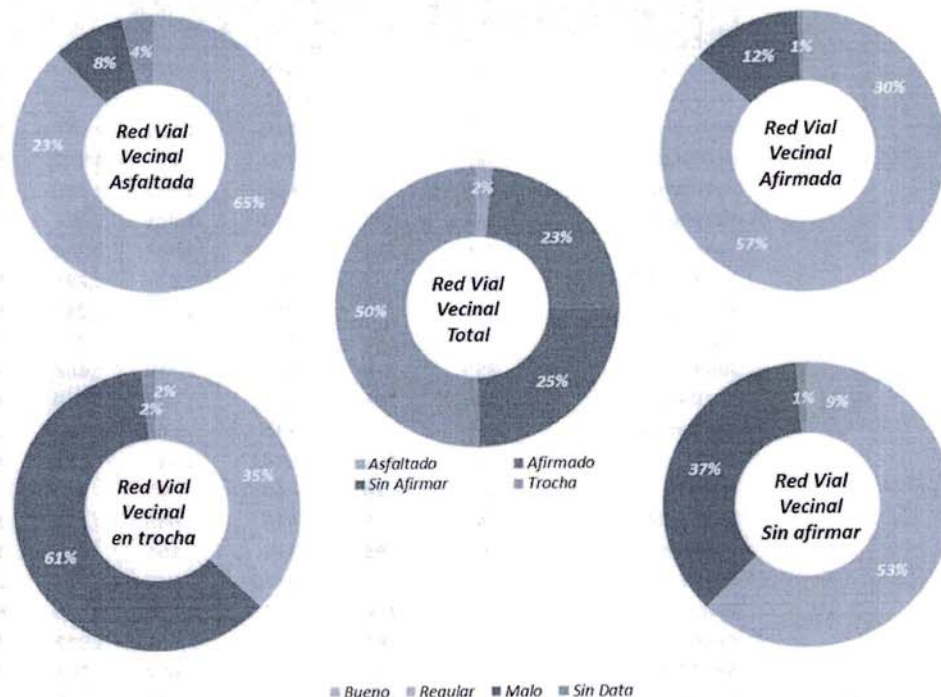
Departamento	Caminos de Herradura	Red Vial Vecinal por tipo de superficie (Km)				Total
		Asfaltado	Afirmado	Sin Afirmar	Trocha	
Amazonas	2,642	-	998	537	210	1,745
Ancash	2,214	138	1,421	1,622	4,552	7,733
Apurimac	1,735	7	919	1,581	2,505	5,012
Arequipa	1,482	408	750	299	4,542	5,999
Ayacucho	3,273	32	1,638	2,447	3,789	7,907
Cajamarca	2,138	38	4,093	1,789	5,464	11,384
Cusco	3,076	121	2,520	1,697	5,262	9,600
Huancavelica	1,049	1	1,173	1,847	2,291	5,311
Huánuco	1,743	4	2,089	1,431	2,084	5,609
Ica	259	82	130	94	1,703	2,009
Junín	859	226	2,571	2,719	2,408	7,924
La Libertad	1,046	164	673	737	3,030	4,603
Lambayeque	20	28	339	600	1,150	2,116
Lima	1,312	181	514	1,412	2,181	4,287
Loreto	1,612	19	50	47	320	437
Madre De Dios	242	5	436	689	286	1,416
Moquegua	640	98	315	155	694	1,262
Pasco	1,094	-	612	946	493	2,051
Piura	761	186	718	1,571	3,768	6,243
Puno	725	41	1,020	2,570	3,962	7,593
San Martín	1,694	0	1,749	662	1,264	3,683
Tacna	201	152	302	277	655	1,385
Tumbes	46	9	48	162	310	530
Ucayali	428	10	18	536	829	1,393
<b>Total</b>	<b>30,289</b>	<b>1,950</b>	<b>25,099</b>	<b>26,426</b>	<b>53,749</b>	<b>107,233</b>
<b>% por tipo de de superficie</b>		<b>2%</b>	<b>23%</b>	<b>25%</b>	<b>50%</b>	<b>100%</b>

La longitud de la red de caminos de herradura identificada a través de los IVG como caminos de herradura más transitados.

Fuente: 192 Inventarios Viales Georeferenciados elaborados por Provias Descentralizado en el marco del PTRD.

A partir de la información recogida, se puede notar que el 50% (53,475 Km) de la red corresponde a caminos vecinales con asfaltado, afirmados o sin afirmar, mientras que el 50% (53,749 Km) restante está constituida por caminos a nivel de trocha.

### Estado de la Red Vial Vecinal Inventariada



### Planes Viales Provinciales Participativos

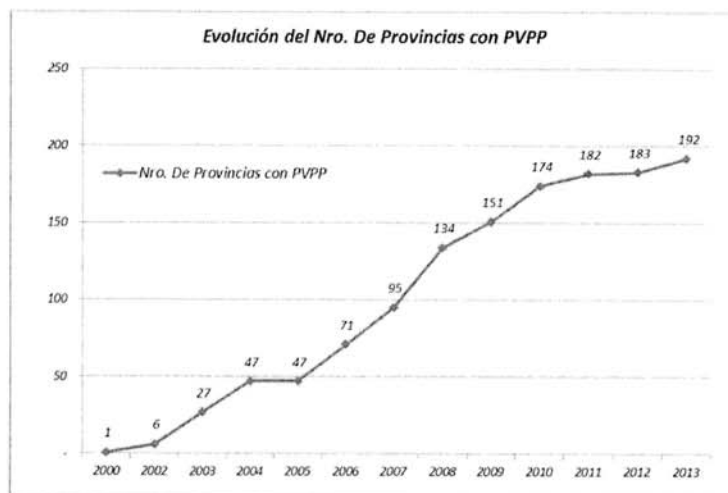
A través del subcomponente se logró el financiamiento y elaboración de 115 PVPP y 01 Plan Vial Multidistrital en el ámbito del Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM). Asimismo, los gobiernos locales con la asistencia técnica de PVD, se encargaron de financiar la elaboración de 06 PVPP.

Si agregamos los planes elaborados durante el PTRD a los Planes elaborados durante el PCR, se tiene que actualmente 192 provincias cuentan con PVPP.

Planes elaborados en el PCR I y II						Planes elaborados en el PTRD						
Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año
2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	5	21	20	-	24	24	39	17	23	8	1	9
71						121						

Adicionalmente, se elaboró 01 Plan Vial Multidistrital para las provincias del VRAEM.





Adicionalmente, al término del PTRD se logró la actualización de 21 PVPP a través del subcomponente.

### Planes de Transporte Provincial

Previa a la elaboración de los Planes de Transporte Provincial, se tuvo previsto realizar la contratación de la “Consultoría para la Formulación de Metodología de Planes de transportes Provinciales”. Sin embargo, si bien dicha consultoría, se logró contratar durante el 2010 (Contrato N° 226-2010-MTC/21), debido a que en coordinaciones con el MTC, se determinó que la consultoría requeriría ampliar su alcance para abordar integralmente la temática de transporte a nivel provincial, por lo que se generó una discrepancia contractual, la cual impidió que la consultoría culmine en los plazos previstos, generando a su vez la imposibilidad de la formulaciones de los Planes de Transporte Provincial previstos por el subcomponente.

### **Planes de Transporte Integrado.**

En su diseño, el PTRD previó que los instrumentos de planificación orientadores de inversiones en materia de infraestructura vial rural identifiquen caminos asociados al desarrollo económico del área rural. Es en ese sentido que se concibió que la Red Vial Vecinal debiera aparecer articulada a la red departamental para lograr, no solo la articulación física de las personas, sino la articulación de mercados y de ciudades entre sí. De esta manera se contribuiría a la densificación física, económica y social del territorio, en su proyección desde lo local a lo regional y de ahí a la esfera nacional y la conexión con el exterior.

En específico este subcomponente tuvo previsto el financiamiento de la articulación de los Planes de Transporte Provincial participativos con los Planes de Transporte Departamental, que significa entre otros desarrollar acciones que permitan el paso de la vialidad al Transporte rural y departamental. Sin embargo, al igual que en el caso de los Planes de Transporte Provincial, el retraso en el desarrollo de una metodología adecuada, retrasó el inicio de la elaboración de estos planes, por lo que posteriormente se propuso que los recursos asignados a este subcomponente fueran reorientados a otras actividades.

### Desarrollo y fortalecimiento de capacidades locales

El PTRD fue diseñado poniéndose énfasis en el desarrollo y fortalecimiento de la gestión descentralizada del transporte rural. Así, a través de este subcomponente se pretendía alcanzar los siguientes objetivos:

- Desarrollar una nueva institucionalidad en el seno de los gobiernos locales, lo que incluía la creación de Institutos Viales Provinciales en las nuevas provincias de intervención, tal que permita asumir con eficiencia la gestión descentralizada del transporte rural en todo el ámbito del Programa.
- Fortalecer las capacidades de gestión de transporte rural de los IVP ya existentes al inicio del PTRD, a través de acciones de capacitación, asesoría, pasantías, equipos volantes, apoyo en el desarrollo de sistemas de seguimiento y monitoreo y evaluación.
- Coordinar con los distintos sectores e instancias del Gobierno Nacional vinculados al desarrollo y fortalecimiento institucional de los IVP y de ser posible realizar los arreglos legales, presupuestales y de tesorería correspondientes a fin de dar la real categorización de los IVP.
- Fortalecer la capacidad de gestión en materia del transporte rural de los distintos órganos de los gobiernos locales a través de talleres de capacitación en gestión de la infraestructura de transporte rural (institucional, técnico, social, económico, ambiental, financiero-presupuestal, legal, etc.).
- Desarrollar la capacidad institucional en el espacio local para el manejo de proyectos de infraestructura económica en el espacio provincial. Se trata de buscar la evolución de los IVP a los Institutos Provinciales de Infraestructura (IPI).

Cómo meta se estableció lograr que 150 IVP tengan funcionamiento autónomo y ejerzan la gestión descentralizada del transporte rural en sus provincias de ámbito de acción. Para ello, el diseño del PTRD consideró realizar las acciones de fortalecimiento que conduzcan a la descentralización de la gestión vial y la consolidación de los IVP. Así, se realizaron un conjunto de acciones de capacitación y asistencia técnica, entre las que destacan:

- Las principales acciones para el fortalecimiento del compromiso del Comité Directivo (alcaldes) con la gestión vial a través del IVP, fueron en las siguientes temáticas:
  - El PCD y el PTRD como instrumentos de descentralización de Ayacucho y Arequipa.
  - Fortalecimiento de la gestión vial descentralizada en Loreto y Ancash.
  - Balance de la gestión vial en la Región Lima.
  - Descentralización y gestión vial: Retos y roles de los actores locales.
  - Plan de trabajo del sistema de control interno (Alcaldes y gerentes de IVPs).
  - Encuentros Nacionales: "Articulando esfuerzos por una gestión descentralizada" y "Consolidando la gestión vial descentralizada".
  - Encuentros de gestores viales (Alcaldes provinciales y distritales) de las Regiones Arequipa, Cusco, Lambayeque, Tumbes.
- Las principales acciones para el fortalecimiento de la gestión administrativa-financiera de los IVPs, fueron en las siguientes temáticas:
  - Adquisiciones con procedimientos para el PCD y PTRD. Normas y procedimientos de contratación acordados con el BID y BIRF.

- Adquisiciones y contrataciones del Estado para bienes, servicios, obras y consultoría.
  - Formulación de metas físicas y proyecto de presupuesto, Presupuesto por Resultados, Articulación de los gobiernos regionales y gobiernos locales al Programa Presupuestal 061: "Reducción del costo tiempo, e inseguridad vial en el Sistema de Transporte Terrestre".
  - Asistencia técnica para la Programación, Ejecución, Seguimiento de los Productos y Actividades del Programa Presupuestal 061: "Reducción del costo, tiempo e inseguridad vial en el sistema de transporte terrestre".
  - Proceso presupuestario, administrativo y rendiciones de cuentas de las transferencias financieras a través de la extranet de PVD. Publicación: Gestión administrativa en los IVPs del Perú.
  - Presupuesto Participativo y Presupuesto por Resultados en (Lima, Cusco, Cajamarca, Ancash).
  - Gestiones ante MEF para dación del SIAF a los IVPs.
  - Entre las principales acciones para el fortalecimiento de la gestión técnica-operativa de los IVPs, abordaron las temáticas de:
    - Formulación y evaluación de proyectos de obras de infraestructura vial. Elaboración de expedientes técnicos de mantenimiento periódico de caminos vecinales. Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) a nivel básico y avanzado.
    - Administración y gestión de contratos viales. Arbitraje de obras de infraestructura vial.
    - Gestión vial de los gobiernos locales. Herramientas de gestión vial.
    - Obras viales y uso de nuevas tecnologías. Prevención de emergencias viales.
    - Implementación del mantenimiento periódico en el marco del D.U. N° 058-2011.
    - Experiencia sistematizada de buenas prácticas en gestión vial descentralizada de los IVPs. Publicación del "Compendio de buenas prácticas en la gestión vial local". Concursos de buenas prácticas en gestión vial descentralizada para motivar y difundir las buenas prácticas (2010 y 2012).
    - Descentralización Vial e Institucionalidad de los IVPs (Redes IVPs).
    - Intercambiando experiencias de gestión vial a través de pasantías nacionales e internacional (Visita a El Salvador).
    - Gestión socioambiental en gobiernos locales.
    - Elaboración de un compendio de la Base Legal de GL-IVPs. Impulso a la articulación de los IVPs. Descentralización vial e institucionalidad de los IVPs (Redes IVPs).
    - Fortalecimiento de capacidades en el ámbito del VRAEM.
    - Ejecución descentralizada del PTRD (Actividades de mantenimiento periódico). Gestión del mantenimiento (GEMA) y asistencia administrativa a microempresas de mantenimiento vial.
    - Asistencia técnica para el fortalecimiento de los GL-IVPs, acciones de asistencia técnica para la elaboración y verificación de fichas de tipologización, acciones de asistencia técnica focalizada para IVP de nivel I y II.
- Asimismo, se contrataron las siguientes consultorías:
- Sistematización de ejecución descentralizada PTRD (mantenimiento periódico ejecutado por GL-IVPs).
  - Elaboración de material audiovisual sobre Red Vial y Seguridad Vial en el Perú.

### Evaluación de capacidades locales

Para medir las mejoras y resultados en la gestión vial a nivel local, PVD elaboró e implemento como instrumento la “Ficha de Tipologización de IVPs”, que tiene como objetivo determinar el grado de avance y evolución del IVP, como institución especializada responsable de la gestión descentralizada de la infraestructura vial provincial. Esta herramienta, mide dos dimensiones del desarrollo de capacidades en el IVP:

- La estratégica: Determina el potencial desarrollo del IVP, se recoge a través de las variables denominadas compromiso del Comité Directivo (alcaldes), como actores políticos, con la gestión vial e IVP; así como, la capacidad de realizar el planeamiento vial estratégico.
- La operativa interna: Determina la capacidad de gestión del IVP, a partir de las variables de planeamiento vial estratégico-operativo, gestión administrativa – financiera, gestión técnica – operativa y la gestión de los recursos humanos.

A partir de la información de la ficha, se realiza una evaluación semestral en la que se otorga un puntaje con el que se clasifica al IVP en alguno de los 4 niveles de desarrollo o avance: I) Incipiente capacidad de gestión, II) Baja capacidad de gestión, III) Capacidad aceptable de gestión y IV) Gestión de alto desempeño.

#### **Niveles de desarrollo de los IVPs – Ficha de Tipologización**

Niveles de desarrollo IVP	Intervalo del puntaje total obtenido	Nivel de Gestión
IV	86 – 100 %	Alto Desempeño
III	73 – 85 %	Capacidad Aceptable
II	60 – 72 %	Baja Capacidad
I	Menor a 60 %	Incipiente Capacidad

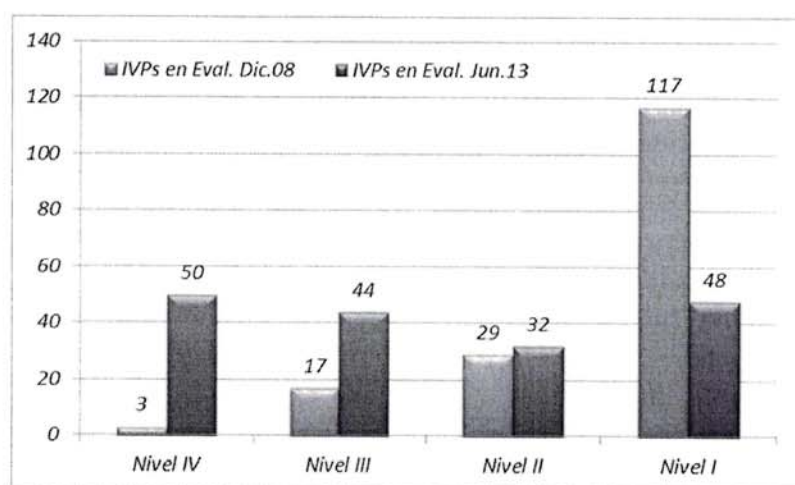
*Fuente: Metodología de Tipologización de IVPs de PVD.*

La última evaluación de capacidades del PTRD, fue realizada durante el mes de junio de 2013, en la que de los 188 IVPs creados, solo 174 respondieron con la información requerida para la evaluación semestral. De los IVPS evaluados, se pueden estimar algunas métricas:

- 94 IVPs (50%) han logrado alcanzar el nivel III y IV, lo que demuestra una adecuada capacidad de gestión, mostrando principalmente que poseen capacidad para gestionar financiamiento; formular perfiles y expedientes técnicos; ejecutar obras de infraestructura vial y actividades de mantenimiento. Existiendo IVPS en los que incluso llegan a desarrollar acciones en materia de transporte y tránsito rural. Además, estos IVPs se caracterizan por tener un equipo técnico dedicado y estable.
- 128 IVPs (68%), contaron con recursos de sus gobiernos locales para el financiamiento del mantenimiento vial rutinario de caminos vecinales distintos a los que PVD rehabilitó, con lo que se muestra la internalización de la cultura del mantenimiento en los gobiernos locales.

- 53 IVPs (28%) han avanzado en la simplificación administrativa, consolidando su institucionalización al tener acceso directo a Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF) y contar con cuentas corrientes.
- 99 IVPs (53%) reciben transferencias directas del MEF para dar mantenimiento rutinario a caminos vecinales rehabilitados anteriormente. Ello demuestra que el MEF reconoce al IVP como ente especializado en gestión vial a nivel local.
- 131 IVPs (70%) ejecutaron obras viales de construcción y/o rehabilitación con financiamiento de fuentes diferentes a PVD.
- 144 IVPs (77%), lograron financiamiento de proyectos viales del PVPP en el presupuesto participativo.

#### Evolución de los IVPs por Niveles Periodo 2008 - 2013



Fuente: Base de Datos de Tipología 2008 - 2013. Unidad Gerencial de Desarrollo Institucional de Provias Descentralizado de PVD.

Por otro lado el diseño del Programa consideró fomentar los vínculos horizontales entre todos los IVP, dado que las externalidades positivas que se puedan ganar de ello son mayores. En ese sentido, como parte de las acciones de fortalecimiento institucional, se promovió y apoyó la formación de la Red Nacional de IVPs como espacio de intercambio de experiencias y de buenas prácticas.

#### Inclusión y Género en la gestión vial

A raíz de la comprobación de la participación activa de la mujer en las labores de mantenimiento vial y en las iniciativas de proyectos productivos durante la primera etapa del PCR, se incorporó la perspectiva de género en algunas de las características de la segunda etapa del PCR: en las MEMV encargadas del mantenimiento rutinario; en los Comités Viales Rurales de mejoramiento de caminos de herradura; y, en los proyectos productivos promovidos por la Ventana para el Desarrollo Local.

En ese sentido, el PTRD en su diseño, propuso continuar los logros alcanzados por el PCR I y PCR II para enriquecer el enfoque de género y la transversalización de la perspectiva de inclusión, ciudadanía y democracia.

Bajo el PTRD, se desarrollaron las siguientes acciones principales:

- Se realizó un Diagnóstico de Género con el personal de PVD y funcionarios de las regiones.
- Se desarrolló un conjunto de actividades siguiendo las recomendaciones de las consultorías, como son: sensibilización a los IVPs en los criterios de evaluación a los postores para la contratación de microempresas a través de las diversas acciones de capacitación y asistencia técnica; se organizaron talleres en los que se incluyó la temática contrataciones y criterios de evaluación con enfoque de género, talleres de fortalecimiento de microempresas con enfoque de Género focalizado a los nuevos tramos rehabilitados que requerían conformar MEMVs y 1 Taller en el VRAEM “Gestión Vial y Género”.
- Se realizaron asistencias técnicas a los GL-IVP para la emisión de normas y ejecución de acciones de género en el ciclo de gestión vial.
- Se incorporó en las evaluaciones de los IVPs la participación de mujeres en los equipos técnicos (Ficha de Tipologización).
- Se contrató a la Consultora Principal de Género e Inclusión, Ciudadanía y Democracia (ICD) para el PTRD. Dicha consultoría tuvo como resultado el informe “Implementación del Programa de Fortalecimiento de Acciones de Género e Inclusión, Ciudadanía y Democracia”, el cual se centró en validar el conjunto de instrumentos e incentivos; programa de capacitación y asistencia técnica en zonas Pilotos y recomendaciones para la política institucional.
- Durante el 2011, se formaliza la comisión intersectorial de seguimiento a la Ley de Igualdad de Oportunidades - LIO en el MTC y PVD es parte de ella, así también da a conocer los avances ante los Informes anuales de la LIO como parte de las políticas de obligatorio cumplimiento- PCM y ante el Ministerio de la Mujer. En el marco de la comisión multisectorial de la LIO se da cuenta de las observaciones que realiza OSCE sobre procesos de contrataciones que hacen los GL-IVPs por colocar cuotas de participación de mujeres como criterios a evaluar para las contrataciones de MEMVs, limitando las políticas afirmativas que promuevan la equidad de género.
- Otros dos aspectos relevantes que marcan un camino importante hacia la institucionalidad de la temática género en la gestión vial es:
  - Inclusión en Informe de Estado Peruano de CEDAW (avances contra la discriminación de la mujer) 2003 - 2011, de los resultados de la intervención de Provías Descentralizado en mantenimiento vial rutinario con políticas afirmativas y cuota de género.
  - Inclusión de meta de género de PVD en Plan Nacional de Igualdad de Género 2011 - 2017.
- Se publicó y distribuyó los siguientes materiales:
  - Sistematización de experiencia de Género.
  - Manuales de Capacitación a GL-IVP y Guías para promotores de MEMV.
  - Género e Inclusión, Ciudadanía y Democracia en el Ciclo de la Gestión Vial

Así mismo, en este contexto, se reconoció la necesidad de realizar experiencias piloto de aplicación y validación de la propuesta de género e ICD en la gestión vial, ello con el objetivo de mostrar evidencias concretas de la rentabilidad social y económica de aplicar la perspectiva de género, desde el punto de vista de acumulación de capital social y competitividad. Las zonas en las que finalmente se desarrollaron los pilotos fueron: Ancash, Piura, Arequipa y Amazonas.

A partir de la aplicación de los pilotos, se pudo notar los siguientes resultados:

- Elaboración de línea de base de género en zonas piloto.
- Identificación de buenas prácticas de género en zonas piloto.
- Incorporación de género para la elaboración del PVPP de Ayabaca.
- Sensibilización de las autoridades y funcionarios de IVP en el enfoque de Género.
- Validación de las metodologías de los instrumentos de género para las capacitaciones.
- Identificación de debilidades institucionales, como carencia de información sobre las obras y mantenimientos en términos de: N° personas contratadas y diferenciadas por sexo, estado de contrataciones, situación socio económica de las personas contratadas, situación socio laborales, seguridades y ambientes en las que se trabaja, etc.
- Reconocimiento de la importancia de los procesos participativos para el mejor empoderamiento de los planes viales.
- Identificación de lecciones aprendidas y recomendaciones de cómo incorporar género en todo el ciclo de la gestión vial incluyendo a la VDL.
- Capacitación de GI-IVPs para emitir normas y ejecución de acciones de género en el ciclo de gestión vial.

#### Institutos Provinciales de Infraestructura (IPI)

En el proceso de descentralización, el órgano especializado de la infraestructura vial rural de las municipalidades es el IVP, que cuenta con un instrumento de planificación y orientador de inversiones que es el PVPP. De manera análoga para el casos de los Planes Infraestructura Económica Provincial (PIEP), el PTRD, consideró explorar y evaluar la necesidad de crear un órgano en el nivel provincial que se encargue de la coordinación y gestión de la infraestructura económica (cuando las capacidades de los IVP y de las propias municipalidades ya se vean limitadas), con lo que existiría la posibilidad que los IVP evolucionen a los Institutos Provinciales de Infraestructura (IPI), tal que estos últimos se encarguen de la gestión de la infraestructura económica de la provincia.

Esta iniciativa no prosperó, sobre todo porque a medida que los gobiernos locales iban siendo fortalecidos, también lo eran sus órganos de línea como las gerencias de Infraestructura, que tienen como objetivo proponer, conducir, supervisar, monitorear y controlar los proyectos de inversión que se realicen en la infraestructura pública de la provincia. En ese sentido, las funciones de los institutos viales provinciales propuestos, podrían colisionar con las de los órganos de línea de los gobiernos locales, por lo que se desestimó esta iniciativa.

#### **Equipamiento de los IVP**

Como parte del fortalecimiento de capacidades, se consideró la dotación de equipos básicos que apoyen a los IVPs en el desarrollo de las actividades propias de la gestión vial rural. Así, este subcomponente consideró financiar la adquisición de equipos informáticos, GPS y motocicletas para el IVP.

Al término del PTRD, se logró equipar a 150 IVPs, cada uno con 02 computadoras, 01 motocicleta, 01 Impresora, 01 escáner y 01 GPS tipo I. Asimismo, se equipó a otros 03 IVP, cada uno con 01 motocicleta y 01 GPS, lo que finalmente hace un total de 153 IVPs beneficiados con equipamiento.

### **Apoyo al sistema de mantenimiento rutinario con microempresas**

El diseño del subcomponente incluyó el financiamiento para:

- Creación, desarrollo, monitoreo y fortalecimiento de las microempresas de mantenimiento vial
- Contratación de monitores viales y sociales que presten apoyo al IVP en el seguimiento, monitoreo, evaluación y supervisión de las actividades que desarrollan fundamentalmente las microempresas.

Así mismo, el subcomponente incluyó actividades para fortalecer las capacidades de contratación, supervisión, evaluación y control que tendrán los gobiernos locales a las microempresas de mantenimiento vial y al propio sistema de mantenimiento. Incluye también el apoyo al fortalecimiento de capacidades locales en materia de mantenimiento, para los nuevos caminos que se rehabiliten y se mejoren durante el Programa.

#### Microempresas de Mantenimiento Vial Rutinario

En el marco del proceso de descentralización, desde el año 2003 el MTC transfirió la gestión vial de los caminos rurales a los gobiernos locales, proceso que consistió en transferir el sistema de mantenimiento rutinario de los caminos a través de organizaciones rurales, constituidas con enfoque participativo y de género por pobladores residentes en el ámbito del camino.

Un aspecto de singular importancia y preocupación en el proceso de transferencia de la gestión vial a los gobiernos locales, fue la sostenibilidad del mantenimiento rutinario de los caminos vecinales a cargo de las organizaciones rurales (microempresas) que fueron promovidas en el PCR I y PCR II, así como de las que son promovidas por los GL-IVP para asumir el mantenimiento rutinario de los caminos rehabilitados en el marco del PTRD y por otras fuentes de financiamiento.

Las nuevas condiciones competitivas en las que se desenvuelven la mayoría de las microempresas de mantenimiento vial (Asociaciones civiles sin fines de lucro) obligaron a que estas se adecuen a los procedimientos de competencia del mercado laboral. En ese sentido, fue de interés institucional del Programa, fortalecer los procesos de transferencia desarrollados en los GL-IVP que permitieran garantizar la sostenibilidad del sistema de mantenimiento vial rutinario a través de microempresas rurales.

En este contexto, en el marco del PTRD se desarrolló la Consultoría “Diagnóstico situacional y balance del sistema de MEMV”, con la finalidad de evaluar las debilidades y fortalezas de las MEMV, promovidas inicialmente en las etapas del Programa Caminos Rurales I-II, que actualmente son contratadas por los GL-IVP con aplicación de las normas establecidas por la Ley de Contrataciones del Estado.

El estudio en mención, además buscó proponer un modelo organizativo empresarial que se adapte mejor a las necesidades de la competitividad del mercado laboral rural, así como fortalecer a las Asociaciones Civiles y hacerlas competitivas. El Plan de Fortalecimiento de MEMV, se orientó a fortalecer los procesos organizacionales, empresariales y técnicos, participativos e incluyentes del



servicio de mantenimiento rutinario, que fue implementado el año 2009 con cargo al Subcomponente; Apoyo al Sistema de Mantenimiento con Microempresas:

- Promoción, creación, desarrollo y fortalecimiento de MEMV.
- Programa de Monitores para la gestión vial.
- Programa de Pasantías para promover buenas prácticas empresariales.
- Programa de Encuentros Empresariales macro empresariales.
- Capacitación Certificada en Gestión empresarial.
- Sistema de seguimiento, monitoreo de Microempresas.

Asimismo, se implementó el Mecanismo de Cofinanciamiento Municipal con la finalidad de garantizar los recursos para el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales rehabilitados en el marco del PTRD y por otras fuentes.

El Plan de Fortalecimiento de MEMV, tuvo los siguientes objetivos:

- Fortalecer la capacidad de los profesionales de los GL-IVP encargados de los procesos de selección y contratación de MEMV.
- Fortalecer las capacidades de los microempresarios(as) de mantenimiento vial, tanto en los aspectos técnicos, normas de contratación, gestión empresarial, tributación, etc.
- Facilitar a las MEMV la información técnica del sistema de seguimiento al servicio de mantenimiento rutinario a su cargo.
- Contribuir a la formación profesional de los monitores viales PTRD asignados a brindar apoyo a los GL-IVP.

Las principales actividades desarrolladas para fortalecer el modelo de mantenimiento rutinario con microempresas fueron:

- Promoción de microempresas: 33 Talleres descentralizados de apoyo a GL-IVP para la promoción y creación de microempresas de mantenimiento vial con enfoque participativo y de género. Así como, preponderantemente asistencias técnicas in situ a los profesionales de los GL-IVPs.
- Fortalecimiento de MEMVS existentes desde el PCR I
  - Una Consultoría para conocer el estado situacional del sistema de Mantenimiento con MEMV.
  - Levantamiento de una base de datos de las MEMV contratadas por los GL-IVP.
  - 38 Talleres de fortalecimiento a MEMV en aspectos técnicos (vial) y de gestión empresarial, adicionalmente contaron con el asesoramiento y asistencia técnica de los monitores en descentralización y viales.
- Se ha difundido información ante las autoridades locales y la población civil sobre el Sistema de Mantenimiento Rutinario a través de microempresas rurales, durante la inauguración de los Centros de Servicios de Apoyo al Hábitat Rural (Tambos), en los Centros Poblados de San Pedro de Huarisani, Provincia de Huancané, departamento de Puno y Ticapampa, provincia de Sánchez Carrión, departamento de La Libertad.
- Se brindó asistencia técnica al GL-IVP de Yauyos para la promoción y creación de 03 organizaciones rurales para que asuman el MVR de los caminos vecinales transferidos.

- Durante las asistencias técnicas a los GL-IVP de Marañón, Yarowilca y Dos de Mayo se brindó orientación a los GL-IVP para que a través de organizaciones rurales implementen el mantenimiento rutinario de los nuevos caminos.

#### Actividades para fortalecer el Mantenimiento con Microempresas

Apoyo al sistema de Mantenimiento con Microempresas	Meta Física	Unidad de Medida	Ejecutado	Nro. De Personas participantes
<b>Creación y desarrollo de microempresas</b>				
Reforzamiento a MEMV creadas	450	MEMV	588	2,964
Promoción de MEMV	125	MEMV	184	1,393
<b>Programa de Monitores</b>				
Programa de monitores viales	150	MEMV	150	450
<b>Programa de Pasantías</b>				
Programa de Pasantías	80	MEMV	65	99
<b>Programa de encuentros empresariales MEMV</b>				
Programa de encuentros empresariales	3	Evento	-	
<b>Capacitación certificada para fortalecer el mercado de servicio de MVR</b>				
Microempresas rurales contratadas por los GL-IVP	150	MEMV	-	
MEMV	18	Talleres	33	2,964
<b>Seguimiento y evaluación de MEMV</b>				
Desarrollo del GEMA a nivel de los GL-IVP	1	Global	150	1,569

A diciembre de 2013, la situación de las microempresas de mantenimiento vial es como sigue:

#### Microempresas de mantenimiento vial en caminos vecinales a diciembre 2013

Programa	Provincias	Distritos	Caminos Vecinales		Total MEMV	Integrantes MEMV		
			Tramos	Total (Km)		Varones	Mujeres	Total
PCR I y II	116	577	623	11,641	573	2,786	1,010	3,796
PTRD	27	141	181	3,595	185	969	429	1,398
Otras Fuentes	-	34	104	1,630	100	412	148	560
<b>Total Nacional</b>	<b>143</b>	<b>752</b>	<b>908</b>	<b>16,867</b>	<b>858</b>	<b>4,167</b>	<b>1,587</b>	<b>5,754</b>

A través del PTRD se logró promover la creación de 185 MEMV, para el mantenimiento rutinario de un total de 3,595 Km, favoreciendo la generación de 1,398 puestos de trabajo en el ámbito rural, de los que se observa que alrededor del 31% corresponde a la participación de las mujeres.

#### Programa de Monitores Viales

El Programa de Monitores se inicia el año 1997, a través de la incorporación de 112 egresados y/o bachilleres de las universidades públicas. En el PCR I, el accionar de los monitores se centró en el acompañamiento técnico-vial y empresarial de las microempresas rurales, posteriormente en el PCR II se incorporó como parte sus acciones el apoyo a los procesos preparatorios para la transferencia de la gestión vial a favor de los GL-IVP en el marco del proceso de Descentralización.

Como parte de la estrategia para garantizar la sostenibilidad de las inversiones en infraestructura vial y fortalecer el proceso de descentralización, el PTRD consideró continuar implementando el programa de monitores viales con el objetivo de brindar apoyo de carácter profesional a las acciones que realizan los IVPs, así como brindar asistencia técnica y seguimiento a las actividades realizadas por las microempresas rurales encargadas del servicio mantenimiento rutinario en los caminos vecinales y departamentales.

**Programa de Monitores 2009 - 2012**  
**(Nro. de monitores por tipo y año)**

Departamento	2009		2010		2011		2012		Total 2009 - 2012
	Vial	Descent.	Vial	Descent.	Vial	Descent.	Vial	Descent.	
Amazonas	1	2	-	2	2	2	2	1	12
Ancash	12	5	4	5	12	5	7	3	53
Apurímac	6	2	5	2	6	2	5	2	30
Arequipa	2	3	-	3	2	3	2	1	16
Ayacucho	8	3	5	2	8	3	7	2	38
Cajamarca	11	4	5	3	11	4	8	2	48
Cusco	8	5	8	5	8	5	7	3	49
Huancavelica	9	2	9	2	9	3	5	2	41
Huánuco	9	3	6	3	9	3	7	2	42
Ica	1	1	1	1	2	2	2	1	11
Junín	7	3	6	1	7	3	5	2	34
La Libertad / Lambayeque	1	2	1	2	2	2	5	2	17
Lima	-	-	-	-	1	1	1	-	3
Madre de Dios	2	2	-	1	2	2	2	-	11
Pasco	3	2	1	2	3	2	3	-	16
Piura	1	2	1	-	2	2	2	-	10
Puno	10	3	9	3	10	3	5	2	45
San Martín	9	2	6	2	9	3	6	2	39
Tacna / Moquegua	-	2	-	2	2	2	2	-	10
Tumbes	-	-	-	-	1	1	-	-	2
Ucayali	-	2	-	2	2	2	2	-	10
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>50</b>	<b>67</b>	<b>43</b>	<b>110</b>	<b>55</b>	<b>85</b>	<b>27</b>	<b>537</b>

*Nota: Se consideran únicamente los monitores viales y en descentralización contratados en el marco del PTRD.*

Entre las principales acciones para la implementación del programa de monitores, se tiene:

- Considerando las nuevas actividades del monitor en el marco de la gestión vial descentralizada, se elaboró en armonía con la Ley sobre modalidades Formativas Laborales N° 28518 los documentos denominados “Reglamento del Programa de Monitores”<sup>7</sup> y “Procedimientos para la captación de practicantes al Programa de Monitores”<sup>8</sup> y sus modificatorias<sup>9</sup>.
- Con la finalidad de brindar orientación, asesoramiento y capacitación técnica y profesional a los nuevos Monitores asignados a brindar apoyo a los gobiernos locales-IVP y gobiernos regionales, se realizaron 02 encuentros nacionales de Monitores Viales. En dichos eventos, se realizó la distribución del material conteniendo documentos básicos para los monitores.

Cabe precisar que a partir del 2013, se unificó el programa de monitores viales de nivel local, con el de nivel departamental. A partir de ahí, los monitores son de tipo subnacional, cuyo financiamiento viene siendo asumido por el Programa de Caminos Departamentales.

<sup>7</sup> Resolución Directoral N° 988-2008-MTC/21.

<sup>8</sup> Resolución Directoral N° 2662-2008-MTC/21.

<sup>9</sup> Resolución Directoral N° 1700-2009-MTC/21.

**Programa de Monitores 2013  
(Nro. de monitores por tipo)**

Departamento	2013		
	Vial	Descent.	Total
Amazonas	6	2	8
Ancash	20	3	23
Apurímac	7	2	9
Arequipa	8	2	10
Ayacucho	11	3	14
Cajamarca	13	3	16
Cusco	13	3	16
Huancavelica	7	3	10
Huánuco	11	3	14
Ica	4	2	6
Junín	9	2	11
La Libertad / Lambayeque	13	3	16
Lambayeque	-	-	-
Lima	5	2	7
Loreto	1	1	2
Madre de Dios	3	1	4
Pasco	3	1	4
Piura	6	2	8
Puno	13	2	15
San Martín	10	2	12
Tacna / Moquegua	3	2	5
Tumbes	1	1	2
Ucayali	3	1	4
<b>Total</b>	<b>170</b>	<b>46</b>	<b>216</b>

#### 4.1.3. Políticas y Regulación e Institucionalidad

Durante las dos etapas del PCR la perspectiva ha sido eminentemente vial, en el sentido que el centro de atención fue la infraestructura vial rural, no habiendo tratado el uso y la regulación de ella. Como resultado de las intervenciones del propio Programa y otros factores, los flujos de tránsito han crecido de manera importante en la mayor parte de la red vial rural, haciéndose necesario regular el uso de la infraestructura. Así, el PTRD tuvo previsto trabajar sobre el tema, en especial sobre el tipo y tamaño del vehículo autorizado a circular sobre las vías, condiciones de utilización de éstas (generalmente vinculadas a las condiciones climáticas), la regulación de cargas y del flujo de pasajeros, para cuidar los caminos y lograr un mínimo de seguridad para los usuarios, evitando pesos exagerados, garantizar la autoridad en la aplicación de las normas, seguridad vial, entre otros temas.

De esta manera el PTRD tuvo previsto apoyar a la mejora de la capacidad de planificación y establecimiento de políticas públicas y normas de transporte rural por parte del MTC. Así como fortalecer las capacidades de gestión y coordinación del Provías Descentralizado, principalmente para su intervención en coordinación con otros actores institucionales actuantes en áreas con fuerte impacto en el Programa, tanto del gobierno local, regional, sector privado y la cooperación técnica internacional, que permitan el financiamiento, investigación y desarrollo sobre transporte rural.

Este componente consideró financiar las actividades de los siguientes subcomponentes:

- Difusión de buenas prácticas.
- Promoción de investigación de Viabilidad.
- Búsqueda Financiamiento de Transporte Rural.
- Equipamiento de Provías Descentralizado.
- Fortalecimiento Institucional a nivel central PVD.
- Políticas de públicas del Transporte Rural y descentralización.
- Desarrollo de una Ley de Transporte Rural.

#### **Difusión de buenas prácticas**

En el diseño del Programa, se consideró que a través de este subcomponente se logre la difusión de las buenas prácticas que desarrolle el Programa y el intercambio de experiencias y buenas prácticas internacionales; que permitan presentar, discutir y comparar sus resultados en foros locales, nacionales e internacionales. El mismo que permitiría retroalimentar y difundir el conocimiento, ampliar sus contactos con la sociedad civil, sector privado, universidades, contratistas y consultores locales y con los grupos expertos peruanos e internacionales involucrados en las actividades de investigación del transporte y desarrollo rural.

Al fin del PTRD, las principales acciones realizadas a través de este subcomponente fueron:

- Presentación de la experiencia peruana de los Caminos Rurales, en el XXIV Congreso Mundial de Carretera realizado en México.
- Concurso anual institucionalizado que premia las buenas prácticas de la gestión vial en los GL-IVPs.
- Seminario a Alcaldes e IVPs a nivel nacional, dando a conocer las experiencias de gestión vial exitosas.
- Diversas pasantías entre IVPs.
- Difusión de publicaciones "Buenas prácticas en gestión vial local" y "Gestión Administrativa en los IVPs del Perú".
- Difusión del Compendio de la Base Legal de GL-IVPs.
- El Seminario Internacional de Intervención Pública en Caminos Rurales y su Impacto en la pobreza y el desarrollo rural.

En general, se logró que la sistematización de las experiencias de gestión vial a través de los GL-IVPs, se difundan en las acciones de fortalecimiento institucional.

#### **Promoción de investigación de Viabilidad**

Con este subcomponente se tuvo previsto el financiamiento de las acciones que permitan el desarrollo del conocimiento y su difusión: investigación y desarrollo, sistematización de la experiencia, desarrollo de manuales, involucrando tanto a las universidades locales, como a los privados en el desarrollo del conocimiento asociado a la infraestructura vial rural y su difusión.

Asimismo, el subcomponente consideró la promover la formación de especialistas en transporte rural mediante el otorgamiento de becas, apoyo y organización de cursos especializados y actividades de investigación e innovación relacionado con la gestión de transporte rural en convenio con universidades regionales y nacionales, centros de investigación y/o investigadores individuales.

Al término del Programa, los principales logros obtenidos relacionados al subcomponente, fueron:

- Definir modelos de Términos de Referencia (TdR) para la contratación de las etapas de pre-inversión, inversión y post-inversión en rehabilitación y mejoramiento de caminos vecinales. Dichos TdR sirvieron como modelos para las adquisiciones de los gobiernos subnacionales.
- Se realizaron aportes al manual para diseños de caminos no pavimentados de bajo volumen de tránsito.
- Se definió un estándar para los expedientes de mantenimiento periódico de caminos vecinales (presupuesto y especificaciones técnicas). Dicho estándar, viene siendo usado como modelo para los gobiernos subnacionales.
- Se realizaron ensayos de prueba para aplicación de pavimentos económicos.
- Se realizó el estudio de actualización de costos de intervención en caminos vecinales a partir del modelo de intervención bajo los Bancos. Este estudio además identifica el agotamiento de las canteras.
- Se elaboró el estudio “Intervalos de tiempo para el mantenimiento periódico de vías afirmadas”. Este trabajo de investigación permitirá contar con parámetros de intervención que darán mayor sostenibilidad técnica a las actividades operativas y de planeamiento del mantenimiento periódico de la infraestructura vial afirmada. El trabajo se realizó en coordinación con la Dirección de Estudios Especiales del MTC.

#### **Búsqueda Financiamiento de Transporte Rural**

A través de este subcomponente se tuvo previsto realizar actividades que permitan asegurar el financiamiento de la infraestructura de transporte rural, con participación del Gobierno Central, los gobiernos locales, el sector privado nacional, la cooperación internacional que garanticen en principio la sostenibilidad de las inversiones ya realizadas (mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y de emergencia de caminos vecinales, mantenimiento rutinario de caminos de herradura, etc.) y luego expandir a realizar nuevas inversiones.

Así también, se tuvo previsto promover la participación del sector privado, especialmente de empresas mineras, que requieren de una infraestructura vial adecuada para el desenvolvimiento de su actividad productiva, objetivos que deben ser completados con beneficios para la población involucrada.

Al término del PTRD, las principales actividades realizadas a través del subcomponente fueron:

- Se realizaron múltiples reuniones entre funcionarios MEF y MTC-PVD, con el objetivo de facilitar disposiciones presupuestales en favor de las actividades de mantenimiento y se asegure la sostenibilidad de las inversiones de la infraestructura vial rural. Al respecto, se ha logrado que entre el 2011 y 2014, se generen asignaciones especiales para el mantenimiento periódico y rutinario de caminos vecinales (D.U. 058-2011 y Ley N° 30191); así como, que estas actividades sean consideradas en el financiamiento del Fondo para la Inclusión Económica en Zonas Rurales (FONIE).
- Acciones de capacitación a los IVPS sobre las diversas fuentes de financiamiento

- Contratación de una consultoría para el estudio de capacidad financiera de los GL-IVPs para la gestión vial.

### **Equipamiento de Provías Descentralizado**

Este subcomponente tuvo previsto la adquisición de equipos de cómputo, GPS y vehículos sobre todo para las oficinas de coordinación zonal del Provías Descentralizado, que permitiría realizar las labores de seguimiento y monitoreo de manera adecuada y oportuna.

Al término del Programa, a través del subcomponente se financió la adquisición de:

- 17 Camionetas 4x4 para las Oficinas de Coordinación Zonal de PVD.
- 78 Equipos informáticos para atención de Sede Central y Oficinas de Coordinación Zonal.

### **Fortalecimiento Institucional a nivel central PVD**

A través de este subcomponente se tuvo previsto fortalecer la capacidad institucional de Provías Descentralizado y la profundización de los cambios de gestión que tiene que experimentar el proyecto (tránsito de ejecutora a entidad que establece las políticas y regula los caminos rurales y fortalece las capacidades locales, y de ésta a ser supervisora).

Al término del PTRD, las principales acciones de capacitaciones para el Personal de PVD fueron en:

- Formación de Formadores en Gestión Vial. Sistematización de Experiencias.
- Procedimientos automatizados y utilización del Sistema Integrado de la Gestión Administrativa y Técnica (SIGAT). Procedimiento para rendición de transferencias financieras con uso del SIGAT extranet.
- Herramientas para la gestión de proyectos: MS Project, para gestión de obras viales.
- Procedimientos y aplicación del Sistema Nacional de Control. Plan de Trabajo del Sistema de Control Interno.
- Procedimientos de Auditoría a las Unidades Gerencial Desconcentradas.
- La experiencia de utilización de Pavimentos Económicos a través del Proyecto Perú.
- Aspectos metodológicos para de los instrumentos de gestión en PVD.
- Balance de los procesos de contrataciones en PVD.
- Alcances de la implementación del Marco Normativo General de Transporte.
- Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado.
- Normativa, Gestión de Riesgos y Auditorías de Obras Públicas Viales.
- Implementación del Programa Presupuestal 061: Reducción del costo, tiempo, e inseguridad vial en el sistema de transporte terrestre.

### **Políticas de públicas del Transporte Rural y descentralización**

El diseño del PTRD tuvo previsto, que este subcomponente sirva para fortalecer la capacidad del MTC para: (i) formular un marco de política y estrategia para el transporte rural (infraestructura y servicios) consistente con el progreso realizado en las agendas de descentralización y reducción de la pobreza y los diversos

reglamentos ordenados por la Ley de Transporte; (ii) involucrar en un diálogo de colaboración con otros ministerios en los temas de prioridad nacional, cuyo dominio abarca varios Sectores; (iii) elaborar programas de inversiones en coordinación con otras agencias dentro y fuera del MTC; (iv) monitorear el rendimiento del Sector y del Sistema de Transporte Rural en particular, en concordancia con aquellos programas de inversión que son esenciales para el mejoramiento de los servicios de transporte rural.

Asimismo, el Programa tuvo previsto desarrollar normas y reglamentos sobre: pasajeros, cargas, peajes, seguridad, señales, cierre de caminos y desarrollo del transporte no motorizado para el ámbito rural; mecanismos e instrumentos de regulación del uso de la infraestructura vial rural; entre otros, definiendo la autoridad de aplicación y el régimen de sanciones.

Al término del Programa, los principales logros obtenidos relacionados a los objetivos del subcomponente fueron:

- Participación en el diseño e implementación del Programa Presupuestal 061 en gobiernos locales y regionales. Se debe resaltar que el Programa Presupuestal es la nueva orientación del Estado para la gestión pública por Resultados con la cual todos los actores de la gestión vial (GL-IVPs, GOREs) anualmente programarán sus inversiones viales.
- Modelos de instrumentos de gestión para la creación del IVP con funciones y competencias de la gestión del transporte.
- Consolidación de la institucionalidad de los IVPs, siendo reconocidos como instancia de la gestión vial en el planeamiento del Sector MTC. Los IVPs son identificados y reconocidos en los organigramas de los gobiernos locales. Reconocimiento por parte del MEF e incorporación de los IVPs al SIAF.
- Definición e implementación de una metodología de la planificación vial para los gobiernos subnacionales. Incorporación de los IVG como insumo para la planificación vial a nivel regional y local. Existe un sistema de información sobre el tamaño y estado situacional de la Red Vial Vecinal. PVD participa en comisiones con el Sector para la actualización de la información del SINAC.
- PVD logra participación técnica en las iniciativas de la Dirección General de Políticas de Inversión (DGPI) del MEF, generando aportes y mejoras en las directivas del SNIP para caminos rurales.
- Uso de los recursos Canon (hasta 20%) para el mantenimiento. Esta acción está enmarcada en la ley de presupuesto y se vienen desarrollando acciones de asesoramiento a los GL- IVPs en ese sentido.
- Se cuenta con un sistema para la gestión del mantenimiento (GEMA), a través del que se identifican las actividades ejecutar, las características de ejecución, los costos estimados; además, de proveer parámetros para la supervisión y monitoreo.
- Promoción de la cultura de mantenimiento en el Sector Transportes, así como la incorporación como parte de las políticas institucionales de PVD.
- Consolidación de las “transferencias condicionadas” (transferencia contra rendición), como modalidad eficaz y transparente para asegurar el buen uso de los recursos transferidos a los gobiernos locales.
- Incorporación de enfoques como género, inclusión, ciudadanía y democracia en el ciclo de la gestión vial.



### **Desarrollo de una Ley de Transporte Rural**

Este subcomponente tuvo previsto financiar el desarrollo de una norma con carácter de Ley (Ley del Transporte Rural) que sirva de marco de referencia para las intervenciones en gestión vial rural. Tal propuesta se basaría en la importancia de incorporar y asegurar la visión integral, a nivel de red, en la gestión en infraestructura de transporte rural. Esta Ley debía recoger la experiencia de un conjunto de modelos de intervención desarrolladas por Provías Descentralizado a lo largo de los programas.

Sin embargo, al término del Programa, la iniciativa de este subcomponente no logró implementarse, principalmente por los siguientes motivos:

- El retraso en la delimitación de las competencias de los gobiernos locales en materia de transportes.
- La no delimitación del alcance de la norma o normas a proponer en materia de transporte rural.
- La falta de sistematización de la normatividad existente para el ámbito rural.
- La falta de carácter normativo de Provías Descentralizado en el marco de sus competencias.
- La falta de coordinación con las instancias sectoriales competentes para la dación de la norma.

#### **4.1.4. Transporte y Desarrollo Rural**

El diseño del PTRD, consideró que a través de este componente se promueva la complementariedad, la integración y la coordinación de la dotación de infraestructura de transporte rural con la promoción del desarrollo de iniciativas económico-productivas y en algunas provincias con otro tipo de inversiones de infraestructura económica de otros sectores.

Como parte de este componente se tiene:

- Ventana de Desarrollo Local (VDL)
- Intervenciones Multisectoriales (Planes de Infraestructura Económica Provincial - PIEP)

##### **Ventana de Desarrollo Local (VDL)**

En el diseño del PTRD, el objetivo de la VDL era promover la identificación y desarrollo de proyectos económico-productivos en los ámbitos priorizados por Provías Descentralizado, concertando objetivos y aspiraciones de la propia población plasmados en un plan de desarrollo participativo y proyectos, generando condiciones para un desarrollo económico y social que a la vez incrementen la rentabilidad socio-económica de la inversión realizada en los ejes viales rehabilitados y mantenidos por Provías Descentralizado.

El PTRD propuso la implementación de la VDL como una manera de mejorar los impactos de su intervención y generar oportunidades económicas para los pobres, a través del encuentro de la infraestructura vial con iniciativas económicas productivas. Así en su diseño, el PTRD previó la continuación de la VDL a través de una red de asociaciones estratégicas con la sociedad civil, el Gobierno y los

organismos donantes y con objetivos como: (i) fortalecer las relaciones de la población rural con redes dinámicas de mercados e instituciones que puedan mediar el acceso a los recursos productivos en mercados de mayor valor y mayor extensión y además de producción; (ii) dar asistencia a las organizaciones de la comunidad y a los individuos en la identificación, estructuración y financiamiento e iniciativas locales y acciones productivas que estén mejor relacionadas con las demandas del mercado a través de una asistencia técnica basada en las exigencias y en las asociaciones entre proveedores de asistencia técnica, operadores de comercio regional, intermediarios financieros, investigadores y donantes; y (iii) delegar en las instituciones enraizadas en la comunidad y en los individuos fortaleciendo su capacidad básica, humana y social requeridos para un rol productivo en la iniciación y expansión de la actividad de desarrollo y en ser los jefes de cambio en sus comunidades.

El primer modelo de intervención de la VDL se implementó en el PCR II hasta el 2007 y tuvo como operador a Cáritas del Perú. A través de la etapa se brindó apoyo a las comunidades y autoridades locales para la elaboración de Planes Participativos de Desarrollo Distrital; Asimismo, se apoyó en la búsqueda de financiamiento de proyectos productivos para comunidades rurales, siendo Cáritas el ejecutor de dichos proyectos.

Sin embargo, posteriormente, en el año 2008 se reestructuró el modelo de intervención, en un contexto de avance del proceso la descentralización, donde es competencia de los gobiernos regionales y locales promover el desarrollo de sus territorios y donde el desarrollo económico constituye una de sus grandes tareas. En esta etapa se buscó validar una estrategia de intervención orientada a promover políticas públicas por parte de los gobiernos locales, que promueven el desarrollo de actividades económicas productivas en el ámbito rural, que incluye los de influencia de los caminos rehabilitados por el PTRD.

En esta etapa se redefine el objetivo general de la VDL a contribuir a la reducción de la pobreza rural, promoviendo el desarrollo de actividades productivas en los ámbitos de influencia de los caminos rehabilitados por Provías Descentralizado. Quedando como objetivo específico el fortalecer la capacidad de gestión de los gobiernos locales y la capacidad de gestión de las asociaciones de productores, que faciliten la articulación competitiva de pequeños productores a mercados dinámicos.

El grupo objetivo de la VDL del PTRD, son los gobiernos locales, específicamente las Oficinas de Desarrollo Económico Local (ODEL); y, las asociaciones de productores rurales. Siendo los beneficiarios últimos las familias rurales en situación de pobreza.

Los resultados esperados y metas del nuevo modelo de intervención de la VDL son:

### Objetivos y resultados esperados por la VDL del PTRD.

Objetivos	Resultados
I. Gobiernos locales mejoran su capacidad de gestión en la promoción del desarrollo de negocios rurales.	30 GLs implementan en total 90 medidas de promoción para el desarrollo de mercados de productos estratégicos. 30 GLS financian el 50% (45) de perfiles de proyectos elaborados en el marco del Plan Desarrollo Cartera de Negocios rurales. Gobierno local – ODEL promueve espacios de concertación y cooperación.
II. Asociaciones de productores facilitan a sus socios bienes y servicios para la producción y venta a mercados más competitivos.	50% (45) de Asociaciones de productores logran financiamiento sus planes de negocios.

Dos aspectos a destacar en los indicadores de resultados de VDL: Reflejan las decisiones y acciones de los grupos beneficiarios del proyecto (gobiernos locales y asociaciones de productores) como resultado de las estrategias y acciones de capacitación y asistencia técnica desarrolladas; así como, que son de naturaleza intangible y evidencian el desarrollo de procesos con una perspectiva de mediano y largo plazo.

A través del subcomponente de la VDL se desarrollaron las siguientes principales acciones:

- Diseño y formulación de la estrategia de intervención de VDL.
- Elaboración de una Guía metodológica para la elaboración del Plan de Desarrollo de la Cartera de Negocios Rurales.
- Diseño de instrumentos para la asistencia técnica, seguimiento y evaluación.
  - Guía metodológica para la elaboración de la estrategia de Desarrollo Económico Local (DEL).
  - Pautas para la elaboración de Plan de Desarrollo de la Cartera de Negocios rurales (PDCN).
  - Pautas para la elaboración de Planes de Negocios.
  - Pautas orientadoras para la elaboración de planes de trabajo fase I (elaboración de documentos planificación).
  - Pautas orientadoras para la elaboración fase II (de implementación de documentos de planificación).
  - Guía para el seguimiento y evaluación de VDL.
  - Ficha de Seguimiento y Evaluación.
  - Instructivo para la elaboración de Informes trimestrales.
  - Criterios de evaluación de informes trimestrales.
  - Pautas orientadoras para la elaboración de línea de base.
  - Instructivo para la elaboración del Informe final.
  - Pautas metodológicas para la sistematización de VDL.
- Contrato de 15 operadores locales para la implementación del Plan de acción de VDL en dos grupos: para operar 9 operadores para operar del 2008 al 2010 y 6 operadores para operar del 2010 al 2012.
- Dos Talleres de Capacitación a operadores en la estrategia, enfoques y metodología de VDL. Uno para cada grupo de operadores
- Talleres de autoevaluación de medio término.
- Talleres de capacitación en sistematización.
- Seguimiento y evaluación, asistencia técnica y visitas trimestrales de campo a cada uno de los operadores.

- Una Auditoría Financiera.
- VDL contó hasta mayo 2013 con el apoyo de una consultoría para el seguimiento y evaluación de la implementación del Plan de acción.
- Sistematización de VDL 2008 – 2012.

Los principales resultados obtenidos a través de este subcomponente son:

- Apalancamiento de fondos con un ratio de 3.3%. En VDL se invirtió S/. 7,984,809 y se consiguió movilizar fondos por S/. 26,618,533, para el fomento de proyectos productivos en zonas rurales, principalmente provenientes de los fondos de los mismos gobiernos locales y regionales.
- 30 proyectos financiados por los Gobiernos locales por un monto total de S/. 22,946,719, para la promoción de actividades productivas, mediante los cuales se han implementado principalmente acciones de capacitación, asistencia técnica para el desarrollo de innovaciones tecnológicas de pequeños productores rurales
- 60 medidas de política aprobadas e implementadas por Gobiernos locales (provinciales y distritales). De ellas: 41 Ordenanzas, 13 resoluciones y 6 Acuerdos municipales. Estuvieron orientadas a la adecuación de su normatividad local para facilitar la promoción de proyectos productivos. Mediante esas medidas, por ejemplo, se logró que se cree e implemente 12 oficinas de desarrollo económico, se aprobaron compras municipales a organizaciones de productores; se han priorizado la asignación de fondos para proyectos productivos para la promoción de productos identificados como estratégicos; se aprobaron medidas para el cuidado de recursos como el agua relacionada con el uso productivo; se aplicaron medidas para hacer frente al control fitosanitarios, se institucionalizaron de mesas temáticas a cargo de las oficinas de desarrollo económico, se reglamentó la comercialización, se normó la preservación de recursos turísticos y promoción del turismo, se institucionalizaron ferias locales, entre otros.
- 21 proyectos priorizados en presupuesto participativo, mediante ellos se promovió la participación de las organizaciones de productores en las decisiones de asignación del presupuesto municipal, aun cuando este mecanismo de participación ciudadana aun no es vinculante.
- 36 Mesas temáticas lideradas por los gobiernos locales y 23 convenios de cooperación con participación de los gobiernos locales. fueron promovidos como parte del fomento redes de cooperación público-privadas.
- Financiamiento de 52 planes de negocios por un monto total de S/. 3, 671,814, logradas por gestión de las Organizaciones de productores logran el, proveniente principalmente de fondos públicos.

**Resultados de la VDL al término del PTRD.**

Variable	Meta	Resultados alcanzados
Cobertura	30 provincias	30 provincias
GLs promueven actividades productivas mediante el financiamiento e implementación de proyectos identificados en el PDCN	De 90 proyectos elaborados, identificados en el PDCN, 50% (45) son financiados e implementados	45 proyectos fueron financiados e implementados con fondos públicos en especial de gobiernos locales
Organizaciones de productos logran el financiamiento de sus planes de negocios	DE 90 planes de negocios elaborados, 50% (45) son financiados	50 planes de negocios fueron financiados en especial con fondos públicos
Gobiernos locales aprueban medidas de políticas para la promoción de proyectos productivos	90 medidas de políticas aprobadas por los gobiernos locales	60 medidas de políticas son aprobadas por gobiernos locales
Apalancamiento de fondos	(Fondos movilizados / inversión VDL)	3.3%

Finalmente, se puede agregar que La estrategia de VDL 2008-2012, es consistente con los principales enfoques del PTRD porque:

- Contribuye al proceso de descentralización, al focalizarse en el desarrollo de capacidades de los GLS
- Recoge el análisis de potencialidades de los planes viales, pero incorpora el enfoque de competitividad para el desarrollo territorial al considerar el análisis de mercado y de cadenas de valor.
- Recoge el enfoque de inclusión, ciudadanía y democracia al promover la participación de las asociaciones de productores en los presupuestos participativos y la participación de las mujeres en dichas asociaciones.

Por ultimo, se identifican elementos que contribuyen a la sostenibilidad de los resultados logrados por la VDL:

- El desarrollo de capacidades de gestión se ha realizado mediante procesos de aprendizaje de los grupos objetivos para lograr resultados.
- El involucramiento de actores claves como los GLs en el desarrollo de procesos conducidos por ellos mismos.
- La generación de condiciones básicas que, de alguna forma, aseguren en el mediano y largo plazo, la continuidad de los procesos de desarrollo emprendidos, por los mismos gobiernos locales y por otros actores públicos o privados.

**Intervenciones en Infraestructura Económica multisectorial a escala provincial**

El PTRD consideró en su diseño este subcomponente como un Piloto propuesto a partir de la evidencia que los impactos son mucho mayores cuando hay complementariedad y coordinación de inversiones en general e inversiones en infraestructura económica en particular.

A través de este subcomponente se tuvo previsto desarrollar los instrumentos de planificación orientadores de inversiones de la infraestructura económica en el medio local, que son los Planes de Infraestructura Económica Provincial

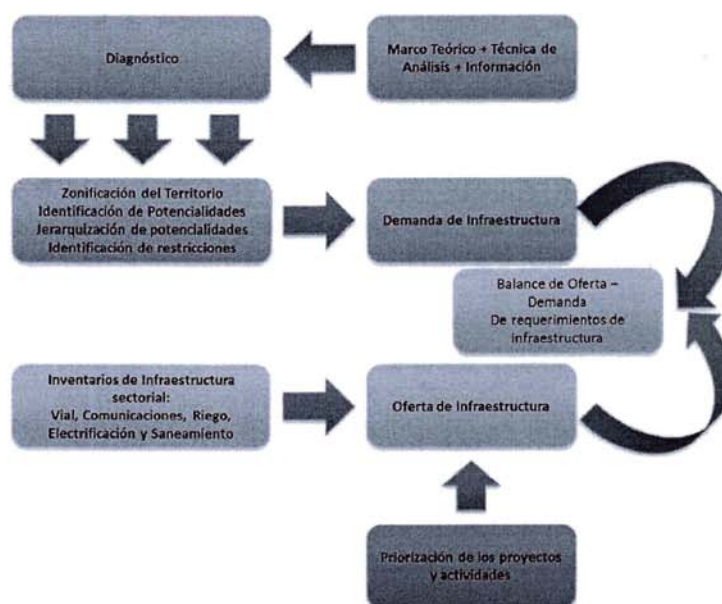
Participativo (PIEP). Instrumento que debe ser desarrollado con liderazgo de los gobiernos locales de la provincia y con participación activa de los sectores vinculados con la infraestructura económica rural (electrificación, saneamiento, telecomunicaciones, riego, vialidad). El Programa tuvo previsto desarrollar la metodología que permita no sólo realizar los arreglos institucionales sino el propio PIEP.

A través de este subcomponente, el PTRD financiaría las inversiones en infraestructura vial rural identificada en los Planes de Infraestructura Económica Provincial (PIEP). De manera similar los sectores y los gobiernos locales y regionales que participan de esta coordinación multisectorial financiarían las obras de infraestructura correspondientes a sus sectores, determinadas en los PIEP.

Al término del PTRD, los principales logros obtenidos en relación a este subcomponente fueron:

- Una metodología para la elaboración de los PIEP.

#### Metodología de elaboración del PIEP.



## Criterios de priorización de las inversiones en un PEIP

Eje de análisis	Ponderación	Criterio	Escala o rango	Puntaje
Capital Humano	5%	Población beneficiaria de la zona jerarquizada	a. Mayor a 20,000 habitantes	1.00
			b. De 10,000 - 19,999 habitantes	0.75
			c. De 5,000 - 9,999 habitantes	0.50 P1
			d. De 500 - 4,999 habitantes	0.25
			e. Menor de 500 habitantes	-
Capital Social	5%	Mancomunidad y/o organizaciones de la zona jerarquizada	a. Mayor a 5 organizaciones	1.00
			b. De 4 a 5 organizaciones	0.75
			c. De 3 a 4 organizaciones	0.50 P2
			d. De 2 a 3 organizaciones	0.25
			e. Menor a 2 organizaciones	-
Potencialidades	50%	Coefficiente Localización CL	Coefficiente de localización Prov/Dpto normalizado	0.00 - 1.00 P3
Sostenibilidad y financiamiento	35%	Número de proyectos asociados al potencial con grado de interés de cofinanciamiento por cada sector	a. Se complementan 5 proyectos	1.00
			b. Se complementan 4 proyectos	0.75
			c. Se complementan 3 proyectos	0.50 P4
			d. Se complementan 2 Proyectos	0.25
			e. Solo 1 proyecto	-
Organización Espacial	5%	Conectividad a Ejes y nodos de desarrollo	a. La zona articula a un eje nacional	1.00
			b. La zona se articula un eje regional	0.75 P5
			c. La zona articula a un eje vecinal	0.50
			d. La zona articula a una de acceso	0.25

- Se contrató de 15 consultorías para la elaboración de los PIEPs, de las que se obtuvieron como resultado 15 PIEP elaborados, con lo que se logró el cumplimiento de la meta física del Programa.

## Cumplimiento de la meta física de PIEP

Componentes del Proyecto	Principales Indicadores	Unidad de Medida	Meta total vigente	Avance Acumulado a 31.12.13	% de Avance Acumulado
Promover la complementariedad, la integración y la coordinación de la dotación de infraestructura de transporte rural con el desarrollo rural.	Provincias desarrollan planes de infraestructura económica multisectorial provincial.	Planes	15	15	100%

## Planes de Infraestructura Económica Provincial elaborados

Provincia	Año de elaboración del PIEP	Vigencia del PIEP (años)	Nro. de Proyectos Multisectoriales Priorizados	Proyectos Viales del PIEP ejecutados
Síhuas	2,008	4	76	5
Cotabambas	2,012	5	23	-
Arequipa	2,007	5	43	-
Huanta	2,007	5	26	7
Vilcashuamán	2,007	5	66	2
San Marcos	2,010	3	17	-
Canchis	2,009	5	5	1
La Convención	2,012	5	82	-
Tayacaja	2,007	5	32	1
Huacaybamba	2,007	5	6	-
Leoncio Prado	2,007	5	127	-
Sánchez Carrión	2,007	5	29	-
Oxapampa	2,008	5	21	1
Huancabamba	2,007	4	27	-
Azángaro	2,007	4	49	2
<b>Total (15 PIEP)</b>			<b>629</b>	<b>19</b>

Se debe precisar que si bien se logró elaborar los PIEP, no se logró la intervención conjunta y articulada, es decir los distintos sectores han intervenido en sus sectores sin coordinación con los otros sectores involucrados. Para el caso del PVD, 04 proyectos de rehabilitación priorizados en los PIEP fueron financiados en por el PTRD (ver página 25).

En ese sentido, es importante describir los esfuerzos realizados para lograr la implementación articulada:

- En el año 2006, se firmó un Acta de Acuerdo de Voluntades de Trabajo Multisectorial, para intervenir de manera conjunta en 15 provincias del país, en una operación piloto, designando a PVD la representación de los sectores y coordinación de las tareas de los planes. Los sectores que designaron representantes fueron:
  - Ministerio de Energía y Minas: Dirección General de Electrificación Rural.
  - Ministerio de Agricultura: Programa Subsectorial de Irrigación PSI y Agro Rural.
  - Ministerio de Vivienda y Construcción: Programa Agua para Todos (Programa Nacional de Saneamiento Rural PRONASAR)
  - Ministerio de la Mujer y Desarrollo Social: Fondo Nacional de Cooperación y Desarrollo FONCODES.
  - Ministerio De Transportes y Comunicaciones: Provias Descentralizado y Fondo de Inversión en Telecomunicaciones.
- Ante el carácter no vinculante de los Acuerdos de Voluntades, en el año 2008 se gestiona un convenio de cooperación a nivel de los Ministerios, que promueva una norma que garantice el financiamiento de los proyectos, pero al no ser proyectos de envergadura y estar ubicados en zonas rurales, políticamente no es tomado en cuenta (voto electoral).
- Los PIEP cuentan con programas de inversiones de proyectos identificados a nivel provincial.
- Se logró reconocimiento de los PIEP como instrumentos de Planificación de la gestión municipal, a través de sus respectivas resoluciones de Alcaldía Municipal, pero que requieren financiamiento por parte de los gobiernos locales y/o instituciones que promueven la estrategia de complementariedad.
- La estrategia se comparte al MEF, para que los proyectos identificados en un combo, tengan algún puntaje adicional en el FONIPREL, el MEF se comprometía a capacitar a los técnicos de los gobiernos locales para que puedan mejorar o levantar observaciones de los PIP formulados, hasta su viabilidad, como la mayoría estaban identificados a nivel de idea de proyecto, las respectivas instituciones tenían que dar asistencia técnica en la formulación de los PIP, pero que las instituciones no se comprometieron al no contar con profesionales.
- La estrategia se comparte al CEPLAN, para que la metodología pueda ser tomada en cuenta en la formulación de los Planes de Desarrollo de los Gobiernos Locales.
- En el año 2011, conjuntamente con los sectores se esbozó los indicadores de medición del impacto de las intervenciones multisectoriales, estando pendiente su aplicación.
- A partir de junio de 2011, la Secretaria Técnica de la Comisión Interministerial de Asuntos Sociales ST-CIAS-PCM, asume la coordinación del grupo de trabajo para la Promoción de Infraestructura Económica y productiva, en el marco de la



Estrategia Nacional CRECER –Eje 2 “Promoción de Oportunidades y capacidades Económicas”, con el cambio de gobierno la ST-CIAS pasó al MIDIS.

- En el 2012, se solicita al MIDIS convocar a reunión de trabajo, se comparte la experiencia al Viceministro de Políticas y Evaluación Social, pero tenían estructurado una experiencia similar denominado P-20, por lo que se transfiere la estrategia y se explicita las debilidades, nudos y vacíos de la implementación de los PIEP, la misma que es tomada como referencia en el diseño del FONIE.
- PVD designó a los IVP como coordinador de la Secretaría Técnica del PIEP en cada gobierno local.
- Provías Descentralizado con el PTRD, su rol fue promover la coordinación multisectorial, de complementariedad de las vías con otras infraestructuras económicas (irrigación, electrificación, comunicación, y agua y saneamiento), para hacer converger las inversiones, como demanda derivada del desarrollo territorial.

Sin embargo, a pesar de estos esfuerzos los sectores que firmaron el Acuerdo de Voluntades no cumplieron con sus compromisos, al no ser vinculante la implementación de los proyectos identificados en los PIEP, las instituciones avanzaban solo los proyectos que coincidían con su programación de inversión, porque cambiar el Status Quo del Estado inercialmente y sin reformas, sectores que intervienen como estancos separados, débil grado de cohesión entre niveles de gobierno, alta rotación de representantes, etc., mostraba que es un proceso a largo plazo. Aun en los lugares en que PVD cumplió con las obras viales comprometidas, no, lográndose concretar las coordinaciones de los planes de inversión en infraestructura de acuerdo a la propuesta intersectorial del PIEP. Entre las principales razones se puede indicar:

- Los PIEP carecían de un eje de desarrollo articulador definido y preciso a nivel provincial, que represente el objetivo común a partir del cual se derive las diversas necesidades de inversión en infraestructura económica, le dé sentido a las necesidades de coordinación de las inversiones intersectoriales y se pueda medir los efectos de una intervención coordinada.
- Siendo la infraestructura de naturaleza económica el eje debía ser productivo, como por ejemplo el desarrollo de la ganadería, como un eje de desarrollo económico en la provincia de Azángaro (Puno). La metodología de los PIEP similar a la de los planes viales, tuvo como eje la inversión vial.
- Escasa cultura de trabajo interinstitucional e intersectorial debido a ausencia de una visión integradora de desarrollo que oriente las políticas y acciones en diversos niveles de gobiernos y sectores. En este contexto la propuesta del PIEP tuvo limitaciones para representar una propuesta integradora, predominando la escasa respuesta de los diversos sectores y celos institucionales, manifiesto en la escasa respuesta a convocatorias de coordinación de los representantes de los programas de los sectores involucrados en el PIEP. Los funcionarios de los gobiernos locales y de algunos sectores, suponían que PVD tenía algún interés particular en la ejecución de los proyectos.
- Siendo el PIEP un instrumento de planificación económica intersectorial provincial hubo escasa participación de los funcionarios de las Áreas de planificación y desarrollo económico de los gobiernos locales. Fueron los IVP los que como coordinadores de la Secretaría Técnica, se encargaron de concertación y planificación multisectorial. La asignación al IVP se enfrentó a las siguientes limitaciones:

- IVP está conformada por especialistas en infraestructura vial, con débil visión sobre el desarrollo económico local.
- IVP es un Área del Gobierno Local responsable de la gestión de financiamiento y ejecución proyectos viales.
- Coordinación multisectorial centralizada.
- La firma del Acta de acuerdo de Voluntades a nivel multisectorial, se reconocía en Lima y no a nivel provincial, donde se implementaban los programas de los diversos sectores. Ello contribuyó a que a nivel provincia se desconociera de los esfuerzos de concertación intersectorial.

Por último se debe resaltar que a partir de la experiencia Piloto y la implementación de la metodología de los PIEP, otros sectores como el MEF y MIDIS, han implementado estrategias de intervención conjunta y multisectorial de la infraestructura económica local (Combos de infraestructura y FONIE respectivamente), por lo que se debe considerar como éxito del subcomponente y del PTRD, ser el pionero que propició la intervención con estas características.

#### 4.1.5. Seguimiento, Monitoreo y Evaluación de Impactos

Este componente consideró las acciones del sistema de información, seguimiento y evaluación del Provías Descentralizado, que involucra la recolección sistemática de información vinculada al cumplimiento de actividades, metas y a la calidad de ejecución de los proyectos, así como el seguimiento y evaluación de los objetivos y resultados y el impacto generado en la población beneficiaria o en el ámbito de intervención de los mismos.

Entre las principales acciones logradas relacionadas a este subcomponente, se tiene:

- Establecimiento de indicadores de desempeño en los distintos niveles institucionales. Así como el monitoreo periódico de las metas del Programa a través de los Informes mensuales de progreso.
- La sistematización de un conjunto de experiencias desarrolladas en los distintos componentes del Programa.
- Desarrollo de un sistema de información integrado, que permite el seguimiento de los principales indicadores (de avance físico y financiero) y situación de las intervenciones de Provías Descentralizado (entre ellas las financiadas por el PTRD), incluyendo el seguimiento de los contratos administrados descentralizadamente por los IVPs a través de la Extranet. Cabe precisar que esta actividad fue desarrollada con recursos propios de PVD, produciéndose un ahorro en el financiamiento del Programa.
- Elaboración de la ampliación de la Línea de Base, así como la evaluación de impacto del Programa.

#### 4.1.6. Gestión del Programa

A través del componente se consideraron los gastos del funcionamiento del PTRD, a nivel de la Sede Central y las oficinas de coordinación zonal de Provías Descentralizado, cuyo rubro principal fueron gastos de personal técnico-administrativo.

#### **4.1.7. Auditoría Financiera y Operativa**

A través del subcomponente se consideraron las auditorías anuales de los estados financieros y las auditorías de las adquisiciones.

#### **4.2. Costo y Ejecución Financiera del Programa**

El Programa fue financiado a través de Contratos de Préstamo suscritos con el BID y el BIRF, y recursos de contrapartida nacional. El costo total actualizado del Programa fue de US\$ 165.6 millones, de los que US\$ 50 millones fueron financiados por el BIRF (Contrato de préstamo N° 7423-PE suscrito el 16 de abril de 2007), US\$ 50 millones por el BID (Contrato de préstamo N° 1810/OC-PE suscrito el 16 de abril de 2007) y los US\$ 65.6 millones restantes fueron aportados como contrapartida nacional.

El Programa entró en efectividad el 12/07/2007 y tuvo una duración de 77 meses (6 años y 4 meses), culminando el 31 de diciembre de 2013.

La asignación final de recursos financieros por componentes se tiene como sigue:

## Costo Total Final del Programa por Componentes y Fuentes de Financiamiento

Categorías de Gasto	Costo Total Vigente (US\$)			
	BID	BIRF	GOB	TOTAL
<b>01 Infraestructura de Transporte Rural</b>	<b>43,856,745</b>	<b>43,841,140</b>	<b>46,741,785</b>	<b>134,439,670</b>
<b>01.01 Obras</b>	<b>38,492,696</b>	<b>38,348,058</b>	<b>41,625,182</b>	<b>118,465,936</b>
01.01.01 Rehabilitación de Caminos Vecinales (2,500 km)	23,472,585	23,246,147	26,248,173	72,966,905
01.01.02 Rehabilitación de Caminos Vecinales ( 500 km)	140,951	182,676	249,813	573,440
01.01.03 Mantenimiento Periódico (11,200 km)	12,932,137	12,963,313	11,810,824	37,706,274
01.01.04 Mejoramiento y Construcción de Puentes (50)	112,280	144,994	51,839	309,113
01.01.06 Mejoramiento de Caminos de Herradura (2,000 km)	1,729,129	1,683,142	2,243,505	5,655,776
01.01.07 Mejoramiento de Caminos de Herradura Turístico (150 km)	105,614	127,786	1,021,028	1,254,428
01.01.08 Estabilización de Taludes y Microcuencas	-	-	-	-
<b>01.02 Estudios y Supervisión</b>	<b>5,364,049</b>	<b>5,493,082</b>	<b>5,116,603</b>	<b>15,973,734</b>
<b>01.02.01 Estudios</b>	<b>2,263,258</b>	<b>2,285,709</b>	<b>1,900,816</b>	<b>6,449,783</b>
01.02.011 Estudios de Caminos Vecinales (Planes Viales)	1,141,499	1,131,815	1,035,568	3,308,882
01.02.013 Estudios Caminos Herradura (2,500 km.)	552,016	575,329	372,655	1,500,000
01.02.014 Estudios Caminos Herradura Turístico (150 km.)	183,920	190,910	147,007	521,837
01.02.015 Estudio de Mantenimiento Periódico (11,200 km)	385,823	387,655	345,586	1,119,064
01.02.016 Estudios de Puentes (50)	-	-	-	-
<b>01.02.02 Supervisión</b>	<b>3,100,791</b>	<b>3,207,373</b>	<b>3,215,787</b>	<b>9,523,951</b>
01.02.021 Supervisión Caminos Vecinales (Planes Viales)	2,030,450	2,029,085	1,988,341	6,047,876
01.02.023 Supervisión de Caminos Mantenimiento Periódico	1,050,035	1,150,052	1,171,487	3,371,574
01.02.024 Supervisión Caminos Herradura Turístico	11,564	10,315	49,125	71,004
01.02.025 Supervisión de Puentes	8,742	17,921	6,834	33,497
<b>02 Desarrollo de Capacidades Locales</b>	<b>4,625,761</b>	<b>4,587,990</b>	<b>2,236,820</b>	<b>11,450,571</b>
02.01.00 Planes Viales (200 Planes)	885,337	897,781	331,984	2,115,102
02.02.00 Planes de Transporte Integrados	-	-	-	-
02.03.00 Desarrollo de Capacidades Locales	1,500,367	1,438,904	814,717	3,753,988
02.04.00 Equipamiento de los Institutos Viales Provinciales	526,447	548,068	439,520	1,514,035
02.05.00 Apoyo al Sistema de Mantenimiento	1,713,610	1,703,237	650,599	4,067,446
<b>03 Desarrollo de Políticas y Regulación</b>	<b>521,697</b>	<b>568,116</b>	<b>463,732</b>	<b>1,553,545</b>
<b>03.01 Institucionalidad</b>	<b>467,583</b>	<b>518,102</b>	<b>415,345</b>	<b>1,401,030</b>
03.01.01 Difusión buenas prácticas	32,214	35,296	17,567	85,077
03.01.02 Promoción de Investigación de Vialidad	29,825	38,868	84,932	153,625
03.01.03 Búsqueda de Financiamiento para Transporte Rural	13,567	13,626	4,511	31,704
03.01.04 Equipamiento de Proviás Descentralizado	379,955	417,958	302,109	1,100,022
03.01.05 Fortalecimiento de Capacidad de PVD	12,022	12,354	6,226	30,602
<b>03.02 Desarrollo Polit. Reg. Transporte Rural</b>	<b>54,114</b>	<b>50,014</b>	<b>48,387</b>	<b>152,515</b>
03.02.01 Políticas de Transporte Rural	54,114	50,014	48,387	152,515
03.02.02 Propuesta de Ley de Transporte Rural	-	-	-	-
<b>04 Transporte y Desarrollo Rural</b>	<b>561,144</b>	<b>572,309</b>	<b>435,910</b>	<b>1,569,363</b>
04.01.00 Ventana de Desarrollo Local	493,627	501,063	276,939	1,271,629
04.02.00 Intervenciones Multisectoriales (Planes Transp Integrados)	67,517	71,246	158,971	297,734
<b>05 Monitoreo, Seguimiento y Evaluación de Impacto</b>	<b>169,469</b>	<b>165,261</b>	<b>404,591</b>	<b>739,321</b>
05.01.00 Sistema de Información	-	-	-	-
05.02.00 Línea base y evaluación de impactos socioeconómicos	130,690	127,626	258,620	516,936
05.03.00 Sistema de seguimiento y monitoreo	38,779	37,635	145,971	222,385
05.04.00 Seguimiento de Estudios	-	-	-	-
<b>06 Gestión y Administración del Programa</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15,000,000</b>	<b>15,000,000</b>
06.01.00 Gestion y administracion del programa	-	-	15,000,000	15,000,000
<b>07 Auditoría Financiera y Operativa (4.a)</b>	<b>265,184</b>	<b>265,184</b>	<b>279,015</b>	<b>809,383</b>
07.01.00 Auditoria Financiera y Operativa	265,184	265,184	279,015	809,383
<b>08 Imprevistos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
08.01.00 Imprevistos	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>50,000,000</b>	<b>50,000,000</b>	<b>65,561,853</b>	<b>165,561,853</b>

### Costo Total Final del Programa por Categorías del Contrato de Préstamo N° 7423-PE (BIRF)

Category	Amount of the Loan Allocated (expressed in USD)	Percentage of Expenditures to be financed
(1) Good, works and consultants services for	43,658,464	85%
(2) goods and consultants' Services for	5,156,106	85%
(3) Goods, Works and consultants' services for:		85%
(a) Component 3.a. of the Project; and	501,063	85%
(b) Component 3.b. of the Project	291,557	85%
(4) Goods and consultants' services for	392,810	85%
(5) Unallocated	-	0%
(6) Front-end Fee	-	Amount payable pursuant to Section 2.04 of this Agreement in accordance whit Section 2.07 (b) of the General Conditions
(7) Premium for Interest Rate Caps and Collars	-	Amount payable pursuant to Section 2.08 (c) of this Agreement in accordance whit Section 4.04 of the General Conditions
<b>TOTAL AMOUNT</b>	<b>50,000,000</b>	

#### 4.2.1. Desembolsos del Programa

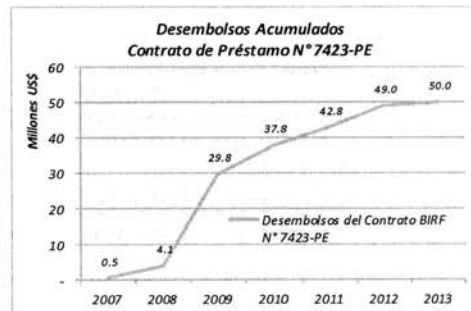
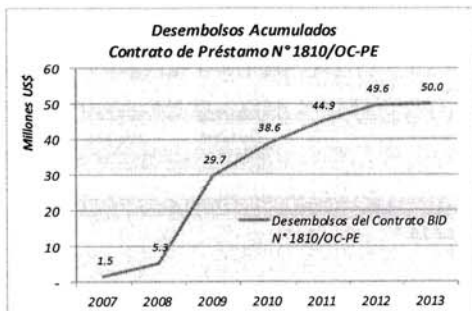
Al término del Programa, se logró desembolsar el 100% de los recursos provenientes de los contratos de préstamo (US\$ 100 millones).

#### Gráfico de Desembolsos

Desembolsos de los Contratos de Préstamo del PTRD por año (Dólares Americanos)

Año	Desembolsos del Contrato BID N° 1810/OC-PE	Desembolsos del Contrato BIRF N° 7423-PE	Desembolsos del Gobierno Nacional	Total de Desembolsos por Año
2007	1,500,000	500,000	-	2,000,000
2008	3,768,025	3,579,858	4,100,264	11,448,147
2009	24,402,533	25,722,280	17,265,414	67,390,228
2010	8,963,617	8,000,000	18,872,301	35,835,918
2011	6,300,000	5,000,000	6,737,970	18,037,970
2012	4,665,825	6,197,861	3,047,086	13,910,772
2013	400,000	1,000,000	11,111,875	12,511,875
<b>Total</b>	<b>50,000,000</b>	<b>50,000,000</b>	<b>61,134,910</b>	<b>161,134,910</b>

Fuente: Área de Finanzas del Proviás Descentralizado



## 4.2.2. Ejecución Financiera al Término del Programa

A diciembre de 2013, se logró ejecutar a nivel de gasto el monto total de US\$ 160,106,348, que representa el 97% del costo total del Programa.

## Avance Financiero por Componentes y Fuente de Financiamiento

Categorías de Gasto	Ejecución Financiera (US\$)			
	BID	BIRF	GOB	TOTAL
<b>01 Infraestructura de Transporte Rural</b>	<b>43,793,514</b>	<b>43,851,095</b>	<b>42,768,434</b>	<b>130,413,043</b>
<b>01.01 Obras</b>	<b>38,400,517</b>	<b>38,363,253</b>	<b>38,730,947</b>	<b>115,494,717</b>
01.01.01 Rehabilitación de Caminos Vecinales (2,500 km)	23,472,541	23,246,146	26,137,384	72,856,071
01.01.02 Rehabilitación de Caminos Vecinales ( 500 km)	140,951	182,675	249,812	573,438
01.01.03 Mantenimiento Periódico (11,200 km)	12,839,996	12,978,511	9,455,527	35,274,034
01.01.04 Mejoramiento y Construcción de Puentes (50)	112,279	144,993	51,838	309,111
01.01.06 Mejoramiento de Caminos de Herradura (2,000 km)	1,729,143	1,683,141	2,449,139	5,861,424
01.01.07 Mejoramiento de Caminos de Herradura Turístico (150 km)	105,606	127,786	387,247	620,639
01.01.08 Estabilización de Taludes y Microcuencas	-	-	-	-
<b>01.02 Estudios y Supervisión</b>	<b>5,392,998</b>	<b>5,487,841</b>	<b>4,037,487</b>	<b>14,918,326</b>
<b>01.02.01 Estudios</b>	<b>2,263,257</b>	<b>2,285,708</b>	<b>1,702,867</b>	<b>6,251,825</b>
01.02.011 Estudios de Caminos Vecinales (Planes Viales)	1,141,499	1,131,815	1,015,177	3,288,491
01.02.013 Estudios Caminos Herradura (2,500 km.)	552,016	575,328	326,395	1,453,740
01.02.014 Estudios Caminos Herradura Turístico (150 km.)	183,919	190,910	94,065	468,894
01.02.015 Estudio de Mantenimiento Periódico (11,200 km)	385,822	387,655	267,223	1,040,700
01.02.016 Estudios de Puentes (50)	-	-	-	-
<b>01.02.02 Supervisión</b>	<b>3,129,741</b>	<b>3,202,134</b>	<b>2,334,626</b>	<b>8,666,501</b>
01.02.021 Supervisión Caminos Vecinales (Planes Viales)	2,031,012	2,029,085	1,550,370	5,610,468
01.02.023 Supervisión de Caminos Mantenimiento Periódico	1,078,425	1,144,813	748,961	2,972,199
01.02.024 Supervisión Caminos Herradura Turístico	11,563	10,315	28,461	50,339
01.02.025 Supervisión de Puentes	8,741	17,921	6,834	33,496
<b>02 Desarrollo de Capacidades Locales</b>	<b>4,700,141</b>	<b>4,628,260</b>	<b>1,499,807</b>	<b>10,828,208</b>
02.01.00 Planes Viales (200 Planes)	885,341	897,781	260,592	2,043,713
02.02.00 Planes de Transporte Integrados	-	-	-	-
02.03.00 Desarrollo de Capacidades Locales	1,500,366	1,438,903	589,783	3,529,053
02.04.00 Equipamiento de los Institutos Viales Provinciales	601,014	550,417	329,571	1,481,002
02.05.00 Apoyo al Sistema de Mantenimiento	1,713,420	1,741,158	319,862	3,774,440
<b>03 Desarrollo de Políticas y Regulación</b>	<b>524,827</b>	<b>568,113</b>	<b>320,569</b>	<b>1,413,509</b>
<b>03.01 Institucionalidad</b>	<b>470,714</b>	<b>518,100</b>	<b>300,214</b>	<b>1,289,028</b>
03.01.01 Difusión buenas prácticas	31,656	35,296	10,994	77,946
03.01.02 Promoción de Investigación de Vialidad	31,818	38,868	77,557	148,242
03.01.03 Búsqueda de Financiamiento para Transporte Rural	13,566	13,625	4,511	31,702
03.01.04 Equipamiento de Proviás Descentralizado	379,932	417,958	197,241	995,131
03.01.05 Fortalecimiento de Capacidad de PVD	13,741	12,353	9,912	36,006
<b>03.02 Desarrollo Polit. Reg. Transporte Rural</b>	<b>54,114</b>	<b>50,013</b>	<b>20,354</b>	<b>124,481</b>
03.02.01 Políticas de Transporte Rural	54,114	50,013	20,354	124,481
03.02.02 Propuesta de Ley de Transporte Rural	-	-	-	-
<b>04 Transporte y Desarrollo Rural</b>	<b>563,645</b>	<b>566,955</b>	<b>226,154</b>	<b>1,356,754</b>
04.01.00 Ventana de Desarrollo Local	493,627	501,062	191,611	1,186,300
04.02.00 Intervenciones Multisectoriales (Planes Transp Integrados)	70,019	65,893	34,543	170,454
<b>05 Monitoreo, Seguimiento y Evaluación de Impacto</b>	<b>216,779</b>	<b>103,226</b>	<b>194,750</b>	<b>514,756</b>
05.01.00 Sistema de Información	-	-	-	-
05.02.00 Línea base y evaluación de impactos socioeconómicos	178,001	65,592	168,780	412,373
05.03.00 Sistema de seguimiento y monitoreo	38,778	37,635	25,970	102,383
05.04.00 Seguimiento de Estudios	-	-	-	-
<b>06 Gestión y Administración del Programa</b>	-	-	<b>15,000,000</b>	<b>15,000,000</b>
06.01.00 Gestión y administración del programa	-	-	15,000,000	15,000,000
<b>07 Auditoría Financiera y Operativa (4.a)</b>	<b>201,093</b>	<b>228,381</b>	<b>150,605</b>	<b>580,079</b>
07.01.00 Auditoría Financiera y Operativa	201,093	228,381	150,605	580,079
<b>08 Imprevistos</b>	-	-	-	-
08.01.00 Imprevistos	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>50,000,000</b>	<b>49,946,029</b>	<b>60,160,319</b>	<b>160,106,348</b>

Nota: Información de avance registrada al 31.12.13.

### Cumplimiento de la utilización de recursos por Componentes

Categorías de Gasto	Costo Total Vigente (US\$)	Ejecución Financiera (US\$)	% Cumplimiento
01 Infraestructura de Transporte Rural	134,439,670	130,413,043	97%
02 Desarrollo de Capacidades Locales	11,450,571	10,828,208	95%
03 Desarrollo de Políticas y Regulación	1,553,545	1,413,509	91%
04 Transporte y Desarrollo Rural	1,569,363	1,356,754	86%
05 Monitoreo, Seguimiento y Evaluación de Impacto	739,321	514,756	70%
06 Gestión y Administración del Programa	15,000,000	15,000,000	100%
07 Auditoría Financiera y Operativa (4.a)	809,383	580,079	72%
08 Imprevistos	-	-	0%
<b>Total</b>	<b>165,561,853</b>	<b>160,106,348</b>	<b>97%</b>

#### 4.3. Modificaciones al Presupuesto y Plazo del programa

Durante la ejecución del Programa, se presentaron razones por las que tanto la asignación financiera de los componentes como el plazo de ejecución, debieron ser modificados. A continuación se describen estas modificaciones.

##### 4.3.1. Reestructuración del Programa

Durante el 2010, Provías Descentralizado en coordinación con los Bancos propuso una reestructuración del Programa, principalmente debido al incremento en los costos de las intervenciones de la infraestructura vial.

Se observó que los costos estimados al inicio del Programa no se ajustaban a los costos que resultaron de los estudios definitivos elaborados. Esto debido a que los costos promedio usados como parámetros para la determinación del monto total de inversión requerida para la rehabilitación de los caminos vecinales del Programa, fueron similares a los del PCR, sin tener en cuenta que para el PTRD se proponía un nivel de intervención superior que debía ser diferenciado por IMD y zona geográfica, considerando partidas como por ejemplo movimiento de tierras, pavimentos, obras de arte, distancias de recorrido hacia canteras.

El incremento en los costos obedeció además a que desde el 2007 el país experimentó un rápido crecimiento en la industria de la construcción. El “boom de la construcción”, a su vez generó un incremento en la demanda de la mano de obra (calificada y no calificada) y maquinaria para construcción. Esta situación se tradujo en un incremento salarial y en el costo de alquiler de maquinaria, repercutiendo directamente en los costos de obra.

Considerando los ajustes por el incremento en los costos, así como la demanda por parte de los beneficiarios del Programa, se propusieron modificaciones en las metas de infraestructura que se alcanzarían al término del Programa. Asimismo, a través de la reestructuración se actualizó el costo total del Programa a US\$ 160.9 millones, manteniéndose el monto financiado por los contratos de préstamo e incrementando a US\$ 60.9 millones el monto financiado por la contrapartida nacional.

#### 4.3.1. Extensiones de Plazo

Durante el 2012, se aprobó la primera extensión de plazo para los desembolsos de los contratos de préstamo del Programa. Posteriormente, en el 2013, se aprobó la segunda extensión de plazo para los desembolsos de los contratos de préstamo, por lo que la fecha de término se postergó de marzo de 2012 a diciembre 2013.

Los motivos que explican las extensiones del plazo, se enmarcaron principalmente en la necesidad de continuar la ejecución de los proyectos en marcha y culminar las metas aún no alcanzadas al 2012. Entre las principales razones que motivaron dichas extensiones se tienen las siguientes:

- La elección de nuevos Alcaldes Provinciales en el 2011, causó que se produzca la rotación del personal clave en casi todos los IVPs, lo que originó que se ralentice la ejecución del subcomponente de mantenimiento periódico que en dicho año empezaba a ser ejecutado descentralizadamente a través de los IVPs de nivel III y IV. Estos cambios en la gestión de los IVPs debilitaron las capacidades técnicas de dichas instancias, produciéndose retrasos en ejecución de los procesos de selección y ejecución de las actividades de mantenimiento periódico.
- Para las intervenciones de los caminos de herradura de importancia turística, los estudios definitivos arrojaron costos de obras que sobrepasaban ampliamente los obtenidos en los estudios de preinversión, por lo que para la ejecución de obras se tuvo que tramitar solicitudes de no objeciones adicionales ante los Bancos.
- Las obras de mejoramiento de caminos de herradura de importancia turística que se iniciaron durante el 2011 fueron paralizadas por disposición del Instituto Nacional de Cultura (INC), alegando que de acuerdo a la Ley N°28296 (Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación) para este tipo de obras se requería la elaboración de un Plan de Monitoreo Arqueológico (PMA). Esta situación que no fue contemplada en el diseño técnico del subcomponente, por lo que tampoco se consideró dicho plan en los términos de referencia para la ejecución de las obras. Tal situación debió ser subsanada a través de la contratación adicional de Profesionales en Arqueología que se encarguen de elaborar los respectivos PMA y su posterior implementación durante la ejecución de las obras.
- Como externalidad adicional, se tuvo que la temporada de precipitaciones pluviales en la sierra del País, que por lo general ocurre en un período de tres meses (de diciembre a marzo), en los años 2011 y 2012, se extendió a cinco meses (de noviembre a abril), afectando más de lo previsto los cronogramas de ejecución de las obras y actividades de mantenimiento periódico, llegando incluso a generarse paralizaciones de obras por casi de 04 meses.

Cabe precisar que las extensiones de plazo no implicaron sobrecostos o mayores gastos generales.

#### 4.3.1. Reasignaciones de Partidas (Transferencias entre categorías)

Durante el 2012, se propone la primera reasignación de partidas del Programa. Dicha reasignación, fue motivada principalmente, por la necesidad de mayores recursos financieros para la ejecución de obras previstas en el componente de Infraestructura de Transporte Rural. De manera específica, se requirió mayores recursos para culminar los contratos en ejecución de obras de rehabilitación de caminos vecinales priorizados en los planes viales.



Asimismo, a través de la primera resignación se actualizó el costo total del Programa a US\$ 165.6 millones, manteniéndose el monto financiado por los contratos de préstamo e incrementando a US\$ 65.6 millones el monto financiado por la contrapartida nacional.

Posteriormente en el 2013, habiéndose cumplido la mayoría de los objetivos y metas del Programa (a setiembre del 2013 el Programa había logrado un avance financiero general del 94%, encontrándose en su fase de cierre), se aprobó la segunda reasignación de partidas para el Programa. Esta reasignación tuvo como objetivo principal optimizar el gasto de los recursos de endeudamiento restantes, los mismos que provienen de los contratos de préstamo N° 1810/OC-PE y N° 7423-PE.

La propuesta contempló reorientar los saldos disponibles de los recursos de endeudamiento de las categorías culminadas a categorías que pudieran mostrar ejecución financiera durante el periodo octubre – diciembre 2013. De esta manera, se esperaba maximizar la eficiencia del gasto, logrando que la ejecución financiera de los recursos de endeudamiento sea el 100% y la ejecución general del Programa ascienda al 99%.

Cabe precisar que en ambas reasignaciones, se propusieron ajustes en las metas de infraestructura del programa en concordancia con el movimiento de los recursos financieros. Finalmente, las modificaciones realizadas a los indicadores de infraestructura vial se resumen en el siguiente cuadro:

#### Evolución de los Principales Indicadores de Infraestructura Vial

Objetivos del Componente de Infraestructura	Principales Indicadores	Meta total Original	Meta total Reestructuración (2010)	Meta total 1era. Reasignación (2012)	Meta total 2da. Reasignación (2013)
Mejorar la infraestructura vial en el medio rural que permita incrementar, restablecer y conservar la transitabilidad de la red vial rural.	Km de caminos vecinales rehabilitados.	3,000	3,358	3,310	3,310
	Km de caminos vecinales con mantenimiento periódico.	11,200	7,506	7,506	7,608
	Puentes mejorados o construidos	50	1	1	1
	Km de caminos de herradura mejorados.	200	2,365	2,365	2,365
	Km de caminos de herradura de importancia turística	150	150	161	161

*Nota: El BIRF ha manifestado durante la Misión de Supervisión Conjunta que únicamente reconoce el cambio de metas propuesto en la reestructuración del Programa (2010)*

#### 4.4. Evaluación del programa

A continuación se presenta una evaluación general del cumplimiento de los indicadores de desempeño y los supuestos señalados en el Marco Lógico del Programa, para posteriormente presentar la evaluación económica y la evaluación de resultados del Programa.

## 4.4.1. Cumplimiento de los indicadores de desempeño del Marco Lógico

## Indicadores de Desempeño del Marco Lógico Original del Programa

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
<b>Resultados</b> <b>Componente Infraestructura de Transporte Rural</b> Infraestructura vial en el medio rural mejorada, que permita incrementar, restablecer y conservar la transitabilidad de la red vial rural.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 3,000 Km. de caminos vecinales rehabilitados (500 de PIEP).</li> <li>- Mantenimiento rutinario de 16 mil Km. de caminos vecinales rehabilitados, financiados por los GL.</li> <li>- Mantenimiento periódico de 11,200 Km. de caminos vecinales rehabilitados.</li> <li>- 50 puentes mejorados y puntos críticos rehabilitados.</li> <li>- 2,500 Km. de caminos de herradura mejorados con la participación y aporte de las comunidades beneficiadas.</li> <li>- 150 Km. de caminos de herradura turísticos mejorados.</li> <li>- Sistema de mantenimiento de caminos de herradura turísticos implementado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informes de Progreso de ejecución del Programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No hay problemas de seguridad que impidan la ejecución de las obras.</li> <li>- Transferencias gubernamentales y fuentes de ingresos locales en vigor.</li> <li>- Municipalidades participan y comprometen recursos, específicamente, financian el mantenimiento de los caminos rehabilitados</li> <li>- El gobierno apoya la transferencia de recursos del Programa para que sean gestionados a nivel de gobiernos locales.</li> </ul>
<b>Componente Desarrollo de Capacidades Locales</b> Capacidades locales de gestión vial y la institucionalidad de los Gobiernos Locales desarrolladas, mejoradas y fortalecidas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 150 Planes Viales Provinciales Participativos formulados</li> <li>- 40 Planes de Transporte Provinciales formulados.</li> <li>- 150 Municipalidades provinciales realizan la gestión vial en sus provincias a través de sus Institutos Viales Provinciales (IVP)</li> <li>- No menos de 300 funcionarios de los GL IVPs capacitados en temas técnicos, ambientales, sociales, financieros y de adquisiciones del Programa.</li> <li>- 150 Microempresas creadas y con contratos vigentes para actividades de mantenimiento rutinario de caminos vecinales rehabilitados por el PTRD.</li> <li>- 200 contratos de ejecución y de supervisión de obras firmados por los IVP dentro de los plazos y recursos establecidos en el MDP del Programa.</li> <li>- 500 microempresarios capacitados y ejecutando adecuadamente sus trabajos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informes de Progreso del Programa.</li> <li>- Convenios de ejecución y transferencia de responsabilidad a municipios.</li> <li>- Informes de talleres de capacitación y asistencia técnica.</li> <li>- Planes viales provinciales aprobados y en ejecución.</li> <li>- Constitución de microempresas de mantenimiento vial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Las comunidades y los gobiernos locales se identifican con el proyecto y asocian sus objetivos con el progreso individual y regional.</li> <li>- Los municipios desean asumir la gestión vial, dedicándole recursos técnicos y financieros.</li> <li>- Los municipios están interesados en sumarse activamente al Programa de asistencia técnica.</li> </ul>
<b>Componente Políticas y Regulación e Institucionalidad</b> Capacidad de gestión del Provias Descentralizado mejorada, en materia de formulación de políticas, coordinación interinstitucional y normas de regulación del transporte rural.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Políticas y estrategias de intervenciones en la gestión de la vialidad rural establecidas y actualizadas.</li> <li>- Sistema de Regulación del uso de la Infraestructura vial rural establecida</li> <li>- Políticas públicas de transporte rural formuladas</li> <li>- Estudios propuestas de financiamiento de la gestión vial rural.</li> <li>- Al menos un 30 % de componentes y actividades serán desarrollados con enfoque de inclusión, ciudadanía y democracia (ICD) fortaleciendo el enfoque de género.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Documentos de políticas, regulación y estrategias del MTC/ Provias Descentralizado</li> <li>- Informes de Progreso del Programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Apoyo del Gobierno Central y del Congreso para la formulación y aprobación de políticas propuestas.</li> </ul>
<b>Componente Transporte y Desarrollo Rural</b> Acciones promovidas de complementariedad, integración y coordinación de la dotación de infraestructura de transporte rural con el desarrollo rural.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 6 Instituciones con las cuales se ha establecido una intervención conjunta.</li> <li>- 15 provincias desarrollan planes de Infraestructura económica multisectorial provincial.</li> <li>- Proyectos generadores de ingreso formulados, con financiamiento y en ejecución.</li> <li>- 50 Planes de desarrollo provincial concertados con inclusión de iniciativas productivas.</li> <li>- Proyectos generadores de ingreso, por medio de la VDL (1,000 perfiles y 200 proyectos de factibilidad).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Convenios y actos de acuerdos.</li> <li>- Presupuesto de inversión conjunta por sectores</li> <li>- Informes de evaluación expedidos por el coordinador de la VDL</li> <li>- Proyectos productivos elaborados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interés de otras instituciones actuantes en el sector rural para realizar acciones multisectoriales.</li> <li>- Interés de los gobiernos locales por participar en el desarrollo de los planes de infraestructura multisectorial y en la gestión del mismo.</li> <li>- Interés de gobiernos locales para la ejecución de los proyectos formulados..</li> </ul>

Se debe tener en consideración que luego de la reestructuración del 2010 y las reasignaciones posteriores, los indicadores del Programa fueron modificados, quedando finalmente como siguen:

### Indicadores de Desempeño Actualizados del Marco Lógico del Programa

Indicadores de desempeño	Meta original	Meta Reestructuración 2010	Meta 2da. Reasignación 2013	Resultado obtenido al cierre	% de cumplimiento (respecto a la 2da. Reasignación)
1. Cantidad de Km de caminos rurales rehabilitados.	3,000	3,358	3,310	3,277	99%
2. Cantidad de Km de caminos rurales que reciben servicio de mantenimiento periódico según las normas del proyectos.	11,200	7,506	7,608	7,811	103%
3. Cantidad de Km de sendas mejoradas para vehículos no motorizados.	2,650	2,515	2,526	2,444	97%
4. Cantidad de puentes rehabilitados o mejorados y que reciben servicio de mantenimiento.	50	1	1	1	100%
5. Cantidad de actividades productivas desarrolladas a través de la Ventana de Desarrollo Local.	15	15	15	(a)	-
6. Cantidad de Planes de infraestructura rural preparados y aprobados.	15	15	15	15	100%
7. Cantidad de IIP seleccionados según el Proyecto Piloto de infraestructura rural.	15	15	15	-	0%
8. Cantidad de Provincias seleccionadas donde han sido implementadas las inversiones en infraestructura rural priorizadas por los Planes de infraestructura rural.	15	15	15	(b)	-
9. Importe (en US\$) de los recursos que los municipios provinciales y de distrito destinan a actividades de transporte rural según se describe en los Convenios de	75 millones	75 millones	75 millones	(c)	-
10. Cantidad de ICP y IIP seleccionados.	150	150	150	(d)	-
11. Cantidad de Planes participativos de caminos provinciales aprobados.	150	150	150	193	129%
12. Cantidad de microempresas calificadas que brindan servicio de mantenimiento de rutina de alta calidad cuya creación ha sido promovida a través del Proyecto.	120	120	120	185	154%
13. Cantidad de puestos permanente de trabajo no calificado equivalentes a un año generados por microempresas.	1,400	1,400	1,400	1,398	100%

#### Componente Infraestructura de Transporte Rural (Indicadores del 1 al 4)

Como se observa en el cuadro anterior, el cumplimiento de las metas del componente superan el 97%. El cumplimiento de los indicadores ya ha sido explicado en el apartado 4.1.1 del presente documento. Asimismo, se indica que todos los supuestos para el éxito del componente se cumplieron.

#### Componente Transporte y Desarrollo Rural (Indicadores del 5 al 8)

Indicador 5 (a): Como se indicó en el apartado 4.1.4, en el año 2008 se reestructuró el modelo de intervención de la VDL, por lo que los indicadores de desempeño se modificaron, quedando como se señalan en el mismo apartado. Sin embargo, se puede entender como un indicador cercano al evaluado en el marco lógico el siguiente: "Número de proyectos con financiamiento de los gobiernos locales para la promoción de actividades productivas". Al evaluar este nuevo indicador, se observa un cumplimiento del 100%.

Indicador 6: Como se indicó en el apartado 4.1.4, se logró la elaboración de los 15 planes previstos.

Indicador 7: Como se indicó en el apartado 4.1.4, la iniciativa de generar institutos de Infraestructura Provincial no prosperó, por lo que no se constituyó ninguno.

Indicador 8 (b): Como se indicó en el apartado 4.1.4, no se logró articular la intervención multisectorial conjunta; sin embargo, las inversiones priorizadas en los PIEP fueron ejecutadas de manera independiente por los sectores participantes. Asimismo, se puede considerar que en 07 provincias se realizaron intervenciones sobre la infraestructura vial vecinal (05 fueron ejecutadas por PVD a través del PTRD y 02 fueron financiadas por los gobiernos locales).

Cabe precisar además, que se puede considerar que los supuestos para este componente se cumplieron toda vez que los involucrados en la intervención multisectorial demostraron interés (voluntades positivas) a pesar que las intervenciones no hayan logrado ser articuladas.

### **Componente de Capacidades Locales (Indicadores del 9 al 13)**

Indicador 9 (c): Desde el 2007, los gobiernos locales reciben recursos directamente del MEF para las actividades de mantenimiento rutinario que son ejecutadas por los IVPs. El monto total transferido por el MEF desde el 2007 hasta el 2013 asciende aproximadamente a US\$ 142 millones. Asimismo, PVD ha gestionado otras fuentes de financiamiento para el mantenimiento de los caminos vecinales intervenidos por los gobiernos locales como lo fue el D.U. 058-2011 que financió aproximadamente US\$ 109 millones adicionales. Si consideramos estos montos, se supera ampliamente la meta establecida para el indicador.

Indicador 10 (d): De acuerdo a lo expuesto anteriormente, no se logró implementar ningún Instituto de Infraestructura Provincial. Si se considera únicamente los Institutos Vial Provinciales conformados al término del PTRD, tendríamos 188 IVPs creados (56 en el PTRD y 132 en el PCR II), con lo que se superaría ampliamente la meta.

Indicador 11: Al término del PTRD, se logró formular y aprobar 192 PVPP y un Plan Vial Multidistrital en el ámbito del VRAEM, superando ampliamente la meta.

Indicador 12: Durante el PTRD se logró la conformación de 185 microempresas de mantenimiento vial, con lo que se superó la meta propuesta.

Indicador 13: Si se considera únicamente el empleo generado por las microempresas creadas en el PTRD, se tiene que se generaron 1,398 puesto de trabajo no calificados. Sin embargo, si se considera el total de microempresas existentes, de acuerdo a lo explicado en el apartado 4.1.2, se tiene un total de 5,754 puestos de mano de obra no calificada generados a través de la estrategia de MEMV.

Respecto a los supuestos asumidos por este componente, se indica que todos los supuestos se cumplieron.

#### 4.4.2. Evaluación Económica del Programa

Al igual que en la evaluación ex-ante, la evaluación económica ex-post se realizó para cuatro (04) tipos de vías, los que son representativos de la mayoría de las inversiones efectuadas por el PTRD.

Para los caminos rurales con IMD menor de 15 vehículos por día y caminos de herradura, se utilizó el análisis costo efectividad. Para los caminos rurales con IMD comprendidos entre 15 y 50 vehículos por día, así como para las carreteras con IMD mayor a 50 vehículos por día, se utilizó el análisis costo beneficio, siguiendo los mismos procedimientos utilizados en la evaluación ex ante a fin de facilitar la comparación de los resultados. Adicionalmente, y debido a que en la evaluación ex ante, los caminos de herradura fueron incluidos en el análisis costo beneficio, en la evaluación ex post, también se efectuó dicho análisis para este tipo de vías.

#### Vías de bajo volumen de tráfico y caminos de herradura

Las inversión total del PTRD en las vías con IMD < 15 vehículos por día, en el periodo analizado, asciende a US\$ 16.2 millones, el cual actualizado a la tasa de descuento del 14% equivale a US\$ 16.96 millones. El número total de beneficiarios de este tipo de vías, asciende 205 mil personas aproximadamente. Con esta información el índice costo efectividad resultante es de US\$ 82.72 por persona beneficiaria, valor inferior al umbral de US\$ 100 establecidos para la viabilidad de los proyectos viales del PTRD. Con estos resultados se evidencia que las inversiones efectuadas por el PTRD, han tenido, efectos previstos en la etapa de formulación del Programa en términos de beneficiarios atendidos.

#### Resultados del Análisis Costo-Efectividad para vías con IMD < 15

Año base	: 2007
Tasa de descuento anual	: 14%
Número de beneficiarios/km	: 373.15

Componente	Valor Actual Neto (VAN) (US\$)	Número de beneficiarios	Indicador de Costo Efectividad - ICE
Rehabilitación de Caminos Rurales	11,434,586	205,077	55.76
Mantenimiento Periódico	5,111,362	205,077	24.92
Mantenimiento Rutinario	417,431	205,077	2.04
<b>Total</b>	<b>16,963,379</b>	<b>205,077</b>	<b>82.72</b>

En el caso de los caminos de herradura o vías de tráfico no motorizado (TNM), en el periodo de evaluación se invirtió US\$ 17,3 millones de nuevos soles (US \$ 6.4 M) (ver Tabla 04), lo cual equivale, en valores actualizados, a US\$ 6.27 millones. Los beneficiarios totales atendidos por la rehabilitación de estas vías alcanzaron a 527,128 personas, con lo cual el indicador de costo efectividad resultante es equivalente a 11.902 US \$/persona beneficiaria, tal como se muestra en la tabla siguiente.

### Resultados del Análisis Costo-Efectividad para Caminos de Herradura

Año base : 2007

Tasa de descuento anual : 14%

Componente	Valor Actual (VA) de los costos de inversión (US\$)	Número de beneficiarios	Índice de Costo Efectividad – ICE
Mejoramiento de Caminos de Herradura	6,274,101.08	527,128	11.90

En resumen, el análisis costo efectividad, reportado en el presente estudio muestra que las inversiones en vías de bajo volumen de tráfico y caminos de herradura han tenido los efectos esperados en la etapa de formulación del proyecto.

#### Vías de medio y alto tráfico

A continuación se muestra los resultados del análisis beneficio-costos. Respecto a la evaluación Ex Ante, se evidencia un incremento sustantivo de la rentabilidad de las vías de medio y alto tráfico, con lo que se corrobora la viabilidad de las inversiones efectuadas. Igualmente, para los caminos de herradura, la tasa interna de retorno es del 66.9%, mayor a la tasa de descuento del 14% incluida en la evaluación, esto evidencia que las inversiones en estas vías son también económicamente rentables.

#### Resultado del Análisis Ex Post

Clase de vías	Longitud (Km) 2013	Beneficiarios por km en promedio (Personas)	Tráfico vehicular por día (2013) (*)	Inversión (Miles de US\$)	Inversión (Miles US\$/km)	VAN (Miles de US\$)	TIR (%)
IMD < 15	549.67	238.21	8.92	10,597	19.28	NA	NA
15 < IMD < 50	2,010.69	348.25	28.55	57,326	28.51	61.6	47.5
IMD > 50	522	563.52	78.2	13,460	25.78	24.2	61.2
Vías de TNM	2,343.97	-	-	6,400.00	2.73	22.5	66.9
<b>Total</b>	<b>5,426.32</b>	<b>365.08</b>	<b>33.47</b>	<b>87,782</b>	<b>16.18</b>	<b>108.3</b>	<b>54.60%</b>

Los resultados de la evaluación Ex Post muestran que, a pesar del incremento de los costos de inversión, y más aún del aumento de los costos unitarios de inversión que pasaron de US 10.2 US\$ /Km previstos en el año de formulación (2006) a US\$ 26.4 /Km a la finalización del PTRD en el 2013, las inversiones del PTRD fueron más rentables que los previstos en la evaluación Ex Ante.

#### 4.4.3. Evaluación de los resultados del Programa

En agosto de 2013, Provias Descentralizado firmó el Contrato N° 147–2013 – MTC/21, con el Consorcio Instituto Cuánto–Macroconsult, con el propósito de elaborar la “Evaluación de Impactos Económico, Social, Ambiental e Institucional de las Intervenciones en Caminos Rurales y Ampliación de la Línea de Base del PTRD”, cuyo alcance en términos generales es el siguiente:

- Evaluación de Impactos de del Programa de Caminos Rurales I (PCR-I)
- Evaluación de Impactos de del Programa de Caminos Rurales II (PCR-II)
- Evaluación de Impactos de del Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD).
- Ampliación de Línea de base del PTRD

Los resultados más importantes de la evaluación, se resumen a continuación.

### Esquema básico de la metodología

La evaluación de impacto del PCR se basó fundamentalmente en la estimación de la doble diferencia, es decir, en la comparación de los cambios en las diferentes variables entre el grupo de tratamiento y el grupo de control o testigo, antes y después del programa; el cual se simplifica en el cuadro siguiente:

#### Esquema Metodológico de evaluación de impactos

Situación de las Familias/comunidades	Grupos de Tratamiento	Grupos de control o testigo
Con proyecto (después del programa)	A	B
Sin proyecto (antes del programa)	C	D
Primera Diferencia	A – C	B – D
Segunda Diferencia = Impacto Neto	[(A – C) – (B – D)]	

Primero se establecen las diferencias en las variables de tratamiento con la implementación del programa (A-C). Luego se le resta la diferencia en esa misma variable ocurrida entre aquellos grupos (familias o comunidades) que no han participado del programa (B-D), estas son las primeras diferencias, el impacto neto del programa sobre la variable objetivo se obtiene con la siguiente expresión, la cual es conocida como la doble diferencia o deferenencia de diferencias:

$$[(A-C) - (B - D)]$$

Esta metodología se aplicó a una muestra panel de hogares en el ámbito de influencia de los caminos del grupo de tratados o intervenidos, así como en el del grupo de caminos control o testigos. Para el caso de la muestra del año 2000 (PCR-I) en contactó 1,123 hogares, moderadamente menor al número de hogares programados (5.6% menos); de la muestra de hogares correspondiente al año 2004 (PCR-II) se encuestó 1,942 (1.2% más de lo programado), y de la muestra de hogares del 2006 (PTRD) se encuestó 1,702 (2% menos de lo programado), haciendo un total de 4,767 hogares encuestados (2.5% menos del total de hogares programados), los cuales se muestran en el siguiente cuadro.

#### Resumen de hogares encuestados según muestra de programas implementados

	Muestra año 2000 (PCR-I)		Muestra año 2004 (PCR-II)		Muestra año 2006 (PTRD)		TOTAL	
	Programado	Ejecutado	Programado	Ejecutado	Programado	Ejecutado	Programado	Ejecutado
<b>Total hogares</b>	1189	1123	1919	1942	1737	1702	4845	4767
<b>Diferencia (Ejecutado – Programado)</b>	-66		23		-35		-78	
<b>Porcentaje</b>	-5.60%		1.20%		-2.00%		-2.50%	

La hipótesis de trabajo que se busca demostrar con el estudio de evaluación de impactos de las intervenciones en los caminos rurales es que, “Los Programas de Caminos Rurales (PCR-I, PCR II y PTRD), han logrado mejorar la transitabilidad de las

vías y la conectividad entre las zonas urbanas y rurales, en sus respectivos ámbitos de influencia, repercutiendo en una reducción de los tiempos de recorrido, disminución de los costos de transacción, incremento de los ingresos familiares por las facilidades de acceso a los mercados locales y regionales obteniendo mejores precios para sus productos, mayor acceso de los pobladores a los servicios sociales básicos (educación, salud, seguridad, justicia, etc.); por consiguiente, se habrían logrado mejoras (impactos positivos) sobre sus condiciones de vida”.

A continuación, se presenta un resumen de los resultados obtenidos a través del estudio de evaluación de impactos elaborado por el Consorcio Cuánto-Macroconsult; para tal efecto, se ha seleccionado un conjunto de indicadores de impacto más importantes.

**En términos de acceso vial**, en general, los indicadores de impacto muestran mejoras en el tiempo de desplazamiento hacia un conjunto de lugares de destino; así tenemos que en los caminos vecinales los tiempos que disminuyeron en desplazamiento con vehículos son, (i) hacia la capital de la provincia (disminuye en 0.33 horas); (ii) hacia la capital del departamento (disminuye en 0.25 horas); (iii) a los centros educativos (disminuye en 6.63 minutos); (iv) a los centros de salud (disminuye en 22.21 minutos); (v) a los centros de trabajo (disminuye en 0.74 minutos); (vi) a los lugares de venta de productos (disminuye en 26.27 minutos) y desplazamiento a las parcelas agrícolas o chacras (disminuye en 78.82 minutos); sin embargo, el estudio encontró también que en algunos casos este indicador de tiempo se habría incrementado, entre los que más destacan tenemos: el desplazamiento hacia el mercado regional más cercano (se incrementó en 1.16 horas); el desplazamiento hacia la capital del distrito (se incrementó en 1.27 horas).

De manera similar, en los caminos de herradura se encontró reducciones importantes en el tiempo de desplazamiento: (i) hacia la capital del distrito (disminuye en 1.27 horas); (ii) hacia la capital de la provincia (disminuye en 0.73 horas); (iii) hacia la capital del departamento (disminuye en 0.54 horas); (iv) hacia los centros de salud (disminuye en 5.8 minutos) y (v) hacia el centro de trabajo (disminuye en 13.78 minutos).



## Indicadores de Tiempo de viaje (recorrido)

Indicadores de Impacto	Caminos Vecinales			Caminos de Herradura		
	Prom. Año 0		Parámetro	Prom. Año 0		Parámetro
	T=0	T=1		T=0	T=1	
<b>Tiempos de desplazamiento hasta puntos referenciales</b>						
Tiempo hacia el mercado regional cercano – hrs (a nivel de centro poblado)	3,84	3,02	1,16 *	-	-	-
Tiempo hacia la capital del distrito – hrs (a nivel de centro poblado)	2,39	1,63	1,27 **	1,88	3,68	-1,27 ***
Tiempo hacia la capital de la provincia – hrs (a nivel de centro poblado)	2,34	3,08	-0,33	3,8	5,65	-0,73 a/
Tiempo hacia la capital del departamento – hrs (a nivel de centro poblado)	4,62	5,31	-0,25	6,03	7,44	-0,54 a/
Tiempo de desplazamiento a la escuela – min (sólo personas de 12 a 18 años)	13,38	23,13	-5,6 *	55,13	31,69	7,3
Tiempo de desplazamiento a escuela en vehículos -min (sólo personas de 12 a 18 años)	37,15	51,85	-6,63	-	-	-
Tiempo de desplazamiento al centro de salud – min	44,26	47,27	4,18	18,15	18,67	-5,8
Tiempo de desplazamiento al centro de salud en vehículos – min	47,82	83,47	-22,21	-	-	-
Tiempo al centro de trabajo –min	21,88	18,9	-0,74	47,16	54,18	-13,78 **
Tiempo al centro de trabajo en vehículos – min	123,2	122,29	35,97	-	-	-
Tiempo a lugares de venta de productos agrícolas – min	57,7	100,12	-26,27 ***	-	-	-
Tiempo a la chacra – min	14,65	52,05	-78,82 ***	-	-	-

\*\*\* Significativo al 0.01, \*\* Significativo al 0.05, \* Significativo al 0.1

Nota: los resultados de los caminos vecinales provienen del ejercicio con la muestra restringida. Los resultados de caminos de herradura provienen de las estimaciones con efectos fijos. Las columnas en "Prom. Año 0" son los valores promedio del período base para la muestra de intervenidos (T=1) y controles (T=0).

NA = No Aplica

a/ Los coeficientes son significativos en las regresiones que controlan por características de las localidades y los distritos.

Fuente: Informe Final de Evaluación de Impactos de las Intervenciones en Caminos Rurales, elaborado por el consorcio Instituto Cuánto –Macroconsult, Agosto 2013 –Mayo 2014.

La mayoría de los impactos encontrados como resultados del estudio de evaluación nos indican la existencia de impactos favorables en la reducción de tiempos de viaje, en particular en los servicios de educación y hacia los mercados de venta de productos agrícolas. Ello en buena medida respondería a que los programas implementados por Provías Descentralizado lograron disminuir el periodo de cierre de los caminos vecinales (disminuyó en 21.25 días por año); es decir, se incrementó el periodo de buen estado de transitabilidad de los caminos vecinales durante el año. En este mismo cuadro se muestran indicadores favorables en cuanto al incremento de la frecuencia de transporte por semana expresado en número de autos por semana, el cual se incrementó a 17.97 autos por semana.

También se han encontrado impactos favorables en los pasajes del servicio de transporte público de personas; el pasaje en microbús ha disminuido en S/. 10.72 nuevos soles por persona por viaje, debido a la mayor competencia que se ha generado al haberse incrementado el número de vehículos por semana, para el transporte de personas; aún cuando lo mismo no se puede decir de los pasajes en camión (fletes), el cual muestra un aumento de S/. 5.54 nuevos soles; sin embargo, esto es un indicador del incremento de la demanda por servicios de transporte carga; los caminos vecinales rehabilitados habrían generado la incorporación de

más parcelas agrícolas, al sistema de producción agraria, en consecuencia hay más producción y se generan excedentes para transportar a los mercados locales y regionales.

### Indicadores de Flujo de Transito y pasajes

Indicadores de Impacto	Caminos Vecinales			Caminos de Herradura		
	Prom. Año 0		Parámetro	Prom. Año 0		Parámetro
	T=0	T=1		T=0	T=1	
Frecuencia de transporte por semana (Nro. de autos por semana)	12,75	30,72	17,97 **	NA	NA	NA
Precio de pasajes (\$/. por persona por viaje)						
Pasaje en micro	5,02	3,49	-10,72 ***	NA	NA	NA
Pasaje en camión	10	5,53	5,54 *	NA	NA	NA
Cierre de caminos (Nro. de días por año)	14,6	38,18	-21,25 *	-	-	-

\*\*\* Significativo al 0.01, \*\* Significativo al 0.05, \* Significativo al 0.1

Nota: los resultados de los caminos vecinales provienen del ejercicio con la muestra restringida. Los resultados de caminos de herradura provienen de las estimaciones con efectos fijos. Las columnas en "Prom. Año 0" son los valores promedio del período base para la muestra de intervenidos (T=1) y controles (T=0).

NA = No Aplica

a/ Los coeficientes son significativos en las regresiones que controlan por características de las localidades y los distritos.

Fuente: Informe Final de Evaluación de Impactos de las Intervenciones en Caminos Rurales, elaborado por el consorcio Instituto Cuánto – Macroconsult, Agosto 2013 – Mayo 2014.

Un grupo importante de indicadores, están referidos al acceso a los servicios Básicos por parte de la población beneficiaria, como puede verse en el Cuadro siguiente, los indicadores de acceso a servicio de salud expresadas en porcentaje de consultas médicas, se ha incrementado en un porcentaje moderado; del mismo modo, el porcentaje de personas de 12 a 18 años que asisten a la escuela, se ha incrementado de manera moderada.

### Indicadores de Acceso a Servicios Básicos

Indicadores de Impacto	Caminos Vecinales			Caminos de Herradura		
	Prom. Año 0		Parámetro	Prom. Año 0		Parámetro
	T=0	T=1		T=0	T=1	
<b>USO DE SERVICIOS</b>						
Uso de Servicios de salud (% de personas que sufrieron alguna enfermedad o malestar en las cuatro últimas semanas y buscaron atención en establecimientos de salud)						
Consulta médica	0,57	0,55	0,1 *	0,58	0,51	0,19 ***
Varones	0,56	0,54	0,09	0,56	0,52	0,19 **
mujeres	0,58	0,56	0,1	0,59	0,51	0,15 **
<b>Asistencia a la escuela (% de personas de 12 a 18 años que asiste a un centro educativo)</b>						
Total	0,85	0,81	0,16 ***	0,85	0,83	0,02
Varones	0,83	0,83	0,18 ***	0,82	0,82	0,02
Mujeres	0,86	0,8	0,15 ***	0,88	0,84	-0,02

\*\*\* Significativo al 0.01, \*\* Significativo al 0.05, \* Significativo al 0.1

Nota: los resultados de los caminos vecinales provienen del ejercicio con la muestra restringida. Los resultados de caminos de herradura provienen de las estimaciones con efectos fijos. Las columnas en "Prom. Año 0" son los valores promedio del período base para la muestra de intervenidos (T=1) y controles (T=0).

NA = No Aplica

a/ Los coeficientes son significativos en las regresiones que controlan por características de las localidades y los distritos

Fuente: Informe Final de Evaluación de Impactos de las Intervenciones en Caminos Rurales, elaborado por el consorcio Instituto Cuánto –Macroconsult, Agosto 2013 –Mayo 2014.

Otro grupo también importante de indicadores de impacto, encontrados en el estudio de evaluación, están referidos al Empleo y producción agropecuaria. Se encontró impactos positivos consistente en un incremento de 2.3 horas de trabajo por semana para los miembros del hogar.

En cuanto a la actividad agropecuaria, los resultados indican que los impactos se habrían dado ampliando la superficie cultivada en 0.36 has, y reduciendo la superficie dedicada a descanso. Asimismo, se visualizan impactos positivos en el precio de los principales bienes agrícolas producidos por los hogares, como son el maíz, trigo, arveja y frijol.

### Indicadores de Empleo y Producción Agropecuaria

Indicadores de Impacto	Caminos Vecinales			Caminos de Herradura		
	Prom. Año 0		Parámetro	Prom. Año 0		Parámetro
	T=0	T=1		T=0	T=1	
<b>EMPLEO</b>						
Horas trabajadas por semana	35,37	33,29	2,83 *	-	-	-
<b>PRODUCCIÓN AGRÍCOLA</b>						
Superficie cultivada (Has)	1,39	1,08	0,36 ***	2,8	4,7	-2,9
Superficie en descanso y barbecho (Has)	0,2	0,59	-0,42 *	-	-	-
Montes y bosques (Has)	2,21	0,72	1,36 **	-	-	-
Superficie en descanso y barbecho (%)	0,08	0,15	-0,14 ***	-	-	-
Pastos naturales (%)	0,19	0,12	0,07 **	-	-	-
Montes y bosques (%)	0,11	0,04	0,05 **	-	-	-
Otras tierras (%)	0,01	0,02	-0,02 **	-	-	-
<b>Producción pecuaria</b>						
Ganado vacuno	0,69	0,62	0,17 ***	-	-	-
Ganado Caprino	0,75	0,67	0,08 **	-	-	-
Equinos	0,74	0,69	0,08 **	-	-	-
Aves	0,75	0,68	0,12 ***	-	-	-
Conejos	0,71	0,67	0,11 ***	-	-	-
<b>Precio de principales productos agrícolas:</b>						
Papa	0.29	0.44	0.03	0.04	0.36	0.101 **
Maíz	0.4	0.47	1.39 *	-	-	-
Trigo	0.5	0.48	0.56 ***	-	-	-
Cebada	0.35	0.36	-0.32 *	-	-	-
Arveja	0.5	0.52	0.91 ***	-	-	-
Frijol	1.24	1.3	2.95 *	-	-	-

\*\*\* Significativo al 0.01, \*\* Significativo al 0.05, \* Significativo al 0.1

Nota: los resultados de los caminos vecinales provienen del ejercicio con la muestra restringida. Los resultados de caminos de herradura provienen de las estimaciones con efectos fijos. Las columnas en "Prom. Año 0" son los valores promedio del período base para la muestra de intervenidos (T=1) v controles (T=0).

NA = No Aplica

a/ Los coeficientes son significativos en las regresiones que controlan por características de las localidades y los distritos

Fuente: Informe Final de Evaluación de Impactos de las Intervenciones en Caminos Rurales, elaborado por el consorcio Instituto Cuánto –Macroconsult, Agosto 2013 –Mayo 2014.

Finalmente, se presenta los resultados de los indicadores de impacto de gasto y pobreza, que habrían generado los programas implementados por Provias Descentralizado. En este caso, se observa un pequeño impacto favorable en el

logaritmo del gasto per cápita (crecimiento del nivel de gasto por persona) y en la reducción de la pobreza extrema y la pobreza por NBI. En promedio, el programa habría logrado reducir la pobreza extrema en 14 puntos porcentuales, y la pobreza por NBI en 7 puntos porcentuales.

### Indicadores de Gasto y Pobreza

Indicadores de Impacto	Caminos Vecinales			Caminos de Herradura		
	Prom. Año 0		Parámetro	Prom. Año 0		Parámetro
	T=0	T=1		T=0	T=1	
<b>GASTO Y POBREZA</b>						
Logaritmo del Gasto Percápita	4,41	4,5	0,16 **	-	-	-
Pobre extremo	0,68	0,86	-0,14 ***	-	-	-
Pobreza estructural (NBI)	0,72	0,57	-0,07 *	-	-	-

\*\*\* Significativo al 0.01, \*\* Significativo al 0.05, \* Significativo al 0.1

Nota: los resultados de los caminos vecinales provienen del ejercicio con la muestra restringida. Los resultados de caminos de herradura provienen de las estimaciones con efectos fijos. Las columnas en "Prom. Año 0" son los valores promedio del período base para la muestra de intervenidos (T=1) y controles (T=0).

NA = No Aplica

a/ Los coeficientes son significativos en las regresiones que controlan por características de las localidades y los distritos

Fuente: Informe Final de Evaluación de Impactos de las Intervenciones en Caminos Rurales, elaborado por el consorcio Instituto Cuánto –Macroconsult, Agosto 2013 –Mayo 2014.

En cuanto a los caminos de herradura, los mayores impactos que generaron los programas están referidos a la transitabilidad expresados en tiempos de desplazamiento, los cuales se remarcaron líneas arriba; adicionalmente a ello, este tipo de vías también muestran impactos positivos o favorables en cuanto al acceso a servicios de salud, se observa que las consultas médicas en centros de salud se incrementaron hasta en 19 puntos porcentuales, tanto entre varones como en mujeres. Este resultado es coherente con los resultados observados en términos de reducción de tiempos de traslado hasta estos puntos referenciales; en cambio, los impactos de acceso a servicios de educación estimados para la población de 12 a 18 años, resultan casi nulos. Ello guarda correspondencia con la insignificancia de los impactos en los tiempos de desplazamiento hacia la escuela. Probablemente, dado que los centros educativos secundarios están usualmente más alejados de los centros poblados, el mejoramiento de las vías peatonales (caminos de herradura) no son suficientes para impulsar el uso de estos servicios.

Con relación a los indicadores de empleo, se observa un impacto favorable en la reducción del tiempo de desplazamiento hacia el trabajo de 13.78 minutos, Sin embargo, no se aprecian impactos significativos sobre la cantidad de horas que los miembros del hogar trabajan.

#### 4.4.4. Lecciones Aprendidas para Próximos Programas

En el marco de la gestión de proyectos y programas, las lecciones aprendidas son los conocimientos adquiridos a través de experiencias, exitosas y no exitosas, en el proceso de implementación de un proyecto o programa, con la finalidad de mejorar futuras ejecuciones. En otros términos, las lecciones aprendidas son un conjunto de errores y éxitos que los responsables de la implementación de los diferentes

componentes del Programa como parte del equipo de gestión del Programa, han logrado identificar y manejar durante la implementación del mismo.

A continuación, se presentan las lecciones aprendidas identificadas más resaltantes:

#### En Desarrollo y Fortalecimiento de Capacidades Locales

- Durante el inicio de la implementación del Programa se observó que se debió contar con los principales instrumentos técnicos, normativos y operativos elaborados de manera anticipada al inicio del programa. Entre estos documentos, se debe mencionar al Manual de Operaciones del Programa y el Plan de fortalecimiento de capacidades.
- Contar con una metodología de evaluación de los IVPs (la ficha de tipologización) permitió retroalimentar estrategias operativas anuales e identificar las acciones de fortalecimiento específicas que Provías Descentralizado, tanto en la Sede Central como en las Oficinas de Coordinación Zonal, debía desarrollar. En ese sentido, se considera que el uso de ficha ha sido una buena práctica del Programa; sin embargo, debe ser actualizada y ajustada para recoger aspectos más técnicos propios de la gestión vial.
- Durante la ejecución del Programa fueron recurrentes las situaciones en las que el personal clave de los IVPs fue rotado o cesado en sus funciones, principalmente cuando se generaron cambios de las autoridades de los gobiernos locales (alcaldes). Estas situaciones generaron un retroceso casi total de las capacidades que ya habían sido fortalecidas o desarrolladas, en lo que se podría considerar una “pérdida del conocimiento” del Programa. En respuesta, se optó por incorporar a personal nombrado de las Áreas de Administración, Presupuesto, Planificación e Infraestructura del gobierno local en los eventos de capacitación y asistencia técnica, ello permitió mitigar el riesgo de la discontinuidad y pérdida de capacidades. Sin embargo, adicionalmente, se observa que es necesario considerar como parte de las acciones de fortalecimiento aquellas que aseguren la continuidad del Programa en situaciones como las descritas, así se debe sistematizar los procedimientos y operaciones del Programa (a través de sistemas de informáticos, manuales, guías e instructivos), de manera que en lo posible prescindan de las personas y cualquier nuevo funcionario pueda integrarse rápidamente.
- Durante la ejecución del Programa se evidenció que parte de las acciones del fortalecimiento deben abocarse a las propias operaciones e intervenciones del Programa. En ese sentido, cada proceso del Programa debe servir de ejemplo práctico para el fortalecimiento de las capacidades; así por ejemplo, las obras ejecutadas por los IVPs deben ser la puesta en práctica del modelo y procedimientos técnicos impulsados por el Programa. Esta práctica no solo aseguraría el éxito en la implementación de las intervenciones, sino que servirían como metodología de evaluación de las capacidades de los gobiernos locales.
- Junto con la práctica anterior, se requiere que el fortalecimiento brindado por PVD se traduzca en un acompañamiento técnico in situ, que permita verificar el cumplimiento de los procedimientos propuestos por el programa.

#### En la gestión vial descentralizada a través de los Instituto Viales Provinciales

- Si bien los planes viales representan una herramienta importante para la gestión, se observó que para asegurar su legitimidad, facilitar su

institucionalización y ejecución deben ser formulados con participación de los actores de la gestión vial del ámbito local, empezando por los IVPs, comités directivos, regidores, principales funcionarios municipales y sociedad civil representativa. Tal acción evitaría la generación de solicitudes de financiamiento por parte de las autoridades distritales no coordinadas con los IVPs o que desconocen las prioridades propuestas en los PVPP.

- Un factor que ha jugado en contra de la articulación entre distritos y provincias, ha sido el factor político. Se observó casos en que los alcaldes distritales no coordinaban con sus IVPs porque la autoridad provincial pertenecía a alguna agrupación política contrincante. Esta situación generó que los alcaldes distritales generen solicitudes de financiamiento diferentes a las priorizadas en los planes viales, alegando que sus caminos no fueron priorizados por las diferencias políticas con el alcalde provincial.
- Se observó que contar con un plan operativo o plan de gestión por cada IVP facilitó el seguimiento de las intervenciones y generó mayor confianza en el Comité Directivo del IVP. Por ello, tanto los planes viales como los planes operativos deben ser publicados y difundidos a todos los actores de la gestión vial descentralizada.
- Se observó que en aquellos IVPS en los que las acciones de seguimiento y la participación en el fortalecimiento de capacidades era más intensa por parte de las Oficinas de Coordinación Zonal, mostraron mejor disposición para la formulación y actualización de los PVPP, por lo que las acciones de asesoramiento de las oficinas de coordinación zonal deben ser permanentes y complementarias a las de los especialistas de la Sede Central.
- La elaboración de normas relacionadas y generación de instrumentos específicos, dieron buenos resultados; por tanto, es preciso que en futuros programas, previo a su iniciación, se elabore las normas necesarias, guías, instructivos de cómo levantar información georeferenciada y actualización de planes viales (con qué frecuencia, y a qué sistema se alimenta).
- Es importante la generación de normatividad, guías, instructivos de cómo levantar información georeferenciada y actualización de planes viales (con qué frecuencia, y a qué sistema se alimenta), es una labor que se inició y se debe continuar. Para tal efecto se requiere el soporte técnico y acciones de fortalecimiento institucional específicos.
- Los PVPP deben asegurar la participación y el consenso entre los miembros del Comité Directo del IVP. Asimismo, la metodología de formulación debe seguir un criterio técnico que permita considerar a todos los distritos de manera equitativa.
- Un aporte adicional a la institucionalidad de los PVPP es la difusión entre los 3 niveles de gobierno.
- El período vigencia de los PVPP debe reducirse a 05 años, de manera de mitigar el riesgo de deslegitimización por cambios de autoridad municipal.

#### En la elaboración e Implementación de los Planes de Infraestructura Económica Provinciales

- La propuesta de los Planes de Infraestructura Económica Provincial (PIEP), sirvió de precedente viable para la integración y organización de intervenciones multisectoriales que permitan mejorar el nivel de vida de la población rural, maximizando el impacto de las inversiones del Estado en infraestructura económica ejecutado de manera simultánea y sincronizada.

- De las metodologías utilizadas para la formulación tanto de los PVPP como los PIEP utiliza el enfoque en las potencialidades del territorio. Esta metodología permite explotar las zonas con mayor potencial de desarrollo; sin embargo, no incluye el enfoque de cadenas de valor; es decir, presentar un marco de análisis de las actividades a ser implementados por cada sector, los bienes y/o servicios finales que proveerá a la población beneficiaria y de qué modo estos afectará la vida de estas poblaciones. Asimismo, la metodología no incluye un enfoque para las zonas rurales más deprimidas que no cuentan con dotación adecuada de recursos naturales, que les haga potencialmente elegibles o priorizables. Tal situación ha generado que existan, en algunos casos, diferencias entre las intervenciones priorizadas en los planes y las intervenciones consideradas para la inclusión social.
- En los esfuerzos realizados para la implementación de los PIEP, se identificó que una dificultad a superar es que no todos los sectores tienen presencia a nivel de provincia. En el caso de los PIEPs, de las 07 instituciones que conformaban el equipo multisectorial, solo AGRORURAL cuenta con oficinas en la mayoría de las Provincias, FONCODES y Provias Descentralizado tienen oficinas en las capitales de departamento, en tanto que, el PSI, FITEL, Programa Agua para Todos y Electrificación Rural, solo cuentan con oficinas en Lima. Esta falta de presencia de unidades ejecutoras en las unidades espaciales (provincias) donde se planificó las intervenciones multisectoriales, dificultó el seguimiento y cumplimiento de los acuerdos, dificultando aún más la coordinación requerida para la ejecución simultánea y conjunta de los proyectos.
- Quizá la mayor dificultad que el modelo del PIEP tuvo que afrontar, fue que Provias Descentralizado, no tenga la competencia ni la capacidad articuladora. Es decir, la intervención conjunta debe ser coordinada por una instancia superior, con capacidad de convocar a los sectores y hacerle seguimiento a sus avances. Estas instancias pudiesen ser el MIDIS, el MEF, la PCM o el CEPLAN.

#### En Implementación de la Ventana para el Desarrollo Local (VDL)

- Se verificó que el Programa contribuye a identificar y desarrollar actividades productivas a nivel local, mediante el subcomponente de Ventana de Desarrollo Local (VDL), lo que permite inversiones productivas comunitarias y privadas.
- La promoción del Desarrollo Económico Local (DEL) debe partir de un claro entendimiento de la naturaleza de los bienes y servicios públicos y las competencias de los Gobiernos Locales (GL) en la promoción de políticas públicas para el desarrollo de los mercados.
- Los procesos de aprendizaje son más efectivos si en la fase de implementación de los instrumentos de gestión (planes y proyectos) van acompañados por acciones de capacitación y asistencia técnica ligadas a resultados de los procesos y objetivo del proyecto, definidos desde su concepción (medidas de política, mesas temáticas, proyectos financiados, participación ciudadana)
- La promoción DEL demanda de procesos de aprendizaje de las instituciones y actores involucrados y ellos por ser parte de los procesos de desarrollo, no son de corto plazo, sino de mediano y largo plazo pues el aprendizaje demanda de innovaciones institucionales referidos a la normatividad legal, la estructura organizacional y las capacidades técnicas y de gestión de todos los involucrados.
- Una propuesta que se sustenta en enfoques innovadores requiere de operadores especialistas, de no existir el perfil deseado, formarlos es parte del reto para alcanzar los objetivos deseados.

- El Sistema de Seguimiento y Evaluación de VDL, bajo el enfoque de seguimiento por procesos y evaluación por productos y resultados ha sido clave para alcanzar los resultados alcanzados.
- Existen vacíos legales e inadecuadas normas para la promoción del desarrollo económico, lo que da lugar a la escasa claridad en la definición de los proyectos para la promoción DEL. Así por ejemplo, los vacíos existentes en el SNIP para diferenciar los bienes públicos de los privados han limitado el accionar de las acciones de promoción DEL por parte de los gobiernos subnacionales y con ello la viabilización y priorización en proyectos productivos.
- En todos los niveles de gobiernos, existe un fuerte sesgo y priorización por los proyectos de infraestructura, concebidas como un fin en sí mismas y la persistencia de inercia para cambiar de enfoques hacia el diseño e implementación de acciones a partir de programas de desarrollo con enfoque territorial, de cadenas de valor, competitividad y desarrollo de capacidades. En contraste existe escasa prioridad para promover acciones y proyectos DEL sobre todo si está orientado al desarrollo de intangibles, observables en el mediano y largo plazo.
- Insuficientes capacidades técnicas e institucionales para la identificación e implementación de políticas públicas DEL en todos los niveles del sector público (normas MEF, estructuras organizativas, OPI, perfil técnico DEL, deficientes procesos).
- En todos los niveles de gobierno existen inadecuadas estructuras organizativas, insuficientes capacidades técnicas e institucionales para la identificación e implementación de políticas públicas de DEL. Oficinas DEL escasamente implementadas, con pocos recursos financieros y humano; inadecuado perfil técnico de OPI y unidades formuladoras para formular y evaluar proyectos DEL; alta rotación de gerentes de las oficinas DEL (de 3 a veces al año).
- Limitada oferta de consultores especializados en implementar modelos de desarrollo económico local con un enfoque territorial y en identificar y promover políticas a nivel meso.
- Insuficiente recursos humanos del equipo de seguimiento y evaluación de VDL, considerando que, dada la naturaleza del modelo VDL, esta labor demanda de un estrecho acompañamiento, capacitación y asistencia técnica a los operadores.
- El Sistema de Seguimiento y Evaluación de VDL, bajo el enfoque de seguimiento por procesos y evaluación por productos y resultados ha sido uno de los elementos claves para el logro de los resultados.

#### En la ejecución de las intervenciones

- La Red Vial Vecinal está conformado de aproximadamente 107 mil Km, de los que sólo se han atendido alrededor de 20 mil Km aproximadamente en casi 20 años; por lo tanto, la inversión lograda por el Programa, a pesar de ser el esfuerzo más importante del Gobierno Central, es insuficiente aún. Para revertir la mala condición de la Red Vial Vecinal, se debe incrementar la inversión anual y acelerar la tasa de atención de manera que sea superior a la tasa de deterioro de los caminos. Esta situación sugiere que se requiere la formulación de nuevas estrategias basadas en una mayor intervención descentralizada con la participación de los gobiernos locales debidamente articulados y focalizados.
- Durante la ejecución del PTRD, se observó que las precipitaciones pluviales anuales en la sierra del país aceleran el deterioro de las vías, incluso encontrándose caminos que requerían una nueva rehabilitación luego de 3 años



de ser rehabilitados a nivel de afirmado. Esta situación impacta en la sostenibilidad de los proyectos, ya que a pesar de asegurar su mantenimiento, la propia inversión desaparecería antes de la vida útil promedio estimada (10 años). Ante esta situación, es evidente que para futuras intervenciones se requiere establecer un nuevo estándar técnico para el tratamiento superficial de los caminos vecinales, que permita asegurar la transitabilidad y resistencia ante los factores climáticos y el incremento de tráfico en las zonas rurales.

- En algunas zonas, se verificó que caminos de bajo costo de rehabilitación, sujetos a un estricto programa de mantenimiento rutinario y periódico pudieron cumplir y en algunos casos superar el ciclo de vida útil previsto. Por ello, la insistencia de garantizar la continuidad y financiamiento del mantenimiento rutinario ha sido aceptada por autoridades y comunidad.
- Se ha comprobado que se requiere garantizar la sostenibilidad técnica-financiera de las inversiones mediante un sistema de mantenimiento rutinario basado en microempresas. La sostenibilidad social ha sido demostrada en el apoyo de las comunidades beneficiarias y su participación en las diferentes etapas del proyecto. La sostenibilidad financiera del mantenimiento, está hoy a cargo mayoritariamente de los gobiernos locales, estando pre-asignados los recursos en el presupuesto público, efectivizados a través de las transferencias. Por último, se encuentra la sostenibilidad institucional, la que, si bien posee gran complejidad, la solución propuesta (IVP) cuenta con el apoyo creciente de las autoridades locales en el marco del proceso de descentralización.
- Se ha verificado también que las estrategias de intervención del PTRD han tenido además un importante impacto social, pues por ejemplo, las microempresas de mantenimiento vial (MEMV) creadas por el Programa han logrado la generación de empleo en el ámbito rural.
- Los costos parámetros (promedios estimados o costos unitarios) de los componentes no deben ser rígidos o en su defecto deben considerar márgenes de variación ya sea por factores inflacionarios o cambios en los costos de mercado. Durante el Programa, esta situación obligó a que se realicen recortes en las alternativas técnicas planteadas por los proyectos; así como, que se tenga que poner a consulta de los Bancos, cada uno de los proyectos por costos superiores a los promedios.
- Los Institutos Viales Provinciales, cumplen roles importantes en el marco del desarrollo sectorial de la provincia, en un horizonte de mediano y largo plazo; por tanto, el fortalecimiento de capacidades de estos órganos claves de los gobiernos locales, no solo deberían estar limitados a dotarles de capacidades técnicas y de gestión, sino también de un nivel adecuado de autonomía o independencia respecto al gobierno local provincial con la finalidad que los gobiernos locales de turno no tengan injerencia en el manejo de los recursos (básicamente recursos humanos) con criterios políticos partidarios, como ocurre en la actualidad con mucha frecuencia, atentando contra la sostenibilidad del crecimiento y empoderamiento de los IVP en los temas asignados dentro de sus funciones, debido a las constantes remociones de los gerentes generales, jefes de operaciones e integrantes del equipo clave capacitados por el programa.
- La red de caminos para el transporte no motorizado (tránsito peatonal y de acémilas) carece de registros, no se conoce cuál es la dimensión total de este tipo de vías ni cuantos caminos de herradura se tiene a nivel nacional. Es evidente que estos caminos cumplen funciones importantes dentro del circuito de movilización de los insumos y productos agropecuarios de los predios o parcelas en explotación agropecuaria hasta los puntos de conexión con los caminos de transporte motorizados, centros poblados o mercados/ferias locales;

asimismo, en gran parte de las zonas rurales estos caminos cumplen la función de facilitar el acceso a los servicios públicos (salud, educación, justicia, seguridad y otros). Como lección aprendida, se sugiere elaborar normas técnicas que definan las características, dimensiones, modalidades de intervención, competencias funcionales y sectoriales, aspectos que permitirían que estas vías sean reconocidas oficialmente. Una vez que se dispone de la normatividad necesaria, determinar en cada provincia el tamaño de la Red de Caminos de Herradura, levantando un inventario de estas vías debidamente clasificadas, codificadas y georeferenciadas. Basado en ello, se podría realizar un diagnóstico o un estudio del estado en que se encuentran estos caminos, para determinar las brechas o déficit de atención, para luego proponer el modelo y tipo de intervención que se requiere, e incluirlos en los planes de desarrollo de infraestructura vial rural. El conocimiento del tamaño de la red vial de caminos de herradura, permitiría una intervención planificada pudiendo establecer prioridades, fijar metas, asignar recursos y fijar plazos para lograr las metas establecidas.

- Durante la implementación del PTRD se logró reconocer que la etapa de formulación de estudios al ser la que inicia al proyecto, debe ser la que reciba la más rápida atención asegurando la máxima calidad posible. Dos buenas prácticas reconocidas en el PTRD, fueron el hecho que PVD cuente con la potestad de otorgar la viabilidad a los proyectos del conglomerado del Programa; y, la otra fue que el Programa utilice estudios simplificados para la intervención de caminos, en la que se elabora un solo estudio con nivel de expediente técnico.
- De manera similar a lo anterior, se debe reconocer los plazos importantes y las capacidades administrativas que requieren las adquisiciones de los estudios y obras.

#### En la organización de PVD

- Una debilidad importante de PVD es la falta del área o unidad responsable y dedicada a la Planificación, diferenciando tal proceso del proceso que significa el monitoreo y evaluación. Actualmente, es el área de Monitoreo y Evaluación quien se encarga de ambos procesos.
- Se observó además, que PVD debe tener un rol más activo respecto a las coordinaciones con el MTC y los otros sectores y entidades; así como, la publicación y difusión de sus logros institucionales.
- Asimismo, las acciones de seguimiento deben ser expresadas en todas las funciones de los participantes e involucrados del Programa.
- La ejecución descentralizada de las actividades de mantenimiento periódico, ha verificado que los IVPS de nivel III y IV, están en capacidad técnica administrativa para poder ejecutar incluso obras. Sin embargo, se observó que de los contratos administrados por los gobiernos locales, al rededor del 25% de contratos fueron rescindidos por varias razones. En tal sentido, se deben identificar dichas razones y plantear acciones de fortalecimiento que permitan mitigar y reducir sus efectos.
- Se debe elaborar una metodología que permita evaluar el desempeño de los contratistas, de manera que se genere una Base de Datos de contratistas que no cumplan con los contratos y establecer medidas de control específicas para evitar que vuelvan incumplir nuevos contratos.
- Se ha perdido información importante respecto a la tasa de accidentes viales ocasionados por la mala condición o características técnicas de los caminos, lo

que impide que para una siguiente operación se propongan alternativas al respecto. Por ellos, es importante que a través de los IVPs se inicie la recolección de dichas estadísticas. Asimismo, los IVPs deben evaluar su sistema vial, a fin de identificar zonas que por sus características constituyan áreas potenciales de riesgo para el tránsito vehicular.

- Una debilidad importante es el no contar con información para el seguimiento de las intervenciones gobiernos locales o de otros sectores sobre la red vial subnacional. En tal sentido, se requiere una plataforma única e integrada de control de la infraestructura rural, basada en los inventarios viales y que haga seguimiento de todas las inversiones sobre las vías identificadas
- Para futuras operaciones, se requiere que la línea base del Programa sea establecida anticipadamente, para que permita el desarrollo de las evaluaciones tempranas y oportunas. Sin embargo, se identifica que la metodología de evaluación debe ser mejorada para disminuir el riesgo de pérdida de muestra por intervenciones no controladas.

#### En temas de Ciudadanía, Democracia y Género (CD-Género)

- Para generar cambios en arreglos institucionales y procedimientos administrativos y el involucramiento de funcionarias/os ha sido clave e imprescindible posicionar el enfoque y la práctica de género en la Alta Dirección de Provías Descentralizado, y contar en las unidades orgánicas (gerencias) responsables del tema dentro de la institución, con personal gerencial y funcionarios convencidos y comprometidos con el enfoque, y que tengan liderazgo para involucrar y hacer efectivas las tareas de las otras unidades orgánicas.
- Para la aplicación de políticas afirmativas a favor de la inclusión de mujeres en las obras viales se necesita de mejorar los niveles de coordinación y sensibilización a los funcionarios competentes del MEF para que el Organismo Supervisor de Contrataciones del Estado OSCE (adscrito al MEF), levante las observaciones restrictivas o prohibitivas efectuadas con respecto a la participación de las microempresas de mantenimiento vial rutinario en las convocatorias para ejecutar el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales rehabilitados, en cuyas labores se aplica las cotas de género para la participación femenina. De esta manera se consideraría la inclusión de indicadores de género en el Programa Presupuestal de Reducción de Costos, Tiempos e Inseguridad Vial y el clasificador de género para el presupuesto institucional. Esto implica la necesidad de una articulación intersectorial MTC, el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP), la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) y el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).
- Para la inclusión de políticas afirmativas a favor de la disminución de las brechas de género en el siguiente Programa se requiere que el Reglamento y Convenios con los Bancos expliciten en blanco y negro las salvaguardas y/o políticas de género de sus respectivas instituciones y del gobierno peruano como compromiso de obligatorio cumplimiento, de lo contrario, siempre será necesario obtener la No Objeción de los Bancos.
- Es necesario tener y aplicar indicadores de gestión institucional de género en PVD: “Lo que no se mide, no se administra; lo que no se administra no se mejora”. Las directivas e instrumentos elaborados por Provías Descentralizado con fines de seguimiento de las metas correspondientes al ciclo de la gestión vial, deben precisar las responsabilidades y procedimientos para el recojo de

información y elaboración de los reportes relacionados al seguimiento de los Indicadores de Ciudadanía, Democracia y Género (ICD-Género).

- El empoderamiento de género y de las políticas y planes afirmativos de la institución, por parte de las/os profesionales de Provias Descentralizado, en Lima y en las Oficinas de Coordinación Zonal, pasa por la aplicación del enfoque al interno de este organismo, tal como ha sido señalado en el diagnóstico inicial de la consultoría. Esto es, las políticas afirmativas deben empezar por casa, identificando las brechas de género y definiendo un plan de acción para eliminarlas. Además de ser una exigencia del Plan Nacional de Igualdad de Género la transversalización de este enfoque para todas las entidades públicas, se espera de PVD un modelo a seguir teniendo en consideración su trayectoria de 12 años de apropiación y práctica de género, reconocidos con un premio nacional otorgado por Ciudadanos al Día en el 2005 y un premio internacional del Banco Mundial por el mismo concepto.
- Es conveniente y favorable trabajar el enfoque y la práctica de género articulado a otros enfoques de PVD y como tema integrado a la vida cotidiana y al ciclo vial. Ha permitido entender de manera práctica que trabajar con enfoque de Género empieza por tener en cuenta el irrenunciable derecho a la inclusión, que en el caso concreto de la gestión vial implica el involucramiento de mujeres y hombres –pobladores/as rurales y actores locales- en los diagnósticos, estudios, planificación, ejecución de obras de rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento y supervisión. Queda claro que las/os monitores necesitan conocer más amplia y profundamente las Leyes marco de la intervención vial y de soporte a la aplicación de los enfoques, específicamente de participación ciudadana (ICD-Género).
- Trabajar género e inclusión en Planes Viales Provinciales Participativos, y en la formación y capacitación a Microempresas de mantenimiento vial rutinario implica invertir un estimado de 30% más de recursos económicos en la intervención y la contratación de un/a monitor/a social calificada en género.
- La capacitación demostrativa es una herramienta poderosa para el empoderamiento de conceptos y metodologías, especialmente si la práctica se hace como equipo: funcionarias/os y consultores en la mira de un mismo objetivo. Permite involucrar a cada persona a la dinámica de aprender-haciendo, nutrir al colectivo de conocimientos y experiencias individuales en un proceso de retroalimentación. Por su parte los módulos de capacitación, guías e instrumentos, revisados en su utilidad práctica con los actores a quienes va dirigido, tienen el beneficio del aporte directo de estos en la mejora de los contenidos.
- En programas futuros (sea cual fuera la fuente de financiamiento) que incluya líneas de acción de Ciudadanía, Democracia y Género, es importante que se incluya en el Plan Operativo de Provias Descentralizado y de los IVPs, metas del Plan de Acción de Ciudadanía, Democracia y Género para garantizar la asignación de recursos humanos y económicos que lo hagan realidad.
- El tema de género ha tenido una importancia progresiva como una línea de acción del PTRD, aun cuando no está considerado explícitamente como un componente o subcomponente del programa, se pudo incorporar como un tema transversal dentro del componente “Desarrollo de capacidades locales”, mediante la implementación del Plan de Acción de Género elaborado por la Unidad Gerencial de Desarrollo Institucional de Provias Descentralizado, con el objetivo de Desarrollar y reforzar las capacidades y prácticas de Inclusión–Ciudadanía–Democracia, con enfoque de género en Provias Descentralizado (PVD) y en los Gobiernos Locales.

#### 4.4.5. Evaluación del Desempeño de los Organismos Prestatarios

Como en las etapas anteriores del PCR, la participación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fortalecimiento (BIRF) en el PTRD, resultó ser un factor de éxito para el Programa. Esto no solo por el financiamiento obtenido a través de los contratos de préstamo, sino además por la participación permanente de los funcionarios de los Bancos en el Programa, permitiendo el acompañamiento durante cada etapa del Programa (preparación, ejecución y cierre). Gracias a su continuo asesoramiento, evaluación y supervisión se logró que el Programa cumpla de las metas de cada componente.

##### **En asegurar la calidad al inicio**

Ambos Bancos, participaron en el diseño del Programa a través de reuniones de trabajo. Estas reuniones y coordinaciones permitieron contar su asesoramiento durante la fase de preparación del Programa hasta la suscripción de los contratos de préstamo.

En el asesoramiento recibido, se destaca el intercambio de opiniones y experiencias de otros programas e incluyendo los ejecutados en otros países, en las que viene evolucionando la gestión vial en el ámbito rural. Este asesoramiento, incluyó también recomendaciones que enriquecieron el diseño del Programa en materias que los Bancos impulsan a nivel internacional, como lo son impacto socioambiental, género, desarrollo rural, entre otros.

Asimismo, los funcionarios de los Bancos prestaron especial acompañamiento al cumplimiento de las normas, procedimientos y condiciones de los contratos de préstamo, asegurando que estas se vean reflejadas en los instrumentos de gestión del Programa como lo son el Manual de Operaciones, Planes Operativos y los Informes de Progreso. Adicionalmente, desde el inicio y posteriormente durante la ejecución del Programa, los funcionarios mostraron preocupación por fortalecer las capacidades del personal de PVD para que se asegure el cumplimiento de los procedimientos y normativas de los Bancos.

Una vez iniciada la operación del Programa, el asesoramiento de los Bancos apoyó en la toma de decisiones y la gestión del Programa. Además, desde el inicio de Programa los desembolsos fueron gestionados oportunamente, lo que permitió afrontar los pagos con los recursos provenientes del endeudamiento sin que se produzcan inconvenientes.

##### **Calidad de la supervisión**

La supervisión realizada por los equipos de trabajo de los Bancos, se realizó mostrando un alto nivel profesional; así como, un trato cordial y cercano, lo que permitió una comunicación frontal, abierta y honesta de los problemas que se fueron presentando durante la ejecución del Programa. Esta relación de confianza, permitió a PVD, obtener por parte de los Bancos, su comprensión, colaboración y flexibilidad en la solución de los problemas. Al respecto, nos atrevemos a indicar que los funcionarios participantes se mostraron identificados con el Programa, sin

que esto colisione con su representación excepcional de los organismos prestatarios.

El permanente asesoramiento se vio reflejado en las continuas visitas de las misiones a la Sede Central, Oficinas de Coordinación Zonal e intervenciones del Programa (camino intervenidos). De esta manera, desde nuestro punto de vista, las misiones de supervisión permitieron comunicar nuestros avances en los indicadores del Programa y constatar in situ la calidad técnica de nuestra intervención; así como, el cumplimiento de los procedimientos y normas. Asimismo, la misiones sirvieron para establecer medidas correctivas para las de desviaciones identificadas en la ejecución del Programa; así como para establecer, de manera concordada, metas e hitos que sirvieron para el monitoreo del Programa.

Asimismo las respuestas de los Bancos a solicitudes de no objeción han sido oportunas lo que ha permitido un normal desenvolvimiento de las actividades del Programa. Cabe precisar que una gran cantidad (número) de los aportes y recomendaciones, por parte de los Bancos, provinieron de las evaluaciones a estas solicitudes.

Por último, se debe resaltar que los Bancos han apoyado y promovido la propia supervisión y la mejora de esta, a través de las coordinaciones y las capacitaciones que realizaron en esta materia.

## V. ANEXOS

- ANEXO I: Resumen de Productos del PTRD por Provincia.
- ANEXO II: Evaluación Económica del PTRD al cierre de su implementación.
- ANEXO III: Evaluación de desempeño Formato BID – ANEXO I PCR.

INFORME DE CIERRE DEL PROGRAMA

# ANEXO I

---

Resumen de Productos del PTRD por Provincia

**RESUMEN DE EVOLUCIÓN DE METAS DE INFRAESTRUCTURA DEL PTRD**

Objetivos del Componente de Infraestructura	Principales Indicadores	Unidad de Medida	Meta total Original	Meta total Reestructuración (2010)	Meta total 1era. Reasignación (2012)	Meta total 2da. Reasignación (2013)	Avance acumulado al 15/04/2014 (Obras culminadas)	(**) Avance valorizado acumulado al 15/04/2014 (Obras Inconclusas)	Avance Total Acumulado	Avance Total Acumulado (%)
Mejorar la infraestructura vial en el medio rural que permita incrementar, restablecer y conservar la	Km de caminos vecinales rehabilitados.	Km	3,000	3,358	3,310	3,310	3,082	195	3,277	99%
	Km de caminos vecinales con mantenimiento periódico.	Km	11,200	7,506	7,506	7,608	7,678 (*)	133	7,811	103%
transitabilidad de la red vial rural.	Puentes mejorados o construidos	Puente	50	1	1	1	1	-	1	100%
	Km de caminos de herradura mejorados.	Km	2,000	2,365	2,365	2,365	2,281	75	2,356	100%
	Km de caminos de herradura de importancia turística mejorados.	Km	150	150	161	161	63	25	88	55%

**Notas:**

Durante la Misión de Supervisión Conjunta de Cierre del PTRD, el BIRF ha manifestado que para su evaluación reconocerá las metas establecidas en la reestructuración del Programa (2010).

(\*) Las obras culminadas consideran actividades de mantenimiento sobre 14 tramos (232.70 Km) que recibieron la segunda intervención de mantenimiento periódico.

(\*\*) En acuerdo con los Bancos, se ha venido contabilizando el avance físico valorizado de contratos de obras inconclusas, los mismos que hasta la fecha se encuentran paralizadas o en arbitraje por diversos motivos.







## Resumen de Productos del PTRD por Provincias

Región	Provincia	Instituto Vial Provincial	Programa de creación del IVP (PCR I, PCR II, PTRD)	Nivel del Instituto Vial Provincial	Plan Vial Provincial Participativo	Año de actualización del PVPP	Año de vigencia del PVPP	Inventario Vial Georeferenciado (año de actualización)
Amazonas	Chachapoyas	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2003-2007	2012-I
Amazonas	Bagua	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2008-2017	2008-I
Amazonas	Bongará	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2008-2017	2008-I
Amazonas	Condorcanqui	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2008-II
Amazonas	Luya	SI	PTRD	NIVEL III	SI	-	2008-2017	2008-I
Amazonas	Rodríguez de Mendoza	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2007-2011	2007-I
Amazonas	Utcubamba	SI	PTRD	NIVEL II	SI	-	2008-2017	2008-I
Áncash	Huaraz	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	Observado	2011-I
Áncash	Aija	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2010-2019	2009-II
Áncash	Antonio Raimondi	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2007-2011	2007-II
Áncash	Asunción	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2007-2011	2007-II
Áncash	Bolognesi	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2006-2010	2013-I
Áncash	Carhuaz	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	Observado	2012-I
Áncash	Carlos Fermín Fitzcarrald	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2007-2011	2007-II
Áncash	Casma	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2006-2010	2013-II
Áncash	Corongo	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2009-2018	2009-II
Áncash	Huari	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	2012	2012-2021	2010-II
Áncash	Huarmey	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	2011	2012-2021	2010-I
Áncash	Huaylas	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2010-2019	2010-II
Áncash	Mariscal Luzuriaga	SI	PCR 2	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2009-2018	2009-II
Áncash	Ocros	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	2011	2011-2020	2010-II
Áncash	Pallasca	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	Observado	2010-II
Áncash	Pomabamba	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2007-2011	2007-II
Áncash	Recuay	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2006-2010	2013-I
Áncash	Santa	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2009-2018	2008-II
Áncash	Sihuas	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	Observado	2011-I
Áncash	Yungay	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	2011	2012-2021	2011-I
Apurímac	Abancay	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	2010	2011-2021	2010-II
Apurímac	Andahuaylas	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	2011	2012-2021	2010-II
Apurímac	Antabamba	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2006-2010	2013-II
Apurímac	Aymaraes	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2004-2008	2012-I
Apurímac	Cotabambas	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2006-2010	2011-II
Apurímac	Chincheros	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	Observado	2010-II
Apurímac	Graú	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2004-2008	2012-I
Arequipa	Arequipa	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2000-2004	2013-II
Arequipa	Comaná	SI	PTRD	NIVEL III	SI	-	2008-2017	2008-I
Arequipa	Caravelí	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2012-2021	2012-II
Arequipa	Castilla	SI	PTRD	NIVEL II	SI	-	2008-2017	2008-I
Arequipa	Caylloma	SI	PTRD	NIVEL III	SI	-	Observado	2012-II
Arequipa	Condesuyos	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2007-2011	2007-II
Arequipa	Islay	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2008-II
Arequipa	La Unión	SI	PTRD	NIVEL III	SI	-	2008-2017	2008-I
Ayacucho	Huamanga	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	Observado	2011-I
Ayacucho	Cangallo	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2007-2011	2007-II
Ayacucho	Huancasancos	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2006-2010	2012-I
Ayacucho	Huanta	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2004-2008	2013-I
Ayacucho	La Mar	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2008-2017	2008-II
Ayacucho	Lucanas	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2003-2007	2012-I
Ayacucho	Parinacochas	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2004-2008	2013-II*
Ayacucho	Páucar del Sarasara	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2006-2010	2012-I
Ayacucho	Sucre	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2004-2008	2012-I
Ayacucho	Víctor Fajardo	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2004-2008	2013-I
Ayacucho	Vilcashuamán	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2004-2008	2012-I
Cajamarca	Cajamarca	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2004-2008	2013-II
Cajamarca	Cajabamba	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2011-2020	2010-II
Cajamarca	Celendín	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2006-2010	2013-I
Cajamarca	Chota	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2010-2019	2009-II
Cajamarca	Contumazá	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2006-2010	2013-I
Cajamarca	Cutervo	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2010-2019	2009-II
Cajamarca	Hualgayoc	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2010-2019	2009-II
Cajamarca	Jaén (Perú)	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2011-2020	2010-II
Cajamarca	San Ignacio	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2006-2010	2013-I
Cajamarca	San Marcos	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2010-2019	2009-II
Cajamarca	San Miguel	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2003-2007	2011-I
Cajamarca	San Pablo	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2006-2010	2013-I
Cajamarca	Santa Cruz	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2006-2010	2014-I*
Cuzco	Cuzco	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2004-2008	2013-I
Cuzco	Acomayo	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2010-2019	2009-II
Cuzco	Anta	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2006-2010	2012-I
Cuzco	Calca	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	Observado	2013-I
Cuzco	Canas	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2003-2007	2014-I*
Cuzco	Canchis	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2008-2012	2008-I
Cuzco	Chumbivilcas	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2007-2011	2007-II
Cuzco	Espinar	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2010-2019	2012-I
Cuzco	La Convención	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2013-2022	2011-II

## Resumen de Productos del PTRD por Provincias

Región	Provincia	Instituto Vial Provincial	Programa de creación del IVP (PCR I, PCR II, PTRD)	Nivel del Instituto Vial Provincial	Plan Vial Provincial Participativo	Año de actualización del PVPP	Año de vigencia del PVPP	Inventario Vial Georeferenciado (año de actualización)
Cuzco	Paruro	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2002-2006	2010-II
Cuzco	Paucartambo	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2004-2008	2010-II
Cuzco	Quispicanchi	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2007-2011	2007-II
Cuzco	Urubamba	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2007-2011	2007-II
Huancavelica	Huancavelica	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2003-2007	2009-II
Huancavelica	Acobamba	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2010-2019	2009-II
Huancavelica	Angaraes	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2010-2019	2009-II
Huancavelica	Castrovirreyña	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2004-2008	2012-I
Huancavelica	Churcampa	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2010-2019	2009-II
Huancavelica	Huaytará	SI	PTRD	NIVEL II	SI	-	2010-2018	2009-II
Huancavelica	Tayacaja	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2002-2006	2013-I
Huánuco	Huánuco	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2004-2008	2013-II
Huánuco	Ambo	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2006-2010	2011-I
Huánuco	Dos de Mayo	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2010-2019	2009-II
Huánuco	Huacaybamba	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2010-2019	2009-II
Huánuco	Huamalis	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	2010	2011-2021	2010-II
Huánuco	Leoncio Prado	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2003-2007	2012-I
Huánuco	Marañón	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2010-2019	2009-II
Huánuco	Pachitea	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2007-2011	2007-II
Huánuco	Puerto Inca	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	Observado	2013-II
Huánuco	Lauricocha	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2006-2010	2013-I
Huánuco	Yarowilca	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2007-2011	2007-II
Ica	Ica	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2008-2017	2008-I
Ica	Chincha	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2008-2017	2008-I
Ica	Nazca	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2008-II
Ica	Palpa	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2008-II
Ica	Pisco	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2009-II
Junín	Huancayo	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	2011	2012-2021	2011-I
Junín	Concepción	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	Observado	2014-I*
Junín	Chanchamayo	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	2011	2012-2021	2011-II
Junín	Jauja	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2009-2018	2011-I
Junín	Junín	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2009-2018	2009-II
Junín	Satipo	SI	PCR 2	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2006-2010	2014-I*
Junín	Tarma	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2008-2017	2008-I
Junín	Yauli	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2008-2017	2008-I
Junín	Chupaca	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	En revision	2012-I
La Libertad	Trujillo	NO	NO	NO	SI	-	2010-2019	2009-II
La Libertad	Ascope	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2008-2017	2008-I
La Libertad	Bolívar	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	Observado	2007-II
La Libertad	Chepén	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2008-II
La Libertad	Julcán	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2008-2017	2008-I
La Libertad	Otuzco	SI	PCR 2	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2007-2011	2007-II
La Libertad	Pacasmayo	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2008-II
La Libertad	Pataz	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	Observado	2007-II
La Libertad	Sánchez Carrión	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	Observado	2007-II
La Libertad	Santiago de Chuco	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2008-2011	2008-I
La Libertad	Gran Chimú	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2008-2017	2008-I
La Libertad	Virú	SI	PTRD	NIVEL II	SI	-	2008-2017	2008-I
Lambayeque	Chiclayo	SI	PTRD	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2008-2017	2008-I
Lambayeque	Ferreñafe	SI	PTRD	NIVEL II	SI	-	2008-2017	2008-I
Lambayeque	Lambayeque	SI	PTRD	NIVEL III	SI	-	2008-2017	2008-I
Lima	Lima	NO	NO	NO	NO	-	NO	-
Lima	Barranca	SI	PTRD	NIVEL II	SI	-	2011-2020	2009-II
Lima	Cajatambo	SI	PCR 2	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2007-2011	2007-II
Lima	Canta	SI	PTRD	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2009-2018	2008-II
Lima	Cañete	SI	PTRD	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2010-2019	2009-II
Lima	Huaral	NO	NO	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2010-2019	2009-II
Lima	Huarochirí	NO	NO	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2011-2020	2011-I
Lima	Huaura	SI	PTRD	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2008-2017	2008-I
Lima	Oyón	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2010-2019	2009-II
Lima	Yauyos	SI	PCR 2	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2003-2007	2011-I
Loreto	Maynas	SI	PTRD	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2011-2020	2011-I
Loreto	Alto Amazonas	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2008-2017	2008-I
Loreto	Loreto	NO	NO	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2011-2020	2011-I
Loreto	Mariscal Ramón Castilla	SI	PTRD	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2009-2018	2008-II
Loreto	Requena	NO	NO	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2011-2020	2011-I
Loreto	Ucayali	SI	PTRD	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2011-2020	2011-I
Loreto	Datem del Marañón	SI	PTRD	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2011-2021	2011-I
Madre de Dios	Tambopata	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2011-2020	2010-II
Madre de Dios	Manu	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2011-2020	2011-I
Madre de Dios	Tahuamanu	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2011-2020	2011-II
Moquegua	Mariscal Nieto	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	Observado	2011-I
Moquegua	General Sánchez Cerro	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2007-2011	2007-II
Moquegua	Ilo	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2009-II
Pasco	Pasco	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2007-2011	2007-II

## Resumen de Productos del PTRD por Provincias

Región	Provincia	Instituto Vial Provincial	Programa de creación del IVP (PCR I, PCR II, PTRD)	Nivel del Instituto Vial Provincial	Plan Vial Provincial Participativo	Año de actualización del PVPP	Año de vigencia del PVPP	Inventario Vial Georeferenciado (año de actualización)
Pasco	Daniel Alcides Carrión	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2009-2018	2009-II
Pasco	Oxapampa	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2013-2022	2012-I
Piura	Piura	SI	PTRD	NIVEL IV	SI	-	2010-2019	2009-II
Piura	Ayabaca	SI	PTRD	NIVEL III	SI	2013	2013-2022	2013-I
Piura	Huancabamba	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2003-2007	2013-I
Piura	Morropón	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2008-I
Piura	Paita	SI	PTRD	NIVEL I	NO	-	Reso. De Contra.	2014-I*
Piura	Sullana	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2008-2017	2008-I
Piura	Talara	SI	PTRD	SIN TIPOLOGIZAR	SI	-	2010-2019	2009-II
Piura	Sechura	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2007-2011	2007-II
Puno	Puno	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2008-II
Puno	Azángaro	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2009-2018 (observad	-
Puno	Carabaya	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	011-2020 (Observad	2007-II
Puno	Chucuito	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2003-2007	2014-I*
Puno	El Collao	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2009-2018	2009-II
Puno	Huancané	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2006-2010	2014-I*
Puno	Lampa	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2010-2019	2009-II
Puno	Melgar	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2006-2010	2012-I
Puno	Moho	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2010-2019	2009-II
Puno	San Antonio de Putina	SI	PCR 2	NIVEL III	SI	-	2006-2010	2013-I
Puno	San Román	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2008-II
Puno	Sandía	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2010-2019	2009-II
Puno	Yunguyo	SI	PCR 2	NIVEL I	SI	-	2007-2011	2007-II
San Martín	Moyobamba	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2007-2011	2007-II
San Martín	Bellavista	SI	PCR 2	NIVEL II	SI	-	2009-2018	2009-II
San Martín	El Dorado	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2009-2018	2009-II
San Martín	Huallaga	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2008-2017	2008-II
San Martín	Lamas	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2009-2018	2009-II
San Martín	Mariscal Cáceres	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2007-2011	2007-II
San Martín	Picota	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2006-2010	2013-I
San Martín	Rioja	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2007-2011	2007-II
San Martín	San Martín	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2003-2007	2010-II
San Martín	Tocache	SI	PCR 2	NIVEL IV	SI	-	2007-2011	2008-I
Tacna	Tacna	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2010-2019	2009-II
Tacna	Candarave	SI	PTRD	NIVEL II	SI	-	2009-2018	2008-II
Tacna	Jorge Basadre	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2009-II
Tacna	Tarata	SI	PTRD	NIVEL III	SI	-	2009-2018	2008-II
Tumbes	Tumbes	SI	PTRD	NIVEL II	SI	-	2009-2018	2009-II
Tumbes	Contralmirante Villar	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2009-2018	2008-II
Tumbes	Zarumilla	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2013-2023	2013-I
Ucayali	Coronel Portillo	SI	PTRD	NIVEL III	SI	-	2009-2018	2008-II
Ucayali	Atalaya	SI	PTRD	NIVEL III	SI	-	2009-2018	2012-II
Ucayali	Padre Abad	SI	PTRD	NIVEL III	SI	-	2008-2017	2008-I
Ucayali	Purús	SI	PTRD	NIVEL I	SI	-	2008-2017	2008-I
TOTAL			188.00				192.00	

Nota: El cuadro solo considera obras y productos terminados.

(\*) Fuente: Provias Descentralizado - 172 Inventarios Viales Georeferenciados de Provincias al 30 de junio de 2013.

(\*\*) Considera únicamente obras culminadas. Incluye 232.7 Km de 14 tramos que recibieron mantenimiento periódico 2 veces.





Resumen de Productos del PTRD por Provincias

Región	Provincia	Plan de Inversión Económica Provincial	Año de elaboración del PTP	Vigencia del PTP (años)	Nro. de Proyectos Prioritarios	Proyectos Vialer del PTP ejecutados	Verifica el Desarrollo Local implementado con el PTRD	Nro. de Proyectos a nivel de factibilidad	Planes de Desarrollo de la Cartera de Negocio	Nro. de Proyectos Formulados	Nro. de Proyectos con Financiamiento	Nro. de Medidas de política establecidas	Inversión de VOL (US\$)	Fondos movilizados (US\$)	Ratio de endeudamiento (%)	MEMVR crecidos con el PTRD	Participaciones de las MEMVR crecidas con el PTRD	Equipo- Equipado	Equipamiento de (1) 102 comp., 1 impresora, 1 escáner, 1 motocicleta, 1 GPS	
Piura	Piura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SI	6	
Piura	Ayabaca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	12.00	SI	6	
Piura	Huancabamba	1.00	2.007	4.00	27.00	-	SI	3	-	6	2	4	315,000	1,474,839	4.68	4	36.00	SI	6	
Piura	Morropón	-	-	-	-	-	SI	3	-	5	2	6	315,000	293,547	0.93	-	-	SI	6	
Piura	Piura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SI	6	
Piura	Suliana	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SI	6	
Piura	Talara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SI	6	
Piura	Sechura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SI	6	
Piura	Piura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Puno	Azúgar	1.00	2.007	4.00	49.00	2.00	SI	3	1	8	3	-	262,198	1,029,711	3.93	1	4.00	SI	6	
Puno	Carabaya	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	9.00	SI	6	
Puno	Chucuito	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	36.00	SI	6	
Puno	El Collao	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SI	6	
Puno	Huancané	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	12.00	SI	6	
Puno	Lampa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SI	6	
Puno	Melgar	-	-	-	-	-	SI	3	1	7	3	2	262,198	1,105,000	4.21	-	-	SI	6	
Puno	Moho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SI	6	
Puno	San Antonio de Putina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SI	6	
Puno	San Ramón	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SI	6	
Puno	Sandia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SI	6	
Puno	Yunguyo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7.00	SI	6	
San Martín	Mojabamba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
San Martín	Bellavista	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
San Martín	El Dorado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	10.00	SI	6	
San Martín	Hualfaya	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	8.00	SI	6	
San Martín	Lamas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
San Martín	Mariscal Cáceres	-	-	-	-	-	SI	3	1	3	-	2	255,000	97,000	0.38	-	-	SI	6	
San Martín	Picota	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
San Martín	Rioja	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
San Martín	San Martín	-	-	-	-	-	SI	3	1	3	-	3	255,000	205,901	0.81	2	11.00	SI	6	
San Martín	Tocche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Tarma	Tarma	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Tarma	Candorave	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Tarma	Jorge Basadre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Tarma	Tarata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Tumbes	Tumbes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Tumbes	Centralmante Villar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Tumbes	Zaramillo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Ucayali	Coronel Portillo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	18.00	SI	6	
Ucayali	Atalaya	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8.00	SI	6	
Ucayali	Padre Abad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	9.00	SI	6	
Ucayali	Puris	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
TOTAL		15.00	-	-	629.00	43.00	-	30	64	113	44	73	3,287,529	14,396,642	2.91	185	1,198	170	172	

Nota: El Cuadro solo considera obras y productos terminados.  
 (\*) Fuente: Provas Decentralizado - 172 Inventarios Viales Geográficos de Provincias al 30 de junio de 2013.  
 (\*\*) Considera únicamente obras culminadas. Incluye 232.7 Km de 14 tramos que recibieron mantenimiento periódico 2 veces











AVANCES FÍSICOS DE LAS OBRAS DE REHABILITACIÓN DE CAMINOS VECINALES - PTRD REGISTRADOS EN EL MÓDULO DE PLANIFICACIÓN, MONITOREO Y EVALUACIÓN SIGAT AL 15/04/2014

SWP	Tipo de Intervención	Tramo	Departamento	Provincia	Districto	Nº de Manifiestos	Longitud (Km)	Contrato	Monto total Contratado (S/.)	Monto total Ejecutado (S/.)	Ejec. física 2007	Ejec. física 2008	Ejec. física 2009	Ejec. física 2010	Ejec. física 2011	Ejec. física 2012	Ejec. física 2013	Ejec. física 2014	Ejecución Física Total (Km)	Estado	Estado del contrato	Situación Actual	
67366	Obras de rehabilitación	Chichán - Marcapomaucha	JUNIN	YULLI	MACAPOMA COCHA	9,877	40.00	2009-00178	2,378,965	1,550,909	-	-	-	32.80	-	-	-	-	32.80	Paralizado	Contrato	RESOLUCION R.D.1485-2010-MTC/21.22/11/2010	
50881	Obras de rehabilitación	Circuito de producción Km 15.5 Carretera Mazamari - Puerto Ocopa - Dos de Mayo	JUNIN	SATIPO	MAZAMARI	8,031	48.80	2009-00012	1,237,416	1,237,416	-	-	20.24	-	-	-	-	-	-	20.24	Paralizado	Contrato	TERMAL/F.R.D.1195-2011-MTC/21.14/11/2011
30134	Obras de rehabilitación	Huacra - Catarata - Caracol	JUNIN	CHINCHAMMA YO	SAN RAMON, PICHAMCOI	21,698	3.14	2010-00021	168,589	168,589	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Paralizado	Contrato	TERMAL/F.R.D. N°880-2010-MTC/21.03/09/2013
67404	Obras de rehabilitación	Otuzco - Tarmihual - Pango - La Libertad - Tambillo	LA LIBERTAD	OTUZCO	OTUZCO	9,112	41.15	2009-00456	2,203,606	406,527	-	-	-	7.39	-	-	-	-	7.39	Paralizado	Contrato	RESOLUCION R.D. 1180-2010-MTC/21.22/09/2010	
67365	Obras de rehabilitación	Santiago de Chuco - El Zuro - Callinay	LA LIBERTAD	CHUCO	SANTIAGO DE CHUCO	9,112	45.70	2008-00541	2,833,332	2,149,145	-	-	-	35.18	-	-	-	-	35.18	Paralizado	Contrato	RESOLUCION R.D. 142-2011-MTC/21.09/02/2011	
67478	Obras de rehabilitación	Chojata - San Miguel de Corrois - Loque - Luco - Exchaje - Pampilla - Yunga	MOQUEGUA	GENERAL SANCHEZ	CHOJATA, LLOQUE, SANCHEZ	8,113	43.17	2009-00296	1,358,903	786,639	-	-	11.24	-	-	-	-	-	-	11.24	Paralizado	Contrato	TERMAL/F.R.D.527-2013-MTC/21.31/05/2013
50496	Obras de rehabilitación	San José de Sisa - San Juan Salado	SAN MARTIN	EL DORADO	SAN JOSE DE SISA	5,901	7.66	2008-00384	246,255	215,439	-	-	6.67	-	-	-	-	-	6.67	Paralizado	Contrato	TERMAL/F.R.D. Nº 938-2010-MTC/21.04/08/2010	
						461.21			19,824,079	14,036,906	-	58.28	38.15	98.75						195.18			













AVANCES FÍSICOS DE LAS OBRAS DE MEJORAMIENTO DE CAMINOS DE HERRADURA - PTRD REGISTRADOS EN EL MÓDULO DE PLANIFICACIÓN, MONITOREO Y EVALUACIÓN SIGAT AL 14 DE ABRIL DEL 2014

SIIP	Tipo de Intervención	Título	Departamento	Provincia	Distrib.	Nº de Beneficiarios	Longitud (Km)	Contrato	Monto total Contratado (\$)	Monto total Ejecutado (\$)	Ejec. Física 2009	Ejec. Física 2010	Ejec. Física 2011	Ejec. Física 2012	Ejec. Física 2013	Ejec. Física 2014	Ejecución Física Total (Km)	Estado del Contrato	Situación Actual
67856	Obras de mejoramiento	Chingta - Llamellin - Huayallico - Carhuac	ANCASH	ANTONIO RAIMONDI	CHINGAS	2,271	15.73	2009-00035	91,334.83	-	-	-	-	-	-	-	-	Paralizado	Con Memorandum N° 13873-2012-MTC/21-LUGTR de fecha 07.06.2012 a OCE. Convenio pendiente de liquidar.
69008	Obras de mejoramiento	Toncoya - Macora - Condolapuana, Tramo II: Macora - Condolapuana	PIURA	AYABACA	LAGUNAS	1,365	11.11	2009-00081	101,307.65	34,470.84	-	-	-	-	-	-	-	Paralizado	RESOLUCION R.D.694-2011-MTC/21 23/06/2011
<b>Obras de Mejoramiento de Caminos de Herradura Turística</b>										<b>2,433.28</b>	<b>17,995.103</b>	<b>1,065.41</b>	<b>357.37</b>	<b>232.86</b>	<b>249.62</b>	<b>17.85</b>	<b>2,355.96</b>		
222374	Obras de mejoramiento	C.P de Tingo Viejo - Caserio Kuelap - C.A Kuelap	AMAZONAS	LUYA	TINGO	1,144	8.94	2012-00376	149,223.09	145,424.05	-	-	-	-	8.94	-	8.940	Concluido	R.D. N° 202-2014-MTC/21, de fecha 03/04/2014
224492	Obras de mejoramiento	Cumbemayo - Chetilla	CAJAMARCA	CAJAMARCA	CHETILLA	3,070	15.45	2012-00382	218,578.13	215,126.00	-	-	-	-	2.73	-	15.450	Concluido	Con R.D. N° 150-2014-MTC/21 de fecha 12/03/2014, se aprueba la Comisión de Recepción de Obra.
242721	Obras de mejoramiento	Vilcahuamán - Ruinas de Pillucho	AYACUCHO	VILCAS HUAMAN	VILCAS HUAMAN	524	7.80	2013-00180	169,933.16	169,933.16	-	-	-	-	7.80	-	7.800	Concluido	Con R.D. N° 014-2014-MTC/21 de fecha 09/01/2014 se designó la comisión de Recepción de Obra.
242763	Obras de mejoramiento	Antapite - Pulara	AREQUIPA	HUANAN	VILCAS HUAMAN	666	7.50	2013-00188	201,975.31	198,225.31	-	-	-	-	3.43	-	7.500	Concluido	Con R.D. N° 162-2014-MTC/21 de fecha 18.03.2014, se aprueba la Comisión de Recepción.
22171	Obras de mejoramiento	C.P Coporaque - Uyo Uyo	AREQUIPA	CAYLLOMA	COPORAQUE	794	5.05	2013-00032	208,811.58	208,811.58	-	-	-	-	5.05	-	5.050	Concluido	TERMINAL F.R.D. 1188-2013-MTC/21 05/11/2013
222306	Obras de mejoramiento	Cabanaconde - Quebrada Tapay - Obás	AREQUIPA	CAYLLOMA	CABANAONDE	696	18.15	2013-00023	371,611.02	365,061.01	-	-	-	-	18.15	-	18.150	Concluido	Con Memorandum N° 801-2014-MTC/21-LUGTR de fecha 26.04.2014 a UGAL. Liquidación Final
224518	Obras de mejoramiento	Cumbemayo - Magdalena	CAJAMARCA	CAJAMARCA	CHETILLA, MAGDALENA	2,641	25.63	2013-00035	669,564.17	530,238.91	-	-	-	-	6.92	13.13	20.051	Paralizado	Obra paralizada del 28/01/2014 al 11/05/2014.
22279	Obras de mejoramiento	C.P Cocachimba - Catarata Gocta	AMAZONAS	BONGARA	VALERA	936	5.82	2012-00385	25,594.55	11,374.55	-	-	-	-	-	-	-	Paralizado	TERMINAL F.R.D. 703-2013-MTC/21 24/07/2013
224873	Obras de mejoramiento	Institutas - Vichongo - Trankayoc	AYACUCHO	HUANAN	VICHONGO	749	7.08	2012-00367	121,486.54	82,296.23	-	-	-	-	4.83	-	4.827	Paralizado	RESOLUCION R.D.1134-2013-MTC/21 22/10/2013
224540	Obras de mejoramiento	Cajamarca - Granja Porrón y Aceños	CAJAMARCA	CAJAMARCA	CAJAMARCA	2,427	30.45	-	59,000.00	-	-	-	-	-	-	-	-	Programado	Con R.D. N° 97-2014-MTC/21 de fecha 11.02.2014, se cancela el proceso de selección.
225234	Obras de mejoramiento	San Francisco - Cotacota - Mirapata	CUSCO	ANTA	MOLLEPATA	1,612	34.00	-	109,508.28	-	-	-	-	-	-	-	-	Programado	Con R.D. N° 141-2014-MTC/21 de fecha 21/02/2014, se aprueba la Comisión de Recepción de Obra.
222279	Obras de mejoramiento	C.P Cocachimba - Catarata Gocta (Saldo de obra)	AMAZONAS	BONGARA	VALERA	936	5.82	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Programado	Con R.D. N° 134-2014-MTC/21 de fecha 21/02/2014, se aprueba la cancelación del proceso de selección C.N° 85-
							<b>171.69</b>		<b>2,315,286</b>	<b>1,917,491</b>				<b>2.73</b>	<b>60.81</b>	<b>24.23</b>	<b>87.77</b>		

















AVANCES FÍSICOS DE LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE CAMINOS VECINALES - PTRD REGISTRADOS EN EL MÓDULO DE PLANIFICACIÓN, MONITOREO Y EVALUACIÓN SIGAT AL 14 DE ABRIL DEL 2014

Table with 15 columns: Tipo de Intervención, Tramo, Departamento, Provincia, Distrito, Long., U.M., Comento, Monto total Contratista (S/), Monto total Ejecutado (S/), Eje. Rvta. 2007, Eje. Rvta. 2008, Eje. Rvta. 2009, Eje. Rvta. 2010, Eje. Rvta. 2011, Eje. Rvta. 2012, Eje. Rvta. 2013, Eje. Rvta. Total, Estado, Estado Contrato, Suminda.





AVANCES FÍSICOS DE LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE CAMINOS VECINALES - PTRD REGISTRADOS EN EL MÓDULO DE PLANIFICACIÓN, MONITOREO Y EVALUACIÓN SIGAT AL 14 DE ABRIL DEL 2014

Tipo de intervención	Tramo	Organización	Proyecto	Distrito	Local	U.S.A.	Contrato	Monto total Contratado (S/.)	Monto total Ejecutado (S/.)	Ejec. física 2007	Ejec. física 2008	Ejec. física (P) del 2009	Ejec. física 2010	Ejec. física 2011	Ejec. física 2012	Ejec. física 2013	Ejec. física total	Estado Contrato	Situación
								121.82	588.83	727.87	659.44	2,097.96							

Estado de la Red Vial Vecinal por Departamentos

Departamento	Camminos de Herradura		Red Vial Vecinal Total (km)		Asfaltado (km)			Afirmado (km)			Sin Afirmar (km)			Trocha (km)										
	2642.46	1,443.35	Red Vial Vecinal Registrada	Red Vial Vecinal No Registrada	Bueno	Regular	Malo	Sin Data	Total	Bueno	Regular	Malo	Sin Data	Total	Bueno	Regular	Malo	Sin Data	Total					
Amazonas	2642.46	1,443.35	301.66	1,745.01	-	-	-	-	998.17	166.18	704.36	127.63	417.01	537.02	4.02	417.01	115.99	-	537.02					
Ancaash	2214.02	3,466.20	4,266.67	7,732.87	100.25	25.64	12.00	-	137.89	329.51	923.19	168.39	856.87	1,621.53	226.68	856.87	537.98	-	1,621.53					
Apurimac	1734.52	1,887.13	3,124.81	5,011.94	0.99	6.28	-	-	7.27	224.12	675.20	19.46	1,063.47	1,581.26	87.12	1,063.47	430.66	-	1,581.26					
Arequipa	1481.96	4,618.97	1,380.07	5,999.04	351.70	35.45	20.57	-	407.71	118.96	447.80	183.15	62.88	299.09	46.67	1,739.40	2,756.26	-	2,990.99					
Ayacucho	3273.39	1,944.36	5,962.44	7,906.80	31.61	0.87	-	-	32.48	626.57	823.09	188.50	974.68	1,233.12	238.90	974.68	1,233.12	-	2,446.70					
Cajamarca	2137.52	4,182.14	7,201.70	11,383.85	1.81	21.79	14.35	-	37.95	1,673.11	1,948.04	428.80	1,119.84	1,788.91	139.52	1,119.84	529.54	-	1,788.91					
Cusco	3075.55	2,442.10	7,157.61	9,599.71	84.89	28.76	7.41	-	121.06	846.70	1,243.21	430.55	638.70	1,696.55	257.13	638.70	725.63	75.10	1,696.55					
Huancaavelica	1048.68	2,060.46	3,250.55	5,311.02	0.66	-	-	-	0.66	664.38	439.37	69.02	1,282.68	1,847.00	28.28	1,282.68	536.05	-	1,847.00					
Huánuco	1742.57	2,547.67	3,060.91	5,608.57	3.39	0.82	-	-	4.20	652.58	1,260.48	176.18	741.78	1,431.48	131.74	741.78	557.97	-	1,431.48					
Ica	259.24	1,992.42	16.92	2,009.34	45.34	24.70	12.00	-	82.04	54.54	63.77	12.16	55.70	93.94	11.61	55.70	26.63	-	93.94					
Junín	858.92	3,949.75	4,574.36	7,924.10	174.43	46.47	4.61	-	225.51	559.89	1,731.27	187.02	1,401.25	2,719.42	75.41	1,401.25	1,090.61	152.15	2,719.42					
La Libertad	1045.92	4,490.86	112.63	4,603.49	82.05	74.54	7.78	-	164.36	128.57	446.55	98.16	491.68	736.53	17.74	491.68	227.11	-	736.53					
Lambayeque	20.09	2,021.20	94.69	2,115.89	7.11	10.99	9.44	-	27.53	-	70.27	268.52	-	338.79	-	115.41	484.63	-	600.03					
Lima	1311.63	1,822.24	2,465.04	4,287.28	54.37	54.84	8.94	62.37	180.51	49.76	367.25	92.03	783.45	1,411.77	104.18	783.45	495.53	28.62	1,411.77					
Loreto	1612.02	100.69	336.23	436.92	13.52	5.57	-	-	19.08	27.57	20.65	2.06	9.95	47.10	-	9.95	37.15	-	47.10					
Madre De Dios	242.23	718.03	697.99	1,416.02	1.41	3.66	-	-	5.07	158.21	276.67	1.54	301.33	688.94	51.70	301.33	335.91	-	688.94					
Moquegua	640.3	502.57	759.27	1,261.84	92.28	5.93	-	-	98.21	14.39	204.97	95.77	95.05	154.89	-	95.05	59.84	-	154.89					
Pasco	1093.89	1,832.80	218.18	2,050.98	-	-	-	-	-	139.06	427.00	46.28	418.86	945.85	-	418.86	526.99	-	945.85					
Piura	760.69	2,447.38	3,795.92	6,243.30	90.29	46.54	48.71	-	185.54	207.36	405.72	105.28	984.69	1,571.50	210.31	984.69	343.24	33.26	1,571.50					
Puno	725.3	1,878.97	5,714.39	7,593.36	35.30	6.20	-	-	41.49	554.09	395.22	63.98	1,441.38	2,570.02	666.19	1,441.38	441.84	20.61	2,570.02					
San Martín	1693.65	3,394.92	288.45	3,683.37	0.09	-	-	8.79	0.09	194.91	1,201.41	352.92	333.18	661.58	7.89	333.18	370.51	8.79	661.58					
Tacna	201.05	1,384.70	-	1,384.70	83.87	50.75	16.90	-	151.52	31.22	270.45	-	151.38	276.79	29.20	151.38	96.21	-	276.79					
Tumbes	45.79	469.37	60.70	530.07	8.57	0.75	-	-	9.32	14.84	9.67	23.74	99.45	162.04	29.62	99.45	32.97	-	162.04					
Ucayali	427.64	1,345.77	47.44	1,393.21	10.34	-	-	-	10.34	-	9.27	8.66	278.54	536.02	12.77	278.54	244.71	-	536.02					
<b>Total</b>	<b>30,289.03</b>	<b>52,344.05</b>	<b>54,888.62</b>	<b>107,232.66</b>	<b>1,274.25</b>	<b>450.52</b>	<b>162.70</b>	<b>71.16</b>	<b>1,949.84</b>	<b>7,436.51</b>	<b>14,364.86</b>	<b>3,149.78</b>	<b>14,119.22</b>	<b>25,089.15</b>	<b>2,350.28</b>	<b>14,119.22</b>	<b>9,546.73</b>	<b>318.53</b>	<b>26,425.96</b>					
																				<b>1,314.36</b>	<b>18,615.33</b>	<b>32,939.69</b>	<b>876.13</b>	<b>55,748.92</b>

Fuente: Inventarios Viales Georeferenciados al 30 de abril de 2014

INFORME DE CIERRE DEL PROGRAMA

# ANEXO II

---

Evaluación Económica del PTRD al cierre de su  
implementación



**PROGRAMA DE TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO**

**EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PROGRAMA DE  
TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO AL CIERRE DE  
SU IMPLEMENTACION**

**Informe Final Producto 2**

**Consultor: Walter Raul Ramirez Eslava**

Preparado para:

**PROVIAS DESCENTRALIZADO**

LIMA – PERÚ

Mayo, 2014

## Contenido

INTRODUCCIÓN.....	3
I. OBJETIVO.....	5
II. DESCRIPCIÓN METODOLÓGICA.....	5
III. DATOS DE ENTRADA.....	7
IV. RESULTADOS DE LA EVALUACION.....	13
CONCLUSIONES.....	18
BIBLIOGRAFIA.....	19
ANEXOS.....	20

## INTRODUCCIÓN

El Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD) se desarrolló en el periodo comprendido entre los años 2007 y 2013. Este Programa estuvo a cargo de Provías Descentralizado, Unidad Ejecutora del Viceministerio de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El PTRD tuvo como objetivo general el de *“Contribuir al desarrollo y a la superación de la pobreza rural, mediante la mejora del acceso a bienes, servicios y oportunidades generadoras de ingresos, la integración de la población rural y la reducción de los costos de transporte, dado por la mejora de la dotación y calidad de la provisión pública descentralizada de la infraestructura de transporte rural”*. En este marco, desarrolló, rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales y mejoramiento de caminos de herradura.

En términos de cobertura, el PTRD tuvo un alcance geográfico nacional, con excepción de Lima Metropolitana y el Callao, abarcando un total de 193 provincias. Al año 2013, el PTRD había rehabilitado alrededor 3 mil kilómetros de caminos vecinales y 2 mil kilómetros de caminos de herradura (Macroconsult-Cuanto, 2014).

En la fase de formulación del PTRD, se reportó una evaluación económica del Programa, para los diversos tipos vías clasificados según niveles de tráfico. Para vías de bajo tráfico se utilizó el análisis costo efectividad y para caminos de medio y alto tráfico se efectuó el análisis costo beneficio. La evaluación estimó que el Programa tendría un Tasa Interna de Retorno del 29.2 por ciento y un Valor Actual Neto de (VAN) de 13.9 millones de dólares americanos. El Análisis de sensibilidad, en un escenario de aumento de los costos en un 20% y disminución de beneficios en un 20%, reportó una Tasa Interna de Retorno del 16,2 por ciento, que todavía fue satisfactoria, dado que la tasa de descuento utilizado en la evaluación fue del 14%. La tabla siguiente, muestra los resultados reportados en la evaluación ex ante.

**Tabla 01: Resultados de la evaluación económica ex-ante**

Tipos de vías	Longitud (km)	Tráfico motorizado (IMD)	Tráfico no motorizado (personas/día)	Inversión (M US\$)	Inversión (M US\$/km)	VAN (M US\$)	TIR (%)
Caminos rurales con IMD < 15	1,610	NA	NA	25.6	15,900	NA	NA
Caminos rurales con 15<IMD<50	1,207	20	30	19.2	15,900	7.71	26.5%
Caminos rurales con IMD > 50	183	65		2.9	15,900	2.72	40.0%
Caminos de transito no motorizado TNM	2167		30	5.0	2,310	3.48	32.0%
<b>Total</b>	<b>5,167</b>	<b>33.47</b>		<b>52.7</b>		<b>13.91</b>	<b>29.2%</b>

Fuente: Project Appraisal Document (World Bank, 2007).

Si bien el objetivo principal del análisis económico de un proyecto o de una intervención es ayudar a diseñar y seleccionar alternativas que contribuyan al bienestar de un país y es más útil cuando se usan al comienzo del ciclo del proyecto (Belli, Anderson, Barnum, Dixon, & Tan, 1998), los instrumentos del análisis económico pueden ayudar también a responder interrogantes sobre el impacto del proyecto en el ámbito de intervención, en la sociedad, en el fisco, y en las partes interesadas. El presente análisis se desarrolla con este último propósito, por encargo de Provias Descentralizado.

## I. OBJETIVO

Reportar el análisis económico ex post del Programa de Transporte Rural Descentralizado – PTRD, ejecutado por Provias Descentralizado entre los años 2007 y 2013, a fin de evaluar la rentabilidad económica de las inversiones efectuadas por el Programa y comparar con los indicadores de análisis económico ex ante.

## II. DESCRIPCIÓN METODOLÓGICA

En la evaluación ex ante reportado, en el documento “Project Appraisal Document” - PAD (World Bank, 2007), las vías que forman del PTRD son clasificadas en: (i) caminos rurales de bajo tránsito, típicamente con tráfico inferior a 15 unidades diarias medido por el índice medio diario (IMD); (ii) caminos rurales de volumen medio, por lo general con un tráfico diario medio, cuyo IMD fluctúa entre 15 y 50 vehículos por día; (iii) los caminos rurales de gran volumen, típicamente con un tráfico diario cuyo IMD es superior a 50 vehículos por día; y, (iv) las vía o caminos de herradura para transporte no motorizado (TNM).

Para la evaluación económica ex post se han utilizado los mismos procedimientos metodológicos desarrollados en el documento de evaluación ex ante (Project Appraisal Document - PAD ) de la solicitud de financiamiento presentando al Banco Mundial. Éstas han consistido en: análisis Costo Efectividad para la vías de bajo transito; y, el análisis Costo Beneficio para las vía de transito medio y alto.

Adicionalmente, a sugerencia del equipo de Provias Descentralizado, se incluyó también en el análisis costos efectividad a los caminos de herradura. La tabla siguiente, resume los tipos de análisis efectuados según rango de tráfico de las vías.

**Tabla 02: tipos de análisis utilizados en la evaluación económica ex post**

Rangos de Trafico	Tipo de análisis
IMD < 15	Costo Efectividad
15 < IMD < 50	Beneficio Costo (VAN, TIR)
IMD > 50	Beneficio Costo (VAN, TIR)
Vías de TNM (caminos de herradura)	Costo Efectividad; Beneficio Costo (VAN, TIR)

## El análisis Costo Efectividad (CE)

Compara los costos de inversiones efectuadas en el PTRD y la efectividad de éstas inversiones en términos de beneficiarios atendidos. Se opta por este análisis debido a las dificultades para la monetización de los beneficios que generan este tipo de vías que, además de los beneficios expresados en ahorros de costos operativos vehiculares o de reducción del tiempo para los usuarios, también tienen beneficios sociales, consistentes en la mejora de oportunidades socioeconómicas para la población rural. Por ello, el análisis costo efectividad compara alternativas que maximizan el número de beneficiarios de un monto de inversión dada.

Los beneficiarios de la intervención, considerados en PAD del PTRD, fueron las personas que viven en el área de influencia directa del proyecto, que comprende una banda de 5 km en torno al derecho de vía (2.5 km a cada lado).

El costo del proyecto, es calculado con el Indicador de Costo Efectividad (ICE), definido como el Valor Actual (VA) de las inversiones, supervisión, mitigación ambiental y de mantenimiento durante todo el periodo del proyecto (2007-2013). El umbral máximo aceptable del Indicador Costo-Efectividad planteado en el PAD fue de US. \$ 100 por persona beneficiaria, el mismo que fue establecido sobre la base de la experiencia de los sub-proyectos de las dos primeras fases del Programa de Caminos Rurales.

Formalmente el indicador de costo efectividad se expresa mediante la siguiente relación:

$$ICE = \frac{VA C}{N^{\circ} \text{ de beneficiarios}} = \frac{\sum_{2007}^{2014} c_i / (1 + r)^n}{N^{\circ} \text{ de beneficiarios}}$$

Donde VA C, representa el Valor Actual de los costos o inversiones efectuadas;  $c_i$ , el flujo del costo nominal en el año  $i$ ;  $r$  es la tasa descuento anual el mismo que equivale al 14%.

## El análisis beneficio-costos (BC)

Este análisis se desarrolla para caminos rurales de medio y alto volumen de tráfico y trochas peatonales. Este tipo de vías generan beneficios económicos, no sólo aliviando el aislamiento, sino principalmente mediante la reducción de los costos de transporte para el tráfico de larga distancia a través de los cuales

se transporta normalmente la carga y de este modo ayuda a mejorar el desarrollo económico regional. Los indicadores utilizados en este análisis son respectivamente, la Tasa de Interna de Retorno (TIR) y el Valor Actual Neto (VAN).

La tasa de descuento utilizado para los cálculo de los indicadores de costo beneficio en el análisis económico ex ante fue del 14%. Para el análisis ex post, a efectos de comparación, se utiliza la misma tasa de descuento, no obstante que para el país, esta tasa ha sido modificada, estando actualmente en 9%.

El análisis beneficio-costos para la evaluación ex post, al igual que en la evaluación ex ante, es efectuada mediante el uso del modelo de RED (Road Economic Desition Model), desarrollado por el Banco Mundial para la evaluación económica de las inversiones y las alternativas de mantenimiento de caminos de bajo volumen o vías similares (Archondo-Callao, 2004).

El modelo RED adopta el enfoque del excedente del consumidor. Para estimar los beneficios del Proyecto evalúa los siguientes parámetros básicos: cambios en los costos de operación vehicular; variaciones en el costos de tiempo de traslado; el ahorro de costes de accidentes o cambios en costos de seguridad vial; y, otros impactos adicionales, sean éstos sociales o ambientales.

El modelo básico del beneficio neto (BN) utilizado en el RED es el siguiente:

$$BC = f(\Delta COV, \Delta TT, \Delta SV, \Delta IA, \Delta DL, \Delta C)$$

donde:

$\Delta$ : Cambio de la variable (proyecto alternativo respecto al proyecto base)

COV: Costo de operación vehicular

TT: Tiempo de traslado

SV: Seguridad vial o ahorros de costos en accidentes

IA: Impactos adicionales (ambiental, social / negativo o positivo)

DL: Desarrollo local

C: Costo total de inversión y mantenimiento

### **III. DATOS DE ENTRADA**

#### **Cambios en los costos de operación vehicular.**

Costos de operación vehicular se estimaron para los cinco tipos de vehículos motorizados, las que se muestran en la tabla 03. Tal como se muestra en la

mencionada tabla, los costos unitarios de la mayoría de los rubros incluidos en la evaluación, aumentaron considerablemente en los últimos años.

Para la actualización de estos costos al año 2013, se consultaron múltiples fuentes de información disponibles. Para los parámetros que no fueron posibles verificar valores actualizados, se deflactaron con índices de variación de precios reportados por el Instituto Nacional de Estadística - INEI.

**Tabla 03: Costos de operación vehicular**

Costs	Datos de la evaluación ex antes					Datos de la evaluación ex post				
	Autos	Vehículos 4X4	Bus	Camiones ligeros	Camiones medianos	Autos	Vehículos 4X4	Bus	Camiones ligeros	Camiones medianos
<i>Costos económicos unitarios</i>										
Costo de vehículo nuevo (US. \$ / vehículo) 1/	11,855	18,579	89,700	69,000	86,250	11,784	18,468	89,162	68,586	85,733
Costo de los neumáticos nuevos (US. \$ / neumático) 2/	37.40	63.80	274.10	110.90	274.10	46.9	80.1	344.1	139.2	344.05
Costo del Combustible (US. \$ / litro) 3/	0.49	0.49	0.53	0.53	0.53	1.29	1.33	1.33	1.33	1.33
Costo Lubricante (US. \$ / litro) 2/	2.66	2.66	2.66	2.66	2.66	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34
Costo laboral de mantenimiento (US. \$ / hora) 3/	2.07	2.07	2.39	2.39	2.39	3.77	3.77	4.35	4.35	4.35
Costo de tripulación (US. \$ / hora) 4/	-	0.80	2.79	1.68	2.15	-	1.46	5.08	3.06	3.91
Tiempo de Pasajeros (US. \$ / hora) 5/	1.22	1.22	0.61	0.61	0.61	2.67	2.67	1.22	1.22	1.22
Retraso/retención de carga (US. \$ / hora) 2/	-	0.09	0.09	0.09	0.09	-	0.11	0.11	0.11	0.11
<i>Utilización y carga</i>	25,000	40,000	120,000	60,000	90,000	25,000	40,000	120,000	60,000	90,000
Kilómetros recorridos por año (km)	480	960	2,496	1,440	2,400	480	960	2,496	1,440	2,400
Horas conducidas por año (hr)	10	8	10	8	10	10	8	10	8	10
Tiempo de vida (años)	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0
Porcentaje de tiempo para uso privado (%)	3	3	40	1	1	3	3	40	1	1
Número de pasajeros	1.37	2.18	13.63	6.86	15.4	1.37	2.18	13.63	6.86	15.4

Fuente: Año 2006, PAD; Año 2013, elaboración propia en base diversas fuentes.

1/. Actualizado con índice de precios del rubro maquinaria y equipo del Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI.

2/. Actualizado con índice de precios al consumidor del Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI.

3/. INEI, 2013. Precios de diciembre del 2013. Equivalencia: 3.79 litros/galón.

4/. Valores proyectados con el índice de remuneraciones del INEI.

5/. Elaboración propia con la metodología del PAD; Tabla 05.

6/. Los mismos valores para los años 2006 y 2013.

### Los costos de inversión

Los datos de Provias Descentralizado indican un incremento en los costos totales y costos unitarios de inversión previstos al inicio del Programa. En la



rehabilitación de caminos, los costos estimados en la evaluación ex ante fueron de 47.7 millones de dólares y, al año 2013, el PTRD había invertido 81.4 millones de dólares. Igualmente en mantenimientos periódicos, los costos totales pasaron de 31.4 a 40.0 millones de dólares americanos. Estos incrementos, fueron contemplados en la reestructuración del PTRD en el año 2010.

La tabla 04 muestra la comparación de costos de inversión utilizados para las evaluaciones ex ante y ex post respectivamente.

Tabla 04: Costos promedio del PTRD (actualizado al 2013)

Componente	Datos de evaluación ex ante			datos de evaluación ex post		
	Costo Unitario (US \$ /km)	Km	Costo Total (US \$)	Costo Unitario (US \$ /km)	Km	Costo Total (US \$)
Rehabilitación de Caminos Rurales	15,900	3,000	47,700,000	26,403	3,082	81,382,355
Mantenimiento Periódico	2,800	11,200	31,360,000	5,210	7,678	40,005,644
Mantenimiento Rutinario	900		-	1,279	2,477	3,169,321
Mejoramiento de Caminos de Herradura	2,310	2,167	5,005,770	2,730	2,344	6,399,821

Fuente: Provias Descentralizado.

### Promedio de tráfico diario anual

La información sobre los niveles de tráfico de vehículos fue obtenido de una muestra de 53 expedientes de estudios definitivos de rehabilitación y mejoramiento de vías para las cuales se han reportado niveles de tráfico, complementados con reportes de conteos de tráfico en el documento de evaluación de impacto (Macroconsult-Cuanto, 2014). En el anexo A-1 se muestra la tabla de tráfico

En la evaluación de impacto, fueron encuestados miles de hogares del área de influencia de los caminos vecinales intervenidos por el PTRD y otras vías de control con características similares (un análisis similar se realizó también para los caminos de herradura). Este estudio encontró que las rehabilitaciones de carreteras aumentó el tráfico de automóviles en un 58 por ciento. Esto fue considerado en la composición de tráfico de la Tabla 05, obtenidas a partir de datos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC. El tráfico total en las carreteras no intervenidas fue del 18% más bajo que para los caminos intervenidos debido a este aumento en el tráfico de automóviles.

El estudio de evaluación de impacto también encontró que los tiempos de viaje a algunos de los destinos disminuyeron.

Tabla 05: rango de tráfico vehicular

Clase de vías	Longitud (km) 2013	Tráfico vehicular por día (2013)	Tráfico peatonal por día	Inversión (Miles de US. \$)	Inversión (Miles US \$/km)
<b>Evaluación ex ante 2007 (*)</b>					
IMD < 15	1,600	NA	NA	25.6	15,900
15 < IMD < 50	1,207	20	30	19.2	15,900
IMD > 50	183	65		2.9	15,900
Vías de TNM	2,167		30	5	2,310
Total	5,167	33.47		52.7	
<b>Evaluación ex post 2013</b>					
IMD < 15	549.67	8.92		10.6	19.28
15 < IMD < 50	2,010.69	28.55		57.3	28.51
IMD > 50	522	78.2	-	13.5	25.78
Vías de TNM	2,343.97	-	-	6.4	2.73
Total	3,082.35	33.47	-	87.8	16.18

(\*) Datos reportado en el PAD (World Bank, 2007)

### Costo de tiempos de pasajeros y peatones

El valor del tiempo de los usuarios de automóviles y de vehículos 4x4 se estimó en US. \$ 2.67 por hora/pasajero, con los siguientes supuestos: un ingreso promedio de 1,638 Nuevos Soles por mes; 176 horas de trabajo al mes; 70% de proporción de viajes con motivos laborales; y, un 25% de proporción del costo del tiempo para viajes no laborales. Para los pasajeros de autobuses y de camiones, se asume los mismos supuestos consignados para los pasajeros de automóviles, excepto el monto del ingresos mensual el cual es equivalente al salario mínimo vital del vigente en el año 2013 (S/ 750.00)<sup>1</sup>. El tipo de cambio para la conversión de los valores es de 2.703 Nuevos Soles por dólar americano, equivalente al tipo de cambio oficial reportado al diciembre del año 2013.

Para los usuarios o peatones de caminos de herradura o caminos rurales, el valor del tiempo se estimó en US. \$ 0.73 por hora en base a los siguientes supuestos: un ingreso promedio de 25 soles por día; 176 horas de trabajo al mes; 50% de proporción de viajes con motivos laborales; y, los un valor del tiempo nulo para viajes no laborales.

La tabla siguiente muestra los valores resultantes de los cálculos de costo del tiempo.

<sup>1</sup> Este valor, en la evaluación ex ante fue de 450 Nuevos Soles. Éste era valor del salario mínimo vital en el año de evaluación.

Tabla 06: Costo de tiempos de pasajeros y peatones

TIPO DE VEHÍCULO	Número de pasajeros	Datos para la evaluación ex ante		Datos para la evaluación ex post	
		Costo de tiempo de pasajero (US \$/pas-hr)	Costo de tiempo de retención de carga	Costo de tiempo de pasajero (US \$/pas-hr)	Costo de tiempo de retención de carga
Automóvil mediano	3	1.22	0	2.67	0
Vehículos con tracción en las 4 ruedas	3	1.22	0.11	2.67	0.11
Autobús mediano	40	0.61	0.11	1.22	0.11
Camión liviano	1	0.61	0.11	1.22	0.11
Camión mediano	1	0.61	0.11	1.22	0.11
Camión pesado	1	0.61	0.11	1.22	0.11
Camión articulado	1	0.61	0.11	1.22	0.11
Peatón	1	0.31	0.11	0.73	0.11
Tracción animal	0	0.31	0.00	1.22	0.00

Fuente: PAD; Elaboración propia.

### Costos de accidentes

Se han considerado los mismos valores consignados en la evaluación ex ante, pues en la evaluación de impacto no fueron calculados estos costos y es razonable que estos costos unitarios se hayan mantenido en el tiempo. Adicionalmente a ello, se agregó el costo promedio por accidente, en base los reportes de (Rizzi, 2005).

Tabla 07: Costos de accidentes (por vehículo)

COSTO	Costos en dólares
Costo medio por accidente	96,500.00
Costos por tipo de accidente	
▯ Con muertes	100,000.00
▯ Con lesiones	5,000.00
▯ Daños materiales solamente	500.00

Fuente: PAD

### Composición de tráfico y tasa de crecimiento

La composición del tráfico fue actualizada en base a las estadísticas de flujo de transporte del país, obtenido de las estadísticas de Índice Medio Diario del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC reportado para más de 300 tramos viales del país (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2014). La tasa de crecimiento promedio del tráfico, fue calculado en base a la

proyecciones del flujo de tráfico para el Perú, reportado por el MTC al año 2013 (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2014) el mismo que representa un 2.62 por ciento de incremento promedio anual. Se asume que esta tasa es igual para todo tipo de vehículos (Anexo A-3).

Las tablas 08 y 09 muestran respectivamente la composición de tráfico, las tasas de crecimiento del tráfico así como el Índice medio de volumen diario anual de tráfico (IMD), por tipo de vehículo y rango de IMD.

**Tabla 08: Composición del tráfico**

Rubros	Autos	Vehículos 4X4	Buses	Camiones livianos	Camiones Medianos
Promedio 2007 PAD, composición de tráfico (%)	46%	24%	2%	12%	16%
Tasa de crecimiento de tráfico 2007 PAD	3.5%	3.5%	2.5%	2.5%	2.5%
Promedio 2013 PAD, composición de tráfico (%)	38%	28%	9%	14%	11%
Tasa de crecimiento de tráfico 2013	2.62%	2.62%	2.62%	2.62%	2.62%

**Tabla 09: Niveles de tráfico**

Rango de tráfico	Autos	Vehículos 4X4	Buses	Camiones livianos	Camiones Medianos
IMD < 15	3.37	2.52	0.77	1.26	0.99
15 < IMD < 50	10.80	8.07	2.46	4.05	3.17
IMD > 50	29.59	22.11	6.74	11.08	8.68
Vías de TNM	-	-	-	-	-
Total	12.67	9.46	2.88	4.74	3.71

#### IV. RESULTADOS DE LA EVALUACION

Al igual que en la evaluación ex -ante, la evaluación ex-post se realizó para cuatro (04) tipos de vías, los que son representativos de la mayoría de las inversiones efectuadas por el PTRD.

Para los caminos rurales con IMD menor de 15 vehículos por día y caminos de herradura, se utilizó el análisis costo efectividad. Para los caminos rurales con IMD comprendidos entre 15 y 50 vehículos por día, así como para las carreteras con IMD mayor a 50 vehículos por día, se utilizó el análisis costo beneficio, siguiendo los mismos procedimientos utilizados en la evaluación ex ante a fin de facilitar la comparación de los resultados. Adicionalmente, y debido a que en la evaluación ex ante, los caminos de herradura fueron incluidos en el análisis costo beneficio, en la evaluación ex post, también se efectuó dicho análisis para este tipo de vías.

##### **Vías de bajo volumen de tráfico y caminos de herradura**

Tal como fue mencionada en la sección II del presente documento, las vías rurales de bajo volumen de tráfico y caminos de herradura favorecen la movilidad y accesibilidad de pobladores en lugares aislados o relativamente aislados, puestas éstas vías se constituyen en el único medio de conexión para llegar a sus destinos. Debido a las dificultades de monetización de los múltiples beneficios sociales, la evaluación económica de las inversiones en estas vías, se efectúa mediante la técnica de costo efectividad.

Las inversiones totales del PTRD en las vías con IMD < 15 vehículos por día, en el periodo analizado, asciende a **16.2** millones de dólares americanos (Anexo A-6), el cual, actualizado a la tasa de descuento del 14% equivale a **16.96** millones de dólares americanos. El número total de beneficiarios de este tipo de vías, estimados a partir de la información consolidada en la Tabla 10 asciende 205 mil personas aproximadamente. Con esta información el índice costo efectividad resultante es de **82.72** dólares americanos por persona beneficiaria, valor inferior al umbral de 100 dólares americanos establecidos para la viabilidad de los proyectos viales del PTRD.

Tal como se muestra en la tabla 10, inclusive las inversiones en rehabilitaciones de vías, que son las más costosas dentro de las inversiones del PTRD, el valor es de 55.76 dólares americanos por persona beneficiaria, todavía distante del umbral. Los indicadores de costo efectividad para mantenimiento periódico y

mantenimiento rutinario, son de 24.9 y 2.03 dólares americanos por persona beneficiaria respectivamente.

Tabla 10: Resultados del Análisis Costo-Efectividad para vías con IMD < 15 (\*)

Año base : 2007  
 Tasa de descuento anual : 14%  
 Número de beneficiarios/km (\*\*): 373.15

Componente	Valor Actual Neto (VAN)	Número de beneficiarios	Indicador de Costo Efectividad - ICE
Rehabilitación de Caminos Rurales	11,434,586.09	205,077	55.758
Mantenimiento Periódico	5,111,361.50	205,077	24.924
Mantenimiento Rutinario	417,431.09	205,077	2.035
<b>Total</b>	<b>16,963,378.69</b>	<b>205,076.77</b>	<b>82.717</b>

(\*) Elaborado en base a la información

(\*\*) Provias Descentralizado – Resumen de productos PTRD.

El indicador de costo efectividad estimado en la tabla 10, también es inferior a los indicadores reportados en el PAD, para la evaluación del primer año del PTRD, en el cual se muestran resultados que varían entre 10.5 y 96.6 dólares americanos por persona beneficiaria.

Con estos resultados se evidencia que las inversiones efectuadas por el PTRD, han tenido, efectos previstos en la etapa de formulación del Programa en términos de beneficiarios atendidos.

En el caso de los caminos de herradura o vías de tráfico no motorizado (TNM), según los reportes de Provias descentralizado, en el periodo de evaluación fueron invertidos 17,3 millones de nuevos soles (US \$ 6.4 M) (ver Tabla 04), lo cual equivale, en valores actualizados, a 6.27 millones de dólares americanos. Los beneficiarios totales atendidos por la rehabilitación de estas vías alcanzaron a 527,128 personas, con lo cual el indicador de costo efectividad resultante es equivalente a **11.902 US \$/persona beneficiaria**, tal como se muestra en la tabla siguiente.

Tabla 11: Resultados del Análisis Costo-Efectividad para Caminos de Herradura

Año base : 2007  
 Tasa de descuento anual : 14%

Componente	Valor Actual (VA) de los costos de inversión	Número de beneficiarios	Índice de Costo Efectividad - ICE
Mejoramiento de Caminos de Herradura	6,274,101.08	527,128	11.902

En resumen, el análisis costo efectividad, reportando en el presente estudio muestra que las inversiones en vías de bajo volumen de tráfico y caminos de herradura han tenido los efectos esperados en la etapa de formulación del proyecto, en el cual se planteaba atender únicamente aquellas vías con indicadores de costo efectividad

menores de 100 dólares americanos. Este resultado, sugiere también que las inversiones fueron efectuadas en zonas alta densidad de población rural, lo cual incide en la disminución de costo por beneficiario de las inversiones efectuadas.

#### Vías de medio y alto tráfico

Para las vías de mediano y alto volumen de tráfico y caminos de herradura, el análisis beneficio costo tiene los siguientes supuestos: Un horizonte de evaluación de 10 años; tasa de descuento del 14%; costos de operación vehicular y costo del tiempo de usuarios actualizados según las tablas precedentes; y, los mismos parámetros de rugosidad de las vías respecto a la evaluación ex ante.

La Tabla 12, muestra los resultados del análisis beneficio-costo. Respecto a la evaluación ex ante, presentada en la Tabla 01, se evidencia un incremento sustantivo de la rentabilidad de las vías de medio y alto tráfico, con lo cual se corrobora la viabilidad de las inversiones efectuadas. Igualmente, para los caminos de herradura, la tasa interna de retorno es del 66.9%, mayor a la tasa de descuento del 14% incluida en la evaluación, esto evidencia que las inversiones en estas vías son también económicamente rentables.

**Tabla 12: Resultado del análisis ex post**

Clase de vías	Longitud (km) 2013	Beneficiarios por km en promedio	Tráfico vehicular por día (2013) (*)	Inversión (Miles de US. \$)	Inversión (Miles US \$/km)	VAN (Miles de US \$)	TIR
IMD < 15	549.67	238.21	8.92	10,597	19.28	NA	NA
15 < IMD < 50	2,010.69	348.25	28.55	57,326	28.51	61.6	47.5
IMD > 50	522.00	563.52	78.20	13,460	25.78	24.2	61.2
Vías de TNM	2,343.97	-	-	6,400.00	2.73	22.5	66.9
Total	5,426.32	365.08	33.47	87,782		108.3	54.6%

\* El tráfico en las carreteras no intervenidos fue del 18 % más bajo.

Los resultados de la evaluación ex post muestran que, a pesar del incremento de los costos de inversión, y más aún del aumento de los costos unitarios de inversión que pasaron de US 10.2 US \$ /km previstos en el año de formulación (2006) a US \$ 26.4 por kilómetro a la finalización del PTRD en el 2013, las inversiones del PTRD fueron más rentables que los previstos en la evaluación ex ante. Así, en la evaluación ex post, se reporta un Valor Actual de **108.3** millones de dólares americanos muy superior 13.9 Millones de dólares americanos estimados al inicio de del PTRD; igualmente la Tasa Interna de Retorno de 54.6% es bastante más alta de la tasa de descuentos del 14% y de los resultados de la evaluación ex ante estimado en 29.2%. (Ver tabla 13)

**Tabla 13: Resultado de la evaluación económica**

Rubros	Ex ante	Ex-post
Inversiones (M US\$)	52.7	87.8
Inversiones por km (US\$/km)	10.2	26.4
TIR (%)	29.2	54.6
VAN (al 14%)	13.9	108.3

El primer factor para esta mayor rentabilidad es el incremento de los costos unitarios de operación vehicular, el cual se vincula de manera directa con la rentabilidad de este tipo de vías. Cuando los costos de operación vehicular son altos, una inversión en la mejora de las vías con la consecuente reducción del tiempo de traslado, es altamente rentable, pues disminuye los costos totales de operación para el usuario.

El segundo, y el más importante, factor que incide en la mayor rentabilidad de las inversiones del PTRD, es el aumento sustancial del valor del tiempo de los usuarios. Tal como fue consignado en la tabla 06, el costo del tiempo de los pasajeros se incrementaron al año 2013 en un 67% respecto al valor de evaluación ex ante. El aumento de este costo, influye también de manera positiva en la rentabilidad de las inversiones viales, pues al hacerse más caro el tiempo, es más rentable invertir en vías que disminuyan los tiempos de traslado de los usuarios.

En resumen, la evaluación ex ante sub estimó el valor de los costos de unitarios de operación vehicular y del tiempo de los usuarios, por lo que reporto indicadores de rentabilidad bastante conservadores. Al corregirse estos valores, las inversiones del PTRD, muestran aún mejores rentabilidades económicas.

#### **Análisis de sensibilidad**

En la evaluación ex ante se reportan análisis de sensibilidad ante: 1) un aumento en un 20% de los costos de operación; 2) una disminución de los beneficios en el mismo porcentaje; y, 3) una combinación de ambos. Debido a que en una evaluación ex ante, el análisis se efectúa con información futura, se justifica un análisis de sensibilidad debido a que estos valores conllevan incertidumbre. Una evaluación ex post, se basa en información verificada de lo sucedido en el Proyecto, por lo que no se justificaría un análisis de sensibilidad, excepto cuando se tenga duda de la validez de la información utilizada.

No obstante ello, y debido a que los costos de operación corresponden en muchos casos a delectaciones basados en índices de precios y, a que los valores del costo del tiempo de los usuarios son aproximaciones respecto a remuneraciones vigentes, se efectuaron las siguientes evaluaciones de sensibilidad; 1) una disminución de los costos unitarios de operación vehicular en un 20%; 2) una disminución en el valor del costo del tiempo de los usuarios en un 20%; y, 3) una combinación de ambos. Los resultados de este análisis se muestran en la tabla 12:



**Tabla 14: Resultado del análisis de sensibilidad**

Clase de vías	TIR Base (%)	ANALISIS DE SENSIBILIDAD DEL TIR (%)		
		A: Costs -20%	B: Costo de tiempo usuario - 20%	A+B
IMD < 15	NA	NA	NA	
15 < IMD < 50	47.5%	44.89%	38.65%	35.4%
IMD > 50	61.2%	54.47%	55.43%	47.3%
Vías de TNM	66.9%	66.90%	49.23%	49.2%
Total	54.6%	49.44%	46.62%	41.0%

Tal como se muestra en la tabla correspondiente, aún en el escenario de que los costos unitarios de operación y el valor del tiempo de los usuarios estuviesen subestimados, las inversiones del PTRD habrían sido rentables, inclusive más rentables que el inicialmente pronosticado en el PAD.

## V. CONCLUSIONES

El PTRD, en los siete años de intervención, ha invertido un monto total de 87.8 millones de dólares americanos, 50% más del monto inicialmente programado (47 millones de dólares). Por otro lado ha atendido a un total de 1.25 millones de beneficiarios.

Las inversiones efectuadas por el TPRD, en todos los tipos de vías en el período evaluado, han sido rentables. Estos indicadores de rentabilidad, obtenidos con información actualizada y bajo los mismos procedimientos metodológicos de la evaluación realizada en la etapa de formulación, son inclusive superiores a los reportados en la evaluación ex ante.

Para las vías de bajo tráfico y caminos de herradura, el análisis costo efectividad, muestra que las inversiones en este tipo de vías, han tenido los efectos esperados en la etapa de formulación del proyecto, en el cual se planteaba atender únicamente aquellas vías con indicadores de costo efectividad menores de 100 dólares americanos. Este resultado, sugiere también que las inversiones fueron efectuadas en zonas alta densidad de población rural, lo cual incide en la disminución del costo por beneficiario de las inversiones efectuadas.

Para las vías de medio y alto tráfico, a pesar de que los costos de inversión total y unitaria aumentaron respecto a lo previsto en la etapa de formulación, el análisis beneficio costo, expresado en los indicadores del valor actual neto y tasa interna de retorno, muestran una rentabilidad más alta de las inversiones del PTRD respecto al resultados al reportado en la evaluación ex ante. Esto es debido principalmente a las variaciones en el costo unitario de los costos de operación vehicular y el incremento sustancial de del costo del tiempo de los usuarios.

El análisis de sensibilidad efectuado, muestra que aun en el escenario de que los costos de operación vehicular y el costo del tiempo de los usuarios (pasajeros) estuviesen sobreestimados, la inversiones del PTRD seguirían siendo rentables, mas rentables inclusive que los previstos en el análisis ex ante.

## BIBLIOGRAFIA

- Archondo-Callao, R. (2004). *The Roadas Economic Decision Model (RED) for the Economic Evaluation of Low Volume Roads: Software User Guide & Case Studies*. Washington D.C.
- Belli, P., Anderson, J., Barnum, H., Dixon, J., & Tan, J.-P. (1998). *HANDBOOK ON ECONOMIC ANALYSIS OF INVESTMENT OPERATIONS*. Operational Core Services Network Learning and Leadership Center.
- Macroconsult-Cuanto. (2007). *Elaboración de la Evaluación de Impacto y la Ampliación de la Línea Base del Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD): Informe final*. Lima Peru.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (01 de 2014). *Estadísticas del sector carretero*. Recuperado el 02 de 05 de 2014, de [www.mtc.gob.pe/estadisticas/t-carretero.html](http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/t-carretero.html)
- World Bank. (2007). *Report No: 36484-PE - PROJECT APPRAISAL DOCUMENT*. Washington: Finance, Private Sector Development and Infrastructure Department.

## ANEXOS

Anexo A-1: Muestra de vías incluidas en la determinación de niveles de tráfico

SNIP	Tipo de Intervención	Nº de Beneficiarios	Monto total (S/.)	Longitud (Km)	Año de Elaboración del IMD	IMD del Año de Elaboración	IMD Proyectado al 2014
<b>IMD &lt; 15</b>		<b>55,213</b>	<b>13,574,300</b>	<b>232</b>			
67473	Obras de rehabilitación	2,960	1,235,181	12.86	2,006	2	2
66810	Obras de rehabilitación	988	121,108	1.72	2,009	3	3
74417	Obras de rehabilitación	967	171,298	3.82	2,008	5	5
68638	Obras de rehabilitación	8,580	1,794,580	22.04	2,009	5	6
76287	Obras de rehabilitación	2,871	657,614	12.50	2,008	6	7
75241	Obras de rehabilitación	11,816	2,738,189	61.42	2,008	9	10
74406	Obras de rehabilitación	2,004	236,095	5.27	2,008	9	10
76405	Obras de rehabilitación	9,906	1,986,217	46.13	2,008	10	11
67479	Obras de rehabilitación	5,875	1,421,406	23.19	2,008	10	12
66099	Obras de rehabilitación	4,649	765,822	15.00	2,007	10	13
73304	Obras de rehabilitación	2,017	945,949	12.50	2,007	11	14
68882	Obras de rehabilitación	2,580	1,500,841	15.34	2,007	13	14
<b>15 &lt; IMD &lt; 50</b>		<b>295,269</b>	<b>73,431,097</b>	<b>848</b>			
67519	Obras de rehabilitación	1,579	477,907	4.02	2,007	16	16
67474	Obras de rehabilitación	7,448	1,842,970	30.86	2,009	13	16
68736	Obras de rehabilitación	38,876	3,819,217	55.68	2,007	15	16
68074	Obras de rehabilitación	1,163	269,766	3.24	2,007	11	17
68338	Obras de rehabilitación	13,096	6,189,371	29.30	2,008	13	17
76047	Obras de rehabilitación	1,817	894,118	18.16	2,008	17	18
75256	Obras de rehabilitación	24,095	7,038,374	70.59	2,014	18	18
67409	Obras de rehabilitación	1,928	774,544	8.46	2,007	18	18
94779	Obras de rehabilitación	3,198	1,869,904	29.40	2,014	19	19
67390	Obras de rehabilitación	10,370	2,516,539	40.75	2,009	22	22
97337	Obras de rehabilitación	7,614	1,837,623	23.58	2,014	24	24
75248	Obras de rehabilitación	5,811	1,535,659	21.29	2,009	19	24
75237	Obras de rehabilitación	9,610	794,896	14.80	-	24	28
66138	Obras de rehabilitación	20,580	3,749,972	43.44	2,014	28	28
76395	Obras de rehabilitación	992	2,949,202	35.05	2,009	22	30
68458	Obras de rehabilitación	16,790	4,207,696	52.00	2,014	30	30
68721	Obras de rehabilitación	29,142	2,217,976	37.94	2,014	30	30
68330	Obras de rehabilitación	4,200	6,189,371	23.31	2,014	30	30
30101	Obras de rehabilitación	25,332	1,638,116	12.19	2,014	31	31
74396	Obras de rehabilitación	1,927	504,162	11.24	2,009	28	31
76026	Obras de rehabilitación	1,562	2,765,272	44.11	2,009	24	31
67407	Obras de rehabilitación	10,159	3,492,698	18.80	2,008	22	32
74647	Obras de rehabilitación	12,562	3,367,040	43.54	2,008	25	33
65385	Obras de rehabilitación	2,248	1,911,373	30.97	2,014	35	35
66804	Obras de rehabilitación	13,175	580,001	8.56	2,007	28	35
68408	Obras de rehabilitación	4,140	3,280,045	35.54	2,014	37	37
67656	Obras de rehabilitación	2,116	697,445	13.69	2,007	29	40
71892	Obras de rehabilitación	7,562	1,873,829	31.39	2,014	41	41
67490	Obras de rehabilitación	3,218	342,105	5.66	2,007	34	45
67375	Obras de rehabilitación	5,438	1,069,569	17.95	2,014	46	46
74636	Obras de rehabilitación	7,521	2,734,336	32.36	2,008	36	47
<b>IMD &gt; 50</b>		<b>124,041</b>	<b>17,240,918</b>	<b>220</b>			
68202	Obras de rehabilitación	1,833	662,171	10.90	2,008	40	51
76295	Obras de rehabilitación	6,037	1,454,762	11.78	2,008	44	52
76300	Obras de rehabilitación	14,608	3,439,446	41.54	2,009	44	55
75569	Obras de rehabilitación	4,580	1,531,505	13.57	2,014	55	55
67343	Obras de rehabilitación	43,124	1,381,203	17.80	2,014	56	56
92200	Obras de rehabilitación	10,557	1,083,883	16.68	2,014	72	72
90871	Obras de rehabilitación	10,760	863,857	19.63	2,014	73	73
122023	Obras de rehabilitación	4,465	2,816,221	42.82	2,008	72	86
67653	Obras de rehabilitación	2,268	993,830	9.93	2,009	97	115
68741	Obras de rehabilitación	25,809	3,014,041	35.47	2,014	167	167
<b>TOTAL</b>		<b>474,523</b>	<b>104,246,315</b>	<b>1,300</b>			

Anexo A-2: Determinación del costo de combustibles

COMBUSTIBLES	Precio Neto Petroperú (1)	IMPUESTOS				Precio Ex-Planta (Callao)	Margen comercial (2)	Precio al público (*)
		Al Rodaje 8%	Selectivo al Consumo	General a las Ventas (18%)				
Gas Licuado de Petróleo (**)	1.76	0.00	0.00	0.32	2.08	1.74	3.82	
Gasohol 97 Oct.	8.86	0.71	1.87	2.06	13.50	3.43	16.93	
Gasohol 95 Oct.	8.64	0.69	1.69	1.98	13.00	2.95	15.95	
Gasohol 90 Oct.	8.14	0.65	1.46	1.85	12.10	1.72	13.82	
Gasohol 84 Oct.	7.98	0.64	1.07	1.74	11.43	1.74	13.17	
Diesel B5 S-50	9.48		1.01	1.89	12.38	1.20	13.58	
Petróleo Industrial N° 6	6.68		0.39	1.27	8.34			
Petróleo Industrial 500	6.56		0.38	1.25	8.19			

(1) Promedio de los Precios vigentes en el mes de Diciembre de 2013

(2) Los Márgenes son libres, los valores son estimados (DGH). Incluye el I.G.V. sobre el Margen.

(\*) Fuente: INEI = Precios a Diciembre 2013

(\*\*) Precio expresado en soles/kilogramo

Desde Agosto de 2011, en Lima y Callao se comercializa Gasohol en reemplazo de la Gasolina

Anexo A-3: FLUJO VEHICULAR EN LAS UNIDADES DE PAGO DE PEAJE POR AÑOS, SEGÚN DEPARTAMENTO

Y TIPO DE VEHICULOS: 2004 - 2012

DEPARTAMENTO Y TIPO DE VEHICULOS	FLUJO VEHICULAR POR AÑO								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>TOTAL</b>	<b>30,597,338</b>	<b>31,485,186</b>	<b>34,583,135</b>	<b>37,596,663</b>	<b>39,931,601</b>	<b>39,591,475</b>	<b>42,127,055</b>	<b>45,093,885</b>	<b>52,358,727</b>
Amazonas	252,201	361,529	433,369	542,323	157,210	117,692	134,680	393,339	402,210
Ancash	2,286,971	2,269,020	2,415,169	2,541,559	2,849,763	1,777,117	1,617,066	1,983,607	2,225,330
Apurimac	138,657	168,406	216,780	244,891	306,498	331,192	376,500	424,121	449,607
Arequipa	2,784,143	2,855,549	3,210,405	3,638,608	4,237,579	4,586,088	4,995,076	5,299,723	5,734,763
Ayacucho	299,995	302,892	333,658	370,215	462,175	571,907	573,306	579,166	675,048
Cajamarca	209,241	206,128	239,850	262,632	63,040	-	-	348,914	332,587
Cusco	551,952	581,585	638,773	684,527	756,903	840,478	982,626	1,053,417	1,240,563
Huanuco	798,230	789,432	866,000	925,395	1,083,389	1,189,160	1,278,708	1,423,645	1,586,514
Ica	2,762,142	2,938,095	3,261,032	3,767,703	4,301,105	4,534,672	4,987,409	4,522,075	4,876,773
Junin	1,080,275	1,212,304	1,821,203	2,190,253	2,412,284	2,501,002	2,671,677	2,058,294	3,219,706
La Libertad	3,760,553	3,816,151	4,081,878	4,127,313	4,465,380	3,528,650	3,005,046	3,416,871	4,350,096
Lambayeque	1,430,232	1,545,259	2,614,749	2,882,390	1,950,933	2,144,771	2,232,010	2,585,249	2,856,000
Lima	7,499,562	7,711,927	7,247,419	7,685,997	8,379,944	8,810,829	9,803,923	10,507,867	12,383,452
Moquegua	550,459	566,241	658,839	706,539	837,492	914,918	1,035,234	1,031,736	1,030,688
Piura	3,013,763	3,332,849	3,459,733	3,732,945	4,122,414	3,996,785	3,666,805	4,127,534	4,339,014
Puno	1,559,679	1,724,954	1,755,851	1,837,774	1,928,773	2,100,571	2,741,532	3,159,345	4,346,156
San Martin	189,230	304,409	374,666	472,449	568,326	570,397	864,191	948,982	992,394
Tacna	495,322	490,425	544,366	598,953	658,814	701,250	788,748	792,303	840,980
Tumbes	934,731	308,031	409,395	384,197	389,579	373,996	372,518	437,697	476,846
<b>VEHÍCULOS LIGEROS</b>	<b>13,839,195</b>	<b>13,894,213</b>	<b>15,742,043</b>	<b>17,275,715</b>	<b>18,404,761</b>	<b>19,172,675</b>	<b>21,260,738</b>	<b>23,200,594</b>	<b>27,681,965</b>
T. DIF	2,271,871	1,971,847	71,413	122,260	107,662	1,178,695	1,792,108	2,109,139	2,228,345
Automóviles	11,567,324	11,922,366	13,146,791	14,892,349	17,062,183	17,993,980	19,468,630	21,091,455	25,453,620
<b>VEHÍCULOS PESADOS</b>	<b>16,758,143</b>	<b>17,590,973</b>	<b>18,841,092</b>	<b>20,320,948</b>	<b>21,526,840</b>	<b>20,419,250</b>	<b>20,866,317</b>	<b>21,893,291</b>	<b>24,676,762</b>
T. DIF	739,363	952,668	569,578	763,610	551,142	741,286	452,606	469,003	560,804
2 Ejes	6,668,552	6,775,713	6,818,554	7,164,337	7,128,603	6,660,535	6,629,906	6,646,094	7,317,257
3 Ejes	3,742,782	3,879,024	4,133,508	4,371,088	4,646,069	4,541,608	4,616,270	4,980,207	5,669,065
4 Ejes	959,572	980,212	1,143,205	1,291,207	1,467,710	1,409,153	1,389,817	1,404,699	1,539,413
5 Ejes	1,777,568	1,880,144	2,123,977	2,265,169	2,266,406	1,970,236	2,000,941	1,974,479	2,099,846
6 Ejes	2,847,994	3,082,168	3,598,418	4,157,195	4,991,182	5,025,216	5,704,129	6,340,083	7,400,609
7 Ejes	22,312	41,044	49,117	57,937	68,507	71,216	72,648	78,726	89,768

FUENTE: PROVIAS NACIONAL

Elaboración: OGPP - Oficina de Estadística

Anexo A-4: Flujo nominal de costos del PTRD (en Nuevos Soles)

Componente	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Rehabilitación de Caminos Rurales	-	16,333,367	122,059,712	62,957,625	5,213,830	5,488,500	7,104,954	737,135	219,895,123.48
Mantenimiento Periódico	138,311.39	13,823,000.3	27,213,794.2	6,360,442.6	11,181,848.1	24,649,093.6	24,641,465.7	87,292.9	108,095,248.8
Mantenimiento Rutinario	1,070,438.13	1,070,438.13	1,070,438.13	1,070,438.13	1,070,438.13	1,070,438.13	1,070,438.13	1,070,438.13	8,563,505.00
Mejoramiento de Caminos de Herradura	-	239,705.63	3,579,892.62	6,556,885.27	2,257,839.36	1,431,592.24	2,329,179.14	897,222.88	17,292,317.14
<b>Total</b>	<b>1,208,750</b>	<b>31,466,511</b>	<b>153,923,837</b>	<b>76,945,391</b>	<b>19,723,955</b>	<b>32,639,624</b>	<b>35,146,037</b>	<b>2,792,089</b>	<b>353,846,194</b>

Anexo A-5: Flujo nominal de costos del PTRD (en US \$ - TC: 2.702 S./US \$)

Componente	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Rehabilitación de Caminos Rurales	-	6,044,917.61	45,173,838.76	23,300,379.31	1,929,618.69	2,031,273.31	2,629,516.51	272,810.90	81,382,355.10
Mantenimiento Periódico	51,188.52	5,115,840.24	10,071,722.51	2,353,975.81	4,138,359.76	9,122,536.47	9,119,713.45	32,306.76	40,005,643.53
Mantenimiento Rutinario	396,165.11	396,165.11	396,165.11	396,165.11	396,165.11	396,165.11	396,165.11	396,165.11	3,169,320.87
Mejoramiento de Caminos de Herradura	-	88,714.15	1,324,904.74	2,426,678.49	835,617.82	529,826.88	862,020.41	332,058.80	6,399,821.30
<b>Total</b>	<b>447,353.63</b>	<b>11,645,637.11</b>	<b>56,966,631.13</b>	<b>28,477,198.71</b>	<b>7,299,761.39</b>	<b>12,079,801.77</b>	<b>13,007,415.48</b>	<b>1,033,341.57</b>	<b>130,957,140.80</b>

Anexo A - 6 Flujo nominal de costos de vías con IMD < 15 (en US \$ )

Proporción de inversión de caminos IMD < 15 0.1302

Componente	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Rehabilitación de Caminos Rurales	-	787,048.27	5,881,633.81	3,033,709.39	251,236.35	264,471.78	342,363.05	35,519.98	10,595,982.63
Mantenimiento Periódico	6,664.75	666,082.40	1,311,338.27	306,487.65	538,814.44	1,187,754.25	1,187,386.69	4,206.34	5,208,734.79
Mantenimiento Rutinario	51,580.70	51,580.70	51,580.70	51,580.70	51,580.70	51,580.70	51,580.70	51,580.70	412,645.58
Total	58,245.44	1,504,711.37	7,244,552.78	3,391,777.73	841,631.49	1,503,806.73	1,581,330.44	91,307.02	16,217,363.00

Anexo A-7: Flujo nominal de inversiones en mejoramiento de caminos de herradura (en US \$ )

Proporción de inversión de caminos IMD < 15 0.1302

Componente	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Mejoramiento de Caminos de Herradura	-	88,714.15	1,324,904.74	2,426,678.49	835,617.82	529,826.88	862,020.41	332,058.80	6,399,821.30
Total	-	88,714.15	1,324,904.74	2,426,678.49	835,617.82	529,826.88	862,020.41	332,058.80	6,399,821.30



C

C

INFORME DE CIERRE DEL PROGRAMA

# ANEXO III

---

Evaluación de desempeño Formato BID Evaluación de  
desempeño Formato BID – ANEXO I PCR.



**Banco Interamericano de Desarrollo  
Informe de Terminación de Proyecto  
Evaluación del Prestatario**

Nombre del Proyecto: Programa de Transporte Rural Descentralizado	
Agencia Ejecutora: PROVÍAS DESCENTRALIZADO	
Prestatario: Gobierno Nacional del Perú – Ministerio de Transportes y Comunicaciones	
Fecha de Aprobación del Proyecto: 16.04.2007	Fecha Efectividad Contrato: 06.09.2007
Fecha Evaluación Prestatario: 30.04.2014	Fecha Esperada Taller de Cierre: 31.12.2013

**Clasificación del Desempeño del Proyecto por el Prestatario**

La probabilidad de Lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:

Muy Probable (MP)     Probable (P)     Poco Probable (PP)     Improbable (I)

Implementación del Proyecto:

Muy Satisfactorio (HS)     Satisfactorio (S)     Poco Satisfactorio (PC)     Muy Insatisfactorio (MI)

Sostenibilidad de Resultados de Proyecto:

Muy Probable (MP)     Probable (P)     Poco Probable (PP)     Improbable (I)

Comentarios:

La sostenibilidad de las inversiones realizadas por el Programa pasan principalmente, por la asignación de recursos financieros a los gobiernos locales para el mantenimiento vial. Actualmente, los recursos para este tipo de actividades son considerados como "Gasto Corriente", por lo que el Ministerio de Economía y Finanzas impone restricciones en su asignación. Sin embargo, en los últimos 03 años, se ha implementado medidas presupuestales que han permitido a los gobiernos locales percibir mayores recursos para estas actividades.

**Desempeño del Prestatario**

Por favor clasifique su propio desempeño durante la preparación y ejecución del Proyecto:

Muy Satisfactorio (MS)     Satisfactorio (S)     Poco Satisfactorio (US)     Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios:

Al cierre del Programa, se ha cumplido con una ejecución del presupuesto total del 97%, cumpliendo exitosamente las metas planteadas en los subcomponentes de infraestructura vial y desarrollo de capacidades locales. Sin embargo, quedaron por realizar actividades en materia de Políticas y Regulación de Transporte.

**Desempeño del Banco**

Por favor clasifique el desempeño del Banco durante la preparación y ejecución del Proyecto. Elementos que deben ser considerados, incluir hasta que punto el Banco facilitó la participación en el diseño del proyecto, propuso adecuadas soluciones técnicas a problemas identificados, y respondió a las necesidades del Prestatario (sentido del tiempo a la respuesta del Banco, y selección de tipo de instrumento) así como asistencia técnica (y la flexibilidad de responder a situaciones de emergencia durante la implementación del proyecto. Sus comentarios serán incorporados en el PCR, sin ser alterados). Favor notar que esta sección será replicada sin alterar al cuerpo principal del PCR.

Muy Satisfactorio (MS)     Satisfactorio (S)     Poco Satisfactorio (PS)     Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios:

### Sugerencias Adicionales para Mejorar el Desempeño del Banco

En el asesoramiento recibido por parte del Banco, se destaca el intercambio de opiniones y experiencias de otros programas e incluyendo los ejecutados en otros países, en las que viene evolucionando la gestión vial en el ámbito rural. Este asesoramiento, permitió incorporar mejoras en el diseño y en la implementación del Programa. Asimismo, la supervisión permanente realizada por los equipos de trabajo del Banco, se realizó mostrando un alto nivel profesional; así como, un trato cordial y cercano, lo que permitió una comunicación frontal, abierta y honesta de los problemas que se fueron presentando durante la ejecución del Programa. Esta relación de confianza, permitió a PVD, obtener por parte del Banco, su comprensión, colaboración y flexibilidad en la solución de los problemas.