



PROYECTO ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE RURAL

PROVIAS RURAL

PROGRAMA CAMINOS RURALES



**MANUAL DE OPERACIONES DEL
PROGRAMA**

MOP

**Versión II
Marzo-2005**

**MANUAL DE OPERACIONES DEL PROGRAMA CAMINOS RURALES
MOP-PROGRAMA**

INDICE

**INTRODUCCION
GENERALIDADES**

**CAPITULO 1
DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA**

1.1 MISION, VISION Y OBJETIVOS

- 1.1.1 Misión
- 1.1.2 Visión
- 1.1.3 Objetivo General
- 1.1.4 Objetivos Específicos
 - a.- Institucional
 - b.- Financiero
 - c.- Vial y Funcional
 - d.- Socioeconómico

1.2 MARCO LÓGICO

1.2.1 INDICADORES DE GESTIÓN

- a.- Indicadores Físicos
- b.- Indicadores Financieros
- c.- Indicadores de Desarrollo
- d.- Indicadores de Impacto

1.2.2 INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

- a.- Informes Trimestrales
- b.- Informes de Progreso Semestrales
- c.- Informe de Evaluación de Impacto Social, Económico y Ambiental.

1.2.3 MARCO LÓGICO: CUADRO N° 01

1.3 MARCO LEGAL

- 1.3.1 NORMAS ESPECÍFICAS DE LOS BANCOS - PCR
- 1.3.2 LEGISLACIÓN NACIONAL APLICABLE
- 1.3.3 DISPOSITIVOS LEGALES ESPECÍFICOS DEL MTC-PCR

1.4 MARCO INSTITUCIONAL

- 1.4.1 GOBIERNO
- 1.4.2 MINISTERIOS
- 1.4.3 ORGANISMOS VINCULADOS
- 1.4.4 GOBIERNOS REGIONALES Y GOBIERNOS LOCALES
- 1.4.5 COMUNIDAD ORGANIZADA Y EMPRESA PRIVADA
- 1.4.6 BANCOS COFINANCIADORES

**CAPITULO 2
ORGANIZACION DEL PROGRAMA**

2.1 ESTRUCTURA ORGANICA

2.2 ANEXOS

- € Anexo N° 1: REGLAMENTO DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES (ROF)
- € Anexo N° 2: CUADRO PARA ASIGNACION DE PERSONAL (CAP)
- € Anexo N° 3: MANUAL DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES (MOF)

CAPITULO 3

METAS DEL PROGRAMA

3.1 METAS FÍSICAS Y FINANCIERAS

- 3.1.1 METAS FÍSICAS
- 3.1.2 METAS FINANCIERAS

3.2 DESCRIPCIÓN DE LOS COMPONENTES Y ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN

- 3.2.1 REHABILITACIÓN DE CAMINOS RURALES Y SECUNDARIOS
- 3.2.2 MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINOS RURALES Y SECUNDARIOS
- 3.2.3 MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE CAMINOS RURALES Y SECUNDARIOS
- 3.2.4 MEJORAMIENTO DE CAMINOS DE HERRADURA
- 3.2.5 PLAN PILOTO DE GESTIÓN VIAL PROVINCIAL DE AREQUIPA
- 3.2.6 PLAN PILOTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE LA SELVA
- 3.2.7 ESTUDIOS Y SUPERVISIÓN
- 3.2.8 FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL
 - a.- Desarrollo de Microempresas de Mantenimiento Vial
 - b.- Desarrollo de Política Rural de Transporte
 - c.- Capacidad de Gestión Vial Municipal
 - c.1- Mecanismo de Cofinanciamiento Municipal (MCM)
 - c.2.- Instituto Vial Provincial (IVP)
 - d.- Ventana de Desarrollo Local
 - e.- Equipamiento
- 3.2.9 ADMINISTRACIÓN DEL PROYECTO
- 3.2.10 CONTINGENCIAS
- 3.2.11 GASTOS FINANCIEROS
- 3.2.12 CUADRO N° 2: Costo Total Estimado del Proyecto y Financiamiento

3.3 EJECUCIÓN DEL PROYECTO

3.4 GENERACIÓN DE LOS PROYECTOS

- 3.4.1 DISTRIBUCIÓN DE RECURSOS FINANCIEROS PARA LOS PROYECTOS
 - a.- CUADRO N° 3: Asignación de Metas Físicas por Departamento
- 3.4.2 CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD DE PROYECTOS
- 3.4.3 METODOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE PROYECTOS

3.5 ANEXOS

- Anexo N° 4: NORMAS DE DISEÑO DE CAMINOS VECINALES
- Anexo N° 5: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE INGENIERIA PARA REHABILITACION Y MANTENIMIENTO PERIODICO DE LOS CAMINOS VECINALES
- Anexo N° 6: NORMAS DE SEGURIDAD PARA EL DISEÑO, REHABILITACION Y/O CONSTRUCCION DE CAMINOS VECINALES
- Anexo N° 7: MANUAL AMBIENTAL PARA LA REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS VECINALES Y DE HERRADURA
- Anexo N° 8: MANUAL DE REFORESTACION PARA LA PROTECCIÓN DE LAS MARGENES Y ZONAS ALEDAÑAS A LOS CAMINOS VECINALES
- Anexo N° 9: MANUAL DE MANTENIMIENTO RUTINARIO
- Anexo N° 10: SISTEMA DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO (GEMA)
- Anexo N° 11: MANUAL TÉCNICO PARA EL MEJORAMIENTO DE CAMINOS DE HERRADURA
- Anexo N° 12: DIRECTIVA DE ESTUDIOS PARA REHABILITACION DE CAMINOS VECINALES Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS DE HERRADURA
- Anexo N° 13: MANUAL DE EVALUACION SOCIO ECONOMICA PARA PROYECTOS DE CAMINOS VECINALES Y DE HERRADURA (LEY, NORMAS Y ANEXOS DEL SNIP)
- Anexo N° 14 : DIRECTIVA DE SUPERVISIÓN PARA LA REHABILITACIÓN O MANTENIMIENTO PERIÓDICO / EMERGENCIA DE CAMINOS

	VECINALES
Anexo N° 15:	GUIA DE PROCEDIMIENTOS PARA LA FORMACION DE MICROEMPRESAS DE MANTENIMIENTO VIAL RUTINARIO
Anexo N° 16:	PROCEDIMIENTO INTERNOS PARA LA EVALUACION Y CONTRATACIONES DE PROMOTORES EXTERNOS PARA LA PROMOCIÓN Y FORMACIÓN DE MICROEMPRESAS DE MANTENIMIENTO VIAL RUTINARIO
Anexo N° 17:	PLAN DE FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN VIAL VECINAL EN LOS GOBIERNOS LOCALES.
Anexo N° 18:	DIRECTIVA – NORMAS PARA RECEPCION, EJECUCIÓN Y CONTROL RA RECURSOS FINANCIEROS TRANSFERIDOS POR LAS MUNICIPALIDADES QUE HAN FIRMADO EL CONVENIO CON EL PCR PARA EL COFINANCIAMIENTO DE LOS CAMINOS RURALES
Anexo N° 19:	ESTRATEGÍA PARA LA CONSTITUCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES
Anexo N° 20:	ASPECTOS OPERATIVOS EN LA ELABORACIÓN DE LOS INVENTARIOS VIALES DISTRITALES
Anexo N° 21:	MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA ELABORAR EL PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO
Anexo N° 22:	ESTRATEGÍA DE TRANSFERENCIA DE LA GESTIÓN VIAL DE CAMINOS VECINALES A LOS GOBIERNOS LOCALES.
Anexo N° 23:	REQUISITOS PARA LA SELECCIÓN DE PROVINCIAS IVP
Anexo N° 24:	MANUAL DE DESEMBOLSOS
Anexo N° 25:	MANUAL DE CONTABILIDAD, INFORMES FINANCIEROS Y AUDITORÍA

CAPITULO 4

PROCESOS PARA LA ADQUISICIÓN DE BIENES, SERVICIOS Y CONTRATACIÓN DE CONSULTORÍAS, OBRAS Y MANTENIMIENTO

- 4.1 **NORMAS GENERALES Y POLÍTICAS DEL PRÉSTAMO**
- 4.2 **CLASIFICACIÓN DE PROCESOS DE CONTRATACIÓN DE ACUERDO A LA POLÍTICA DE LOS BANCOS.**
 - 4.2.1 Licitación Pública Internacional (LPI)
 - 4.2.2 Licitación Pública Nacional (LPN)
 - 4.2.3 Contratación Directa de Obras por Invitación (CDI)
 - 4.2.4 Concurso Público Internacional de Consultoría (CPIC)
 - 4.2.5 Concurso Público Nacional de Consultoría (CPNC)
 - 4.2.6 Concurso de Meritos Local por Invitación (CMLI)
 - 4.2.7 Contratación Directa de Consultoría por Invitación (CDCI)
 - 4.2.8 Contratación de Consultores Individuales Por Invitación (CCII)
 - 4.2.9 Contratación Directa Por Invitación de ONG (CDIONG)
 - 4.2.10 Procedimiento Internos para la Evaluación y Contratación de Promotores Externos para la Promoción y Formación de Microempresas de Mantenimiento Vial Rutinario.
 - 4.2.11 Programa de Prácticas Pre Profesionales y Programa de Asistentes Técnicos
- 4.3 **CUADRO N° 4 MONTOS LIMITES Y TIPOS DE CONTRATACION DE OBRAS DE REHABILITACION, MANTENIMIENTO, CAMINOS DE HERRADURA Y CONSULTORIAS.**
- 4.4 **PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIÓN**

- 4.4.1 Condiciones Previas al Inicio de los Procesos de Contrataciones
 - 4.4.1.1 Aprobación del POA
 - 4.4.1.2 Contenido del Plan Anual de Adquisiciones y Contrataciones
 - 4.4.1.3 Aprobación, Difusión y Modificatorias del Plan Anual de Adquisiciones y Contrataciones - PAAC
- 4.5 COMITÉ DE RECEPCIÓN Y EVALUACIÓN DE PROPUESTAS - CREP**
- 4.6 FORMACIÓN DE LISTAS CORTAS**
- 4.7 NIVELES DE AUTORIZACIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONTROL Y APROBACIONES DE LOS PROCESOS DE SELECCIÓN**
- 4.8 PUBLICACIÓN DE AVISOS ESPECÍFICOS DE ADQUISICIONES EN EL DEVELOPMENT BUSINESS**
- 4.9 IMPUGNACIONES**
 - 4.9.1 Definición:
 - 4.9.2 Presentación de Impugnaciones
 - 4.9.3 Trámite de Impugnaciones
- 4.10 FLUJOGRAMA DE LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN**
 - 4.10.1 LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL (LPI)
 - 4.10.2 LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL (LPN)
 - 4.10.3 CONTRATACIÓN DIRECTA DE OBRAS POR INVITACIÓN (CDI)
 - 4.10.4 CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL DE CONSULTORÍA (CPIC)
 - 4.10.5 CONCURSO PÚBLICO NACIONAL DE CONSULTORÍA (CPNC)
 - 4.10.6 CONCURSO DE MÉRITOS LOCAL POR INVITACIÓN (CMLI)
 - 4.10.7 CONTRATACION DIRECTA DE CONSULTORIA POR INVITACION (CDCI)
 - 4.10.8 CONTRATACIÓN DE CONSULTORES INDIVIDUALES POR INVITACION (CCII)
 - 4.10.9 CONTRATACION DIRECTA POR INVITACION DE ONG (CDIONG)
- 4.11 ANEXOS**
 - Anexo N° 26: NORMAS Y POLITICAS DE ADQUISICIONES
 - Anexo N° 27: BASES PARA LICITACION PUBLICA INTERNACIONAL (LPI) FALTA
 - Anexo N° 28: BASES PARA LICITACION PUBLICA NACIONAL (LPN)
 - Anexo N° 29: BASES PARA CONTRATACION DIRECTA POR INVITACIÓN (CDI)
 - Anexo N° 30: CONTRATACION DE COMITES VIALES (CV) Y ASESORIA TECNICA (ONG)
 - Anexo N° 31: BASES PARA CONCURSO DE MERITOS LOCAL POR INVITACION (CMLI)
 - Anexo N° 32: BASES PARA CONTRATACION DIRECTA DE CONSULTORIA POR INVITACION (CDCI)
 - Anexo N° 33: BASES PARA LA CONTRATACION DE CONSULTORES INDIVIDUALES (CCI)
 - Anexo N° 34: BASES PARA CONTRATACION DIRECTA POR INVITACION DE ORGANISMOS NO GUBERNAMENTALES (CDIONG)
 - Anexo N° 35: PROCEDIMIENTO INTERNOS PARA LA EVALUACION Y CONTRATACIONES DE PROMOTORES EXTERNOS PARA LA PROMOCIÓN Y FORMACIÓN DE MICROEMPRESAS DE MANTENIMIENTO VIAL RUTINARIO
 - Anexo N° 36: REGLAMENTO DE PRACTICAS PRE-PROFESIONALES DEL PROGRAMA DE MONITORES
 - Anexo N° 37: REGLAMENTO DEL ASISTENTE TÉCNICO
 - Anexo N° 38: DIRECTIVA DEL COMITÉ DE EVALUACIÓN Y RECEPCIÓN DE PROPUESTAS (CREP)

Anexo N° 39: DIRECTIVAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA INSCRIPCION EN EL LISTADO INTERNO DE PROVEEDORES (LIP)

CAPITULO 5

CONTROL Y SEGUIMIENTO TECNICO DE CONTRATOS DE ESTUDIOS, OBRAS, SUPERVISION Y MANTENIMIENTO

5.1 FLUJOGRAMA DE CONTROL Y SEGUIMIENTO TECNICO DE CONTRATOS DE ESTUDIOS, OBRAS, SUPERVISION Y MANTENIMIENTO

- 5.1.1 Flujograma de Aprobación de Estudios de Obras
- 5.1.2 Flujograma de Control de Obra para Pago de Valorizaciones
- 5.1.3 Flujograma de Recepción de Obra
- 5.1.4 Flujograma de Liquidación Final de Obra
- 5.1.5 Flujograma de Cambio de Especificaciones Técnicas
- 5.1.6 Flujograma de Solicitud de Ampliación de Plazo
- 5.1.7 Flujograma de Solicitud de Adicional
- 5.1.8 Flujograma de Solicitud de Deductivo
- 5.1.9 Flujograma de Intervención Económica de Obra
- 5.1.10 Flujograma de Resolución de Contrato

CAPITULO 6

LOS INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES (IVP) Y LA TRANSFERENCIA DE LA GESTIÓN VIAL RURAL

6.1 RESEÑA HISTORICA EL PROYECTO PILOTO AREQUIPA

6.2 INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES

- 6.2.1 Constitución del IVP
- 6.2.2 Proceso de Acreditación
- 6.2.3 Implementación
- 6.2.4 Organización y Funciones

6.3 TRANSFERENCIA DE LA GESTION VIAL

- 6.3.1 Dispositivos Legales de Transferencia
- 6.3.2 Políticas del Programa en Materia de Transferencia
- 6.3.3 Estrategias del Programa en Materia de Transferencia de la Gestión Vial Rural a los Gobiernos Regionales
 - 6.3.3.1 Acción Conjunta y Coordinada con el Provías Departamental.
 - 6.3.3.2 Tercerización de los Servicios.

6.4 ESTRATEGIAS DE TRANSFERENCIA DE LA GESTION VIAL RURAL A LOS GOBIERNOS LOCALES

- 6.4.1 Potenciar y Desarrollar las Capacidades de Planificación y de Gestión Vial Local.
 - a. Inventarios Viales Distritales.
 - b. Plan Vial Provincial Participativo.
- 6.4.2 Desarrollar una Institucionalidad en el medio local que se encargue de la gestión vial: el Instituto Vial Provincial Municipal (IVP).
- 6.4.3 La Gradualidad de la Descentralización de la Gestión Vial Vecinal.
- 6.4.4 Desarrollo del Mecanismo de Financiamiento del Mantenimiento Rutinario de los Caminos Vecinales.

6.4.5 Complementariedad e Integración de Acciones.

6.5 PROCESO DE TRANSFERENCIA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DE LA GESTIÓN VIAL RURAL A LOS GOBIERNOS REGIONALES Y LOCALES

6.5.1 NORMAS DE LOS PROCEDIMIENTOS

6.5.2 TRANSFERENCIA A LOS GOBIERNOS REGIONALES

6.5.2.1 Fases de la Transferencia

a.- Fase Preparatoria

b.- Fase de Consolidación

c.- Fase de Entrega y Recepción

6.5.2.2 Normas de la Transferencia de Fondos

6.5.2.3 Normas de Transferencia Financiera

a.- LEY N° 28128 LEY DE PRESUPUESTO DEL SECTOR PÚBLICO PARA EL AÑO FISCAL 2,004

b.- Transferencia Financiera

c.- El Encargo

6.5.2.4 Procedimientos Ejecutados

a.- Validación de Gobiernos Regionales

b.- Capacitación y Asistencia Técnica a los Gobiernos Regionales

c.- Convenios de Gestión

d.- Procedimientos Presupuestarios y Administrativos Ejecutados

6.5.3 TRANSFERENCIA A LOS GOBIERNOS LOCALES

6.5.3.1 Fases de la Transferencia

a.- Fase Preparatoria

b.- Fase de Consolidación

c.- Fase de Entrega y Recepción

6.5.3.2 Normas de la Transferencia de Fondos

6.5.3.3 Normas de Transferencia Financiera

a.- LEY N° 28128 LEY DE PRESUPUESTO DEL SECTOR PÚBLICO PARA EL AÑO FISCAL 2,004

b.- Transferencia Financiera

c.- El Encargo

6.5.3.4 Procedimientos Ejecutados

a.- Validación de Gobiernos Locales

b.- Capacitación y Asistencia Técnica a los Gobiernos Locales

c.- Convenio de Gestión

6.6 PROCEDIMIENTO TRANSFERENCIA DE RECURSOS Y RENDICIÓN DE CUENTAS

a.- Transferencia en la Formulación de Presupuestos de los Gobiernos Locales

b.- Transferencia del Mantenimiento Rutinario a partir del Mes de Julio 2,004 (IVP en Implementación)

c.- Transferencia de Estudios de Caminos Vecinales y de Herradura a partir del Mes de Julio 2,004 (IVP En Implementación)

d.- Transferencia del Mantenimiento Rutinario a partir del Mes de Julio 2,004 (IVP Implementado).

6.7 PROCEDIMIENTO DE CONTRATACIONES

6.8 ANEXOS

Anexo N° 40: REGALEMTO DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL IVP

Anexo N° 41: MANUAL DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL IVP

Anexo N° 42: CONVENIO DE CAPACITACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA A GOBIERNOS REGIONALES.

Anexo N° 43: CONVENIO DE CAPACITACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA A GOBIERNOS REGIONALES LOCALES.

Anexo N° 44: CONVENIO DE GESTIÓN CON GOBIERNOS REGIONALES

Anexo N° 45: CONVENIO DE GESTIÓN CON GOBIERNOS LOCALES

Anexo N° 46:	CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL CON GOBIERNOS LOCALES
Anexo N° 47:	CONVENIO DE TRANSFERENCIA FINANCIERA CON GOBIERNOS REGIONALES FALTA
Anexo N° 48:	CONVENIO DE TRANSFERENCIA FINANCIERA CON GOBIERNOS LOCALES
Anexo N° 49:	MODELO DE CONTRATO DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO ENTRE GOBIERNO REGIONAL Y MICROEMPRESAS.
Anexo N° 50:	MODELO DE CONTRATO DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO ENTRE GOBIERNO LOCAL Y MICROEMPRESAS.
Anexo N° 51:	DIRECTIVA DE TRANSFERENCIA DE RECURSOS Y RENDICIÓN DE CUENTAS.
Anexo N° 52:	GUÍA PARA LA CONTRATACIÓN DE ESTUDIOS DE REHABILITACIÓN DE CAMINOS VECINALES Y CAMINOS DE HERRADURA EJECUTADOS POR LOS GOBIERNOS LOCALES – INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES (IVP).

CAPITULO 7

GESTION ADMINISTRATIVA

7.1 SISTEMAS ADMINISTRATIVOS

- 7.1.1 Sistema de Personal
- 7.1.2 Sistema de Abastecimientos
- 7.1.3 Sistema de Planificación, Racionalización y Presupuesto
- 7.1.4 Sistema de Contabilidad
 - 7.1.4.1 Procedimiento de Utilización del FONCOMUN en el Cofinanciamiento del Mantenimiento Rutinario de los Caminos Rurales
- 7.1.5 Sistema de Tesorería
 - 7.1.5.1 Desembolsos
 - 7.1.5.2 Procedimientos para Justificación de Anticipos y Sigüientes Desembolsos

7.2 CONTROL Y SEGUIMIENTO ADMINISTRATIVO DE CONTRATOS DE ESTUDIOS, OBRAS Y SUPERVISION.

- 7.2.1 Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF)
- 7.2.2 Sistema Integral de Gestión Administrativa y Técnica (SIGAT)

CAPITULO 8

PROCEDIMIENTO DE ACTUALIZACIÓN DEL MANUAL DE OPERACIONES DEL PROGRAMA MOP

8.1 MANUAL DE OPERACIONES DEL PROGRAMA (MOP) UN DOCUMENTO DINAMICO

8.2 ACTUALIZACIÓN DE LOS CAPÍTULOS

8.3 ACTUALIZACIÓN DE LOS ANEXOS

MANUAL DE OPERACIONES DEL PROGRAMA

Presentación

La actualización del Manual de Operaciones del Programa (MOP), Versión II, se realiza en virtud de que este es un documento dinámico que se actualiza periódicamente de acuerdo a los requerimientos que se presenten en el desarrollo del Programa y a los cambios que experimente el país, que es un documento que da la pauta para las operaciones y acciones del Programa Caminos Rurales.

Teniendo en consideración, que la primera versión del MOP fue aprobada mediante Acta de Aprobación del Manual de Operaciones del programa Caminos Rurales de fecha 20 de diciembre del 2001. Fecha desde la actualidad se han presentado nuevos requerimientos y nuevas políticas gubernamentales, entre las que se puede mencionar el inicio del proceso de descentralización, por lo expuesto es necesario la actualización del MOP.

La presente actualización del MOP tiene por finalidad proporcionar un documento de gestión que permita conocer el accionar del Programa de manera rápida y sencilla, asimismo, contar con toda la documentación que es necesaria para el desarrollo de las actividades del Programa.

El Manual de Operaciones en su Primer Capítulo presenta una descripción general del Programa principalmente lo relacionado a Misión, Visión y Objetivos del Programa; Además, contiene el Marco Lógico del Programa, Marco Legal y Marco Institucional.

La organización del Programa se detalla en el Segundo Capítulo y en el Tercer Capítulo se aprecian las Metas Físicas y la Descripción de los Componentes (Rehabilitación de Caminos Rurales y Secundarios, Mantenimiento Rutinario, Mantenimiento Periódico, Mejoramiento de Caminos de Herradura, Piloto Arequipa, Piloto Selva, Estudios y Supervisión y Fortalecimiento Institucional)

En esta versión del MOP se ha considerado un Capítulo exclusivo para el tema de Contrataciones (Capítulo Cuatro), en el cual se detalla las Políticas Básicas y Procedimientos de Adquisiciones del BID y Oportunidades de Negocios para Firmas Consultoras y las Normas de Adquisiciones con Prestamos del BIRT Créditos de la AIF y Normas para la Selección y Contratación de Consultores por Prestatarios del Banco Mundial, la Clasificación de los Procesos de Adquisiciones, las obligaciones de los Comités de Evaluación y Recepción de Propuestas (CREP) y del Listado Interno de Proveedores (LIP), adicionalmente se encuentran los flujogramas de los procesos de contratación.

El tema de Control y Seguimiento Técnico de los Contratos de Estudios, Obras y Supervisión, se encuentra detallado en el Capítulo Cinco. Asimismo, se ha desarrollado un capítulo especial para lo relacionado a los Institutos Viales Provinciales (IVP) y la Transferencia de la Gestión Vial Rural en el marco del proceso de descentralización que se viene llevando a cabo en el país, Capítulo Seis.

En un Séptimo Capítulo se describe la Gestión Administrativa del Programa (Sistema de Personal, Sistema de Abastecimiento, Sistema de Presupuesto, Sistema de Contabilidad y Sistema de Tesorería. Finalmente en el Capítulo Ocho se describe los Procedimientos para la Actualización del MOP.

Es importante precisar, que cada uno de los Capítulos cuenta con Anexos que detallan en forma más amplia los temas presentados.

INTRODUCCION

El Gobierno tiene como objetivo prioritario promover la igualdad de oportunidades para todos los habitantes, a través de un mejor acceso a bienes públicos y privados, optimizando el uso de los recursos disponibles y concentrando su esfuerzo en actividades asociadas al desarrollo del capital humano, social, institucional, físico, privado y público.

En este marco, el Gobierno a través de los distintos Ministerios y Unidades Ejecutoras, viene desarrollando acciones en beneficio de la población en situación de extrema pobreza en el ámbito urbano y rural del país.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural – PROVIAS RURAL, viene desarrollando acciones para incrementar la capacidad y mejorar la transitabilidad de la red vial, a fin de integrar el país y apoyar el desarrollo de actividades productivas y sociales, promoviendo el desarrollo económico.

En la primera etapa, el Programa Caminos Rurales (PCR) operó desde Julio de 1995 a Abril del 2001 como parte del Proyecto Especial de Rehabilitación de la Infraestructura del Transporte (PERT) del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con financiamiento del Tesoro Público y endeudamiento externo proveniente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Banco Mundial (BIRF) según Contratos de Préstamo N° 901/OC-PE (BID) y N° 3962-PE (Banco Mundial), ascendieron al monto de US\$ 264.256 millones, desarrollando un conjunto de acciones para mejorar las condiciones de transitabilidad de las vías rurales (caminos vecinales y herradura) en los 12 departamentos más pobres del país (Ancash, Apurímac, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Junín, Madre de Dios, Pasco, Puno y San Martín) los mismos que se enmarcaron dentro de la Estrategia Nacional de Alivio a la Pobreza. Entre las acciones que más destacaron están la rehabilitación de 10,881 Kms. de caminos rurales, secundarios y mantenimiento rutinario, mejoramiento de más de 3053 Km de caminos de herradura (caminos de transporte no motorizado) y mejoramiento de 174 Km de calles en centros poblados rurales.

Sin embargo, de esta primera etapa quedaron pendientes de resolver varios aspectos; entre ellos podemos mencionar los referidos a factores institucionales, financieros, sociales y de vialidad, los mismos que están siendo abordados en esta segunda fase del Programa, a fin de consolidar lo realizado en la primera etapa.

El reto en esta segunda etapa es consolidar el proceso iniciado en 1995 y el alcanzado a la fecha, a través de la transferencia de gestión a los Gobiernos Locales, a través de los Institutos Viales Provinciales, en el marco de los lineamientos de la política de descentralización del Gobierno Central.

En esta segunda etapa del Programa (2001 al 2006), el monto de inversión estimado es de US\$ 151 millones (US\$ 50 millones financiado por el Banco Mundial, US\$ 50 millones por el BID y US\$ 51 millones por fondos de contrapartida nacional asignados al proyecto por el MTC y por los Gobiernos Locales beneficiados) según Contratos de Préstamo N°s 4614-PE y 1328/OCPE del BIRF y BID respectivamente.

El PCR continúa actuando en la red vial rural de 12 departamentos, sumándose el departamento de Arequipa, a través del Plan Piloto de Gestión Vial Provincial de Arequipa, donde se está poniendo en práctica el modelo de gestión institucional de caminos rurales, y en el departamento de Ucayali, a través de la ejecución del Plan Piloto Intermodal de la Selva, donde se desarrollará obras de infraestructura portuaria (pequeños embarcaderos y su infraestructura de apoyo en tierra) conectadas a caminos rurales, lo que permitirá probar el desarrollo del sistema intermodal; transporte terrestre y navegación fluvial. Adicionalmente, se trabajará en los departamentos de Amazonas, Piura, La Libertad, Lima y Moquegua, en las provincias de Chachapoyas, Huancabamba, Sánchez Carrión, Yauyos y Mariscal Nieto respectivamente.

En este contexto PROVÍAS RURAL ha actualizado el Manual de Operaciones del Programa Caminos Rurales (MOP-PCR), el cual tiene como objetivo orientar la intervención del Programa, detallando los procedimientos y las acciones de cada uno de sus componentes, en esta segunda fase. Esta versión no pretende agotar la discusión, ya que siendo un documento dinámico, la inclusión y actualización de procedimientos y acciones es una constante dentro del desarrollo del Programa.

El Piloto Vial Arequipa experimentado durante los años 2001 – 2003 de ejecución, ha permitido su replica en otros departamentos, tomando en cuenta la incorporación de las lecciones de los procedimientos aplicados.

En esta fase el PROGRAMA viene liderando la transferencia de la gestión vial, a través de la implementación de los Institutos Viales Provinciales, Organismos con autonomía técnica y administrativa, dependientes de los Gobiernos Locales.

Cabe señalar que, la ejecución exitosa del Programa Caminos Rurales nos ha permitido obtener el reconocimiento del Banco Mundial, a través del Premio a la Excelencia como el mejor Proyecto a nivel mundial y el reconocimiento del Banco Interamericano de Desarrollo a la mejor conformación de equipo de trabajo a nivel internacional.

GENERALIDADES

La Red Vial del Perú está conformada por más de 78,000 kms. de caminos, siendo clasificada en red nacional o primaria, red departamental o secundaria y red vecinal o terciaria, existiendo además caminos de herradura que no se encuentran actualmente clasificados. La Gestión de la Red Vial, en base a esta jerarquización, conlleva a la necesidad de ejecutar trabajos de rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento.

La Red Vial Nacional, también denominada Red Primaria, comprende las grandes rutas o ejes troncales de importancia nacional cuya función principal es comunicar y dar accesibilidad a todos los Departamentos del país y a estos con el exterior, a partir de la cual se articulan las redes viales departamentales y vecinales, por lo que, la Red Vial Nacional se concibe con un enfoque multimodal que considera la competencia o complementariedad con otros modos, según sea el caso.

La Red Vial Nacional está constituida por tres carreteras longitudinales, Panamericana, Andina y Marginal de la Selva, y por las carreteras transversales de penetración que conducen a las fronteras socioeconómicas y políticas más importantes, que, en determinados casos, tienen proyecciones interoceánicas. Incluye los caminos internacionales, cuya influencia exceda el ámbito departamental y los accesos a puertos y aeropuertos de importancia internacional y nacional. La Red Vial Nacional debe asegurar una conexión permanente y de buen estándar de servicio entre las capitales departamentales, y todas éstas con el exterior. La gestión sobre estas carreteras corresponde al MTC, y esta conformada por más de 10,000 kms.

Las Redes Viales Departamentales, también denominadas Redes Secundarias, están constituidas por caminos cuyo rol fundamental es proveer accesibilidad y conectividad entre las provincias de un departamento, entre éstas y la Red Vial Nacional, articula además, la Red Vial Nacional con las redes rurales. Su concepción y desarrollo responden a una visión global del Departamento y su entorno regional, a su estrategia de desarrollo y a las necesidades de conexión que ésta plantea, por lo que, su gestión debe ser centralizada a nivel departamental. El enfoque multimodal también se aplica a este nivel, reproduciéndose a escala departamental el enfoque utilizado a nivel de la Red Vial Nacional. La Gestión Vial de esta red, está normada en la Ley General de Transporte Terrestre, y está conformada por aproximadamente 14,600 kilómetros de vías,

La Red Vial Vecinal, también denominada Red Terciaria, está constituida por más de 46,000 kms. de caminos, cuya función es proveer la conexión básica a nivel local con la Red Vial Departamental y Nacional.

La Red Vial Vecinal es la que articula los centros poblados más alejados con el resto del país, presentando características técnicas deficientes, lo que se traduce en escasos flujos de tráfico, originando atraso en el desarrollo social y económico del país y desequilibrio en los niveles de desarrollo entre regiones. En este contexto la rehabilitación de caminos vecinales incide en el desarrollo rural.

Está demostrado que rehabilitando los caminos vecinales, los costos de transporte de carga y pasajeros se reducen y los habitantes de las zonas rurales y/o comunidades beneficiadas generan más transacciones comerciales, incrementándose sus vínculos con los centros urbanos, fortaleciendo el acceso a los servicios de educación, salud y seguridad.

Esta red vecinal es la más extensa del país y representa aproximadamente el 60% de la red vial del Perú, con difícil transitabilidad por su topografía accidentada.

Cabe anotar que, no se tiene inventariada la red vial no motorizada y que corresponde a caminos de herradura, que sirven fundamentalmente a las familias y a las comunidades más alejadas y pobres del país.

CAPITULO 1

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA

1.1 MISION, VISION Y OBJETIVOS

1.1.1 Misión

Mejorar la accesibilidad de las poblaciones rurales pobres a servicios sociales y económicos básicos y actividades generadoras de ingresos, mediante la rehabilitación y mantenimiento permanente de la red vial rural, a fin de contribuir a su desarrollo económico.

1.1.2 Visión

Disponer de una red de caminos rurales confiable, integrada, sostenible y descentralizada, bajo responsabilidad de los Gobiernos Locales, a fin de proveer una transitabilidad adecuada a la demanda, potenciando capacidades productivas y activos de la población rural participante.

1.1.3 Objetivo General.

Mejorar la transitabilidad de las vías rurales del país, a través de la ejecución de obras de rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial rural, promoviendo el fortalecimiento institucional de los Gobiernos Locales, su participación financiera y su responsabilidad en la gestión vial rural.

1.1.4 Objetivos Específicos

- a.- **Institucional**
Transferir la gestión vial de los caminos rurales a los Gobiernos Locales.
- b.- **Financiero**
Garantizar la ejecución de los componentes del Programa y procurar la sostenibilidad del mantenimiento de los caminos rurales rehabilitados.
- c.- **Vial y Funcional**
Mejorar y consolidar la transitabilidad de los caminos rurales a través de la ejecución de obras de rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial, con especificaciones técnicas adecuadas y participación de microempresas viales rurales de mantenimiento.
- d.- **Socioeconómico**
Integrar zonas rurales del país de baja accesibilidad y conectividad a centros poblados mayores, a los servicios sociales básicos y a las actividades económicas regionales, potencializando su eje dinamizador previamente identificado.

1.2 MARCO LOGICO

En el marco lógico del Programa se presenta los indicadores a utilizar y las metas a alcanzar para el seguimiento y evaluación del desempeño e impacto del Programa.

1.2.1 Indicadores de Gestión

Evalúan la gestión en la administración del Programa en lo concerniente a todos sus aspectos internos, como en las relaciones con la comunidad sobre el cumplimiento de los objetivos y metas para cada componente.

a.- Indicadores Físicos

Evalúa el cumplimiento de los diferentes componentes en lo referente a estudios, obras, supervisión y desarrollo institucional (relación con gobiernos locales, gestión de las microempresas de mantenimiento vial, etc.)

b.- Indicadores Financieros

Evalúa el cumplimiento de los diferentes componentes, discriminado por aportes del BID, el BIRF y el Gobierno Peruano, mensual y acumulado del año.

c.- Indicadores de Desarrollo

Evalúa las principales actividades en el área de influencia del proyecto.

d.- Indicadores de Impacto

Evalúa los impactos del Programa sobre un conjunto de variables en el ámbito de acción del Programa.

1.2.2 Indicadores de Seguimiento y Evaluación

El seguimiento de la ejecución del Programa se hará mediante la evaluación de informes trimestrales e informes especiales.

a.- Informes Trimestrales

El Programa preparará informes trimestrales sobre todos los componentes del proyecto. Estos informes se presentarán dentro de los 30 días de finalizado cada trimestre de gestión del proyecto, aceptables al Banco, cada uno de los cuales:

- Establece las fuentes reales y aplicaciones de fondo para el Programa, acumulativamente y para el período cubierto por dicho informe y fuentes proyectadas y aplicaciones de fondos para el proyecto por el período de seis meses posterior al período que abarca dicho informe.
- Muestra los gastos financiados con recurso del préstamo del convenio, cubierto por dicho informe y gastos propuestos para ser financiados con recursos del préstamo durante el período de seis meses posterior al período cubierto por dicho informe.
- Describe el progreso físico en la ejecución del proyecto, tanto acumulativamente como para el período cubierto por dicho informe.
- Explica las variaciones entre los objetivos de ejecución reales y los anexos; y
- Establece el estado de las adquisiciones en virtud del proyecto y gastos de contratos financiados con recursos del préstamo, para el final del período cubierto por dicho informe.

b.- Informes de Progreso Semestrales

- A más tardar el 31 de Mayo y 30 de Noviembre de cada año el Programa Caminos Rurales y el Banco se deberán reunir para efectuar una evaluación de progreso del Programa, del cumplimiento de las obligaciones en la ejecución del mismo y del desempeño de las actividades previstas, y para acordar el Plan de Actividades del siguiente año. En caso de que, en la opinión del Banco, el progreso sea insatisfactorio,

- el Organismo Ejecutor deberá preparar un plan de acción satisfactorio al Banco dentro de dos (2) meses de recibir notificación del Banco de las deficiencias percibidas.
- Quince días antes de cada reunión, el Programa deberá presentar al Banco un Informe conteniendo la agenda para la reunión e información relativa a los temas a ser tratados. Asimismo, para las reuniones del mes de Noviembre de cada año, comenzando en el 2002, el Programa deberá presentar el plan anual de ejecución y presupuesto para el año siguiente, para cada componente del PROGRAMA.

c.- Plan Operativo Anual

El Plan Operativo Anual (POA) es un documento de gestión que permite la planificación de las acciones del Programa, El POA detalla todas las actividades y proyectos a realizar durante el año según cada uno de los componentes del Programa.

El POA se presentará a los Bancos para su No Objeción la segunda quincena del mes de noviembre de cada año.

El contenido del POA es el siguiente:

**PLAN OPERATIVO ANUAL
POA**

**PROVIAS RURAL
(Contratos de Préstamo BID 1328-OC-PE y BIRF 4614-PE)**

CONTENIDO

1. ANTECEDENTES
2. INFORME DE PROGRESO 200_
 - 2.1 Objetivo del Informe de Progreso
 - 2.2 Ejecución de Actividades por Componentes
 - 2.3 Problemas de Gestión
 - 2.4 Supuestos
 - 2.5 Lecciones Aprendidas
 - 2.6 Mecanismo de Ejecución y Organización Institucional del programa
 - 2.7 Condiciones Contractuales Incumplidas
 - 2.8 Resumen de Cambios
 - 2.9 Ejecución Financiera
 - 2.10 Adquisición de Bienes y Servicios
 - 2.11 Mantenimiento de Obras Concluidas
 - 2.12 Aspectos Relevantes
3. PROGRAMACIÓN 200_
 - 3.1 Productos y Resultados Esperados
 - 3.2 Listado de Actividades y Cronograma de Ejecución
 - 3.3 Plan Anual de Adquisiciones de Bienes y Servicios
 - 3.4 Costos por Componentes y Actividad
 - 3.5 Presupuesto 2004 y Desembolsos
 - 3.6 Compromisos Contractuales
 - 3.7 Aspectos Relevantes

ANEXO N° 01 PROGRAMA DE INVERSIONES

ANEXO N° 02 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES

ANEXO N° 03 PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES DE BIENES Y SERVICIOS

D.- Informe de Evaluación de Impacto Social, Económico y Ambiental

- Se entregará al Banco un estudio de evaluación de impacto social, económico y ambiental, el que será analizado con ONG participantes en el proyecto, agencias gubernamentales involucradas en actividades de desarrollo rural y representantes de los beneficiarios del Programa.

CUADRO N° 01
1.2.3 MARCO LOGICO

RESUMEN DESCRIPTIVO	INDICADORES DE GESTION	MEDIOS DE COMPROBACION	SUPUESTOS
<p>Fin Mejorar la accesibilidad de las poblaciones rurales pobres a servicios sociales y económicos básicos y actividades generadoras de ingresos, mediante la rehabilitación y mantenimiento permanente de la red vial rural¹, a fin de contribuir a su desarrollo económico.</p>	<p>Indicadores de Desarrollo y de Impacto</p> <ul style="list-style-type: none"> ∓ Incremento de la tasa de atención en los puestos de salud y hospitales en el área del Proyecto (en promedio 20%) ∓ Incremento de la tasa asistencia a los centros educativos en el área del Proyecto (en promedio 20%) ∓ Diversificación gradual de la estructura de generación de ingresos y mercado laboral más dinámico en áreas beneficiadas por el proyecto (incremento del promedio de los ingresos no agrícolas o de actividades agrícolas con valor agregado) ∓ Reducción del tiempo de viaje en 30% (en promedio) a mercados y capitales de distrito luego de la rehabilitación de los caminos rurales. ∓ Incremento en 30 % de la disponibilidad de servicios de transporte de carga y pasajeros. ∓ Reducción del costo del flete en 15% con respecto a los niveles informados en estudios de línea de base. 	<ul style="list-style-type: none"> ∓ Comparación de datos pertinentes al área del proyecto en la encuesta ENAHO o ENNIV (Hogares o Nivel de Vida) realizada por INEI. ∓ Evaluación de impacto, a ser realizada en una muestra de áreas beneficiadas por el proyecto y de control. ∓ Sistema de información del PROVIAS RURAL ∓ Estadísticas del MTC, registro e inspección de los servicios de transporte por los gobiernos locales y encuestas a comunidades y usuarios ∓ Encuestas a usuarios y operadores de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> ∓ Condiciones macroeconómicas y relaciones de intercambio estables. ∓ Apoyo constante del gobierno a la política de erradicación de la pobreza y al proyecto mismo. ∓ Capacidad de respuesta a la atención de los desastres naturales, p.e. Fenómeno del Niño.

¹ Red Vial Rural o Caminos Rurales incluye caminos vecinales y caminos de herradura o no motorizados.

CUADRO N° 01

1.2.3 MARCO LOGICO

RESUMEN DESCRIPTIVO	INDICADORES DE GESTION	MEDIOS DE COMPROBACION	SUPUESTOS
<p>Propósito</p> <p>Disponer de una red de caminos rurales confiable, integrada, sostenible y descentralizada, que provea una transitabilidad adecuada a la demanda, potenciando capacidades productivas y activos de la población rural participante.</p>	<p>Indicadores Físicos</p> <ul style="list-style-type: none"> ≠ Aproximadamente 15.340 km. de caminos rurales (red vial terciaria) en el ámbito del Programa estarán rehabilitados y tendrán mantenimiento sostenible: <ul style="list-style-type: none"> i) 11.990 km. de caminos correspondientes a la primera etapa del Programa bajo mantenimiento rutinario y, de requerirlo, mantenimiento periódico, ii) 3.350 km. de caminos rehabilitados y bajo mantenimiento rutinario por la segunda etapa del Programa, iii) 470 municipios provinciales y distritales beneficiarios del Programa cofinancian el costo del mantenimiento rutinario, iv) 50 municipios provinciales (IVP) asumen la responsabilidad plena de la gestión vial, incluida la administración de recursos del Programa, v) 470 microempresas de mantenimiento vial, bajo contrato, mantienen los caminos en adecuadas condiciones de transitabilidad. vi) 70 Planes Viales Provinciales. 	<ul style="list-style-type: none"> ≠ Contratos de obras y de mantenimiento rutinario, valorizaciones e informes de supervisión, ≠ Sistema de información del Programa: Informes trimestrales, semestrales de progreso e Informes anuales, ≠ Inventario de la red vial vecinal, ≠ Evaluación de resultados llevada a cabo por un auditor independiente, ≠ Información del MEF sobre transferencias fiscales del Fondo de Compensación Municipal (FONCOMUN), ≠ Convenios de Gestión de Transferencia firmados con los Gobiernos Locales (IVP), ≠ Validación de los Planes Viales por los Gobiernos Locales Provinciales. 	<ul style="list-style-type: none"> ≠ La asignación presupuestal oportuna de los recursos ordinarios como contrapartida nacional, ≠ Mantenimiento de la gobernabilidad del país, ≠ Estabilidad económica, ≠ Que el Gobierno continúe apoyando el proceso de descentralización, ≠ Las comunidades y los gobiernos locales se identifican con el Programa y asocian sus objetivos con el progreso individual y regional. ≠ Que los municipios apoyen el sistema de gestión del mantenimiento y asumen su responsabilidad por el cofinanciamiento de los caminos. ≠ Que no se produzcan desastres naturales.

CUADRO N° 01

1.2.3 MARCO LOGICO

RESUMEN DESCRIPTIVO	INDICADORES DE GESTION	MEDIOS DE COMPROBACION	SUPUESTOS
<p><u>Componente vial</u></p> <p>≠ Caminos vecinales rehabilitados con mantenimiento rutinario</p> <p>≠ Caminos vecinales con</p>	<p>≠ 3.350 km de caminos vecinales rehabilitados.</p> <p>≠ 15.340 km de caminos vecinales reciben servicios continuos de mantenimiento rutinario.</p> <p>≠ 6.500 km de caminos vecinales rehabilitados durante la primera etapa tienen mantenimiento</p>	<p>≠ Contratos de obras y de mantenimiento rutinario, valorizaciones e informes de supervisión,</p> <p>≠ Sistema de información del Programa: Informes trimestrales, semestrales de</p>	<p>≠ La asignación presupuestal oportuna de los recursos ordinarios como contrapartida nacional,</p> <p>≠ Que los municipios apoyen el sistema de gestión del mantenimiento y asumen su responsabi-</p>

CUADRO N° 01

1.2.3 MARCO LOGICO

RESUMEN DESCRIPTIVO	INDICADORES DE GESTION	MEDIOS DE COMPROBACION	SUPUESTOS
<p>mantenimiento periódico.</p> <p>≠ Caminos de herradura mejorados y conectados a los caminos vecinales.</p> <p>≠ Plan piloto de gestión vial provincial implementado</p> <p>≠ Plan piloto de transporte multimodal en la selva implementado.</p>	<p>periódico</p> <p>≠ 3.000 km de caminos de herradura mejorados con la participación y aporte de las comunidades beneficiadas</p> <p>≠ 150 km de caminos vecinales rehabilitados y mantenidos mediante gestión directa de las autoridades provincial y distritales de la provincia de Arequipa y su Instituto Vial Provincial.</p> <p>≠ 6 pequeños embarcaderos construidos, rehabilitación de 125 km de caminos vecinales y mejoramiento de 140 km de caminos de herradura en el marco de un sistema de transporte intermodal.</p>	<p>progreso e Informes anuales,</p> <p>≠ Inventario de la red vial vecinal,</p> <p>≠ Información del MEF sobre transferencias fiscales del Fondo de Compensación Municipal (FONCOMUN),</p> <p>≠ Informes periódicos elaborados por el IVP-Arequipa.</p> <p>≠ Informes de avance del Plan Piloto Selva.</p>	<p>idad por el cofinanciamiento de los caminos.</p> <p>≠ Mecanismos de cofinanciamiento efectivo.</p> <p>≠ No hay problemas de seguridad que impidan la ejecución de las obras.</p> <p>≠ La industria local de la construcción posea los recursos técnicos, financieros y humanos para apoyar al Programa.</p> <p>≠ La población y las autoridades locales apoyan la formación de microempresas de mantenimiento.</p> <p>≠ La participación de las comunidades con el aporte de mano de obra, para el mejoramiento de los caminos de herradura.</p>

CUADRO N° 01

1.2.3 MARCO LOGICO

RESUMEN DESCRIPTIVO	INDICADORES DE GESTION	MEDIOS DE COMPROBACION	SUPUESTOS
<p><u>Componente de Fortalecimiento Institucional</u></p> <p>∅ Sistema implementado de mantenimiento rutinario sostenible con participación financiera de los gobiernos locales².</p> <p>∅ Capacidad mejorada del MTC/PCR para el desarrollo de políticas, planificación y gestión vial rural, integrando sus acciones con otras instituciones actuantes en áreas del proyecto.</p>	<p>∅ 470 microempresas de mantenimiento vial contratadas por resultados.</p> <p>∅ 470 municipios beneficiarios participan en la cofinanciación y gestión de los caminos rehabilitados. Los municipios han aportado aproximadamente US\$ 12 millones en concepto de contrapartida local.</p> <p>∅ Cartas firmadas al Banco de la Nación que garanticen el descuento automático de los fondos para cofinanciar el mantenimiento rural convenidos entre el Programa y Gobiernos Locales.</p> <p>∅ Políticas y estrategias de intervención en la gestión de la vialidad rural, actualizadas permanentemente por el MTC/PCR.</p> <p>∅ Transferencia de 2700 km. de la gestión del mantenimiento vial a los gobiernos regionales.</p> <p>∅ Transferencia de 2600 km. de la gestión del mantenimiento vial a los gobiernos locales (IVP).</p> <p>∅ Transferencia de la gestión vial de Programa a 50 gobiernos locales (IVP)</p>	<p>∅ Sistema de información del PCR</p> <p>∅ Contratos de servicios de mantenimiento rutinario con microempresas.</p> <p>∅ Evaluación de los resultados del Programa, realizada por consultoría externa.</p> <p>∅ Convenios de cofinanciamiento del mantenimiento rutinario y cartas de débito al Banco de la Nación.</p> <p>∅ Documentos de políticas y estrategias del MTC/PCR.</p> <p>∅ Convenios de gestión de la transferencia con los Gobiernos Regionales.</p> <p>∅ Convenios de gestión de la transferencia con los Gobiernos Locales (IVP).</p>	<p>∅ Participación de la población beneficiada en la conformación de microempresas.</p> <p>∅ Voluntad de los Gobiernos Locales en la participación de la cofinanciación del mantenimiento.</p> <p>∅ Contar con los resultados de impacto que propicien la necesidad de contratar a especialistas en la formulación de políticas viales rurales.</p> <p>∅ Dispositivos sobre descentralización y transferencia.</p> <p>∅ Que los Gobiernos Locales y Regionales cumplan con los mecanismos de validación establecidos por el Consejo Nacional de Descentralización (CND).</p>

² Gobiernos Locales incluyen municipalidades provinciales y distritales y autoridades comunales.

CUADRO N° 01

1.2.3 MARCO LOGICO

RESUMEN DESCRIPTIVO	INDICADORES DE GESTION	MEDIOS DE COMPROBACION	SUPUESTOS
<p>∓ Capacidad técnica, financiera e institucional de los Gobiernos Locales para lograr una gestión sostenible de la vialidad rural.</p> <p>∓ Oportunidades de desarrollo social y económico, generadoras de ingresos, identificadas en el ámbito de trabajo del PCR (Ventana de Desarrollo Local-VDL).</p> <p>∓ Equipamiento</p>	<p>∓ Consolidación de 50 Institutos Viales Provinciales, a través de sus Gobiernos Locales.</p> <p>∓ Formulación de 70 Planes Viales Provinciales.</p> <p>∓ Participación en el cofinanciamiento del mantenimiento rutinario de 97 municipios provinciales y 470 municipios distritales.</p> <p>∓ La Ventana de Desarrollo Local (VDL) ha sido establecida con participación y gestión de la sociedad civil, donantes y organizaciones gubernamentales. Participación de 48 distritos y 102 proyectos productivos formulados y cuentan con financiamiento</p> <p>∓ 300 organizaciones comunitarias y microempresas están involucradas en la iniciativa de desarrollo local y en proyectos generadores de ingreso, por medio de la VDL</p> <p>∓ Adquisición de equipos.</p>	<p>∓ Convenios de Gestión o Convenios de Cooperación Interinstitucional suscritos entre los Gobiernos Locales (IVP) y el Programa.</p> <p>∓ Validación de los Planes Viales Provinciales por los Gobiernos Locales.</p> <p>∓ Informes de evaluación aprobados por el Programa, expedidos por el coordinador de la VDL</p> <p>∓ Proyectos productivos a nivel de prefactibilidad elaborado y financiado por Instituciones financieras públicas y privadas.</p> <p>∓ Contratos de Adquisición de Equipos.</p>	<p>∓ Los municipios están interesados en sumarse activamente al programa de asistencia técnica.</p> <p>∓ Existencia de entidades financieras dispuestas a apoyar el desarrollo de los proyectos productivos.</p> <p>∓ Existencia de equipos en el mercado.</p>

CUADRO N° 01

1.2.3 MARCO LOGICO

RESUMEN DESCRIPTIVO	INDICADORES DE GESTION	MEDIOS DE COMPROBACION	SUPUESTOS
<p><u>Actividades</u> Contratación de obras y servicios de consultoría para: ≠ Rehabilitación de caminos vecinales. ≠ Mantenimiento periódico y rutinario de caminos vecinales. ≠ Mejoramiento de transporte rural no motorizado. ≠ Plan piloto de gestión vial provincial. ≠ Plan piloto de la selva.</p>	<p><u>Indicadores Financieros</u> US\$ 56,8 millones US\$ 48,3 millones US\$ 6,5 millones US\$ 2,8 millones US\$ 4,9 millones US\$ 0,95 millones</p>	<p>≠ Plan de implementación del Programa ≠ Programa de inversiones anual. ≠ Planes operativos Anuales ≠ Registros administrativos y financieros del Programa ≠ Informes de Auditorias independientes ≠ Informes de progreso trimestrales y semestrales</p>	<p>≠ El PROVIAS RURAL y sus unidades zonales poseen la capacidad institucional y los recursos para realizar las actividades ≠ Disponibilidad de recursos del Tesoro Público, para apalancar los recursos de contrapartida por endeudamiento.</p>

CUADRO N° 01

1.2.3 MARCO LOGICO

RESUMEN DESCRIPTIVO	INDICADORES DE GESTION	MEDIOS DE COMPROBACION	SUPUESTOS
<ul style="list-style-type: none"> ∓ Políticas y estrategias de transporte rural ∓ Mejora de la planificación y administración de caminos rurales ∓ Creación de microempresas comunitarias para el mantenimiento de los caminos ∓ Fortalecer la capacidad local para involucrarse en iniciativas de desarrollo social y económico ∓ Equipamiento 	<p align="center">US\$ 3,7 millones</p> <p align="center">US\$ 2,2 millones</p> <p align="center">US\$ 0,7 millones</p> <p align="center">US\$ 0,25 millones</p>		

1.3 MARCO LEGAL

1.3.1 Normas Específicas de los Bancos - PCR

El Programa Caminos Rurales se rige por las normas que a continuación se detallan, de acuerdo al siguiente orden de prelación:

- Contrato de Préstamo N° 1328/OC-PE de fecha 23 de julio del 2001, celebrado entre la República del Perú y el Banco Interamericano de Desarrollo BID.
- Contrato de Préstamo N° 4614-PE, de fecha 26 de junio del 2001, celebrado entre la República del Perú y el Banco Internacional para la Reconstrucción y Fomento – BIRF.
- Manual de Operaciones del Proyecto – MOP debidamente aprobado por el Banco Internacional para la Reconstrucción y Fomento – BIRF, Banco Interamericano de Desarrollo – BID.
- Normas Legales Nacionales vigentes, en vía supletoria para todo aquello que no este establecido en los Contratos de Préstamo suscritos con el BID y el BIRF.

En caso de discrepancia entre alguna disposición del Manual de Operaciones y una disposición de los Contratos de Préstamo suscritos con los Bancos BID y BIRF, prevalecen las disposiciones de los Contratos de Préstamo.³

1.3.2 Legislación Nacional Aplicable

- Constitución Política del Estado.
- Ley Anual de Presupuesto para el Sector Público vigente.
- Decreto Supremo N° 036-2003-PCM aprueba el Cronograma de Transferencia para el año 2003 a Gobiernos Regionales y Locales de Fondos, Proyectos y Programas Sociales
- Decreto Supremo N° 088-2003-PCM Transferencia de los Fondos, Proyectos y Programas Sociales a cargo del PRONAA, FONCODES, PROVIAS RURAL, EX ORDESUR en el marco del Decreto Supremo N° 036-2003-PCM
- Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972
- Ley de Tributación Municipal – Decreto Legislativo N° 776
- Ley de Conciliación N° 26872 y su Reglamento aprobado por D.S. 016-2001-JUS
- Ley de Arbitraje N° 26572
- Ley del Procedimiento Administrativo General N° 27444
- Ley de Bases de la Descentralización N° 27783
- Ley de Reforma Constitucional del Capítulo XIV del Título IV, sobre descentralización N° 27680
- Ley Orgánica de Gobiernos Regionales N° 27867 y su Modificatoria Ley N° 27902

³ Artículo III, Sección 3.09 (b) Contrato BIRF
Capítulo IV, Cláusula 4.04 Contrato BID

- Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública N° 27293
- Resolución Presidencial N° 070-CND-P-2003 que aprueba la Directiva N° 002-CND-P-2003 “Procedimientos para la Ejecución de la Transferencia a los Gobiernos Regionales y Locales”
- Resolución Presidencial N° 071-CND-P-2003 que aprueba la Directiva N° 003-CND-P-2003 “Mecanismos de Verificación para la Ejecución de la Transferencia de Gobiernos Regionales y Locales”
- Decreto Supremo N° 026-2004-EF aprueba Lineamientos para la Distribución y Ejecución de Recursos Presupuestales de los Gobiernos Locales.
- Decreto Supremo 038-2004-PCM aprueba el Plan Anual de Transferencia y Competencias Sectoriales a los Gobiernos Regionales y Locales del año 2004.
- Ley de Flexibilización del FONCOMUN N° .

1.3.3 Dispositivos Legales Específicos del MTC - PCR

- Decreto Supremo N° 033-2002-MTC, crea el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural – PROVÍAS RURAL.
- Decreto Supremo N° 09-95-MTC, que aprueba el Clasificador de Rutas del País y establece el ámbito de acción del MTC para la reconstrucción, rehabilitación y conservación de la Red Vial Nacional.
- Resolución Ministerial N° 448-2002-MTC/15.02, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural – PROVÍAS RURAL y sus Modificatorias.
- Resolución Suprema N° 0016-68-f0/0A. del 16 de noviembre de 1968, que aprobó las Normas para el Diseño de Carreteras, que clasifica funcionalmente a las carreteras en: Red Vial Nacional, Red Vial Departamental y Red Vial Vecinal.

1.4 MARCO INSTITUCIONAL

1.4.1 Gobierno

El objetivo prioritario de la participación del Estado en la sociedad es el de promover la igualdad de oportunidades para todos los habitantes a través de un mayor acceso tanto a bienes públicos como privados, optimizando el uso de los recursos disponibles y concentrando su esfuerzo en actividades asociadas al desarrollo del capital humano, social, institucional, físico, privado y público.

En este marco el Gobierno a través de los distintos Ministerios y Unidades Ejecutoras, viene desarrollando acciones en beneficio de la población en situación de extrema pobreza del ámbito urbano y rural del país.

En materia de provisión de servicios públicos, como es la infraestructura vial, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones viene desarrollando acciones para incrementar la capacidad y mejorar la transitabilidad de la red vial con la finalidad de integrar al país, de apoyar el desarrollo de actividades productivas, sociales que finalmente redundarán en desarrollar y crear mercados. Sin embargo, la desigual distribución de los beneficios y la dificultad de hacer llegar el progreso a las comunidades rurales, el acceso a los servicios públicos y la reducción de la pobreza, requieren un esfuerzo inmenso que el Estado ha decidido encarar seriamente.

En concordancia con su política de alivio a la pobreza, el Estado ha reafirmado su estrategia de rehabilitación de la infraestructura vial mediante la inversión pública orientada a desarrollar las economías rurales. La proyección de programas de alivio a la pobreza como FONCODES, PRONAMACHS, PRONAA y el PCR, obedece a esta política.

El PROGRAMA en su Segunda Fase basa sus acciones en los siguientes principios:

- Transferencia de la gestión vial a los Gobiernos Locales, a través de los Institutos Viales Provinciales (IVP).
- Priorización de la ejecución de la rehabilitación de caminos rurales, a través de los Planes Viales Provinciales.
- Priorizar el servicio a la población con énfasis a las comunidades más pobres y menos atendidas.
- Satisfacción de las necesidades básicas en zonas rurales.
- Infraestructura de transporte adecuada a las necesidades y posibilidades de los sectores menos favorecidos.
- Eficiencia técnica de los proyectos respecto a la calidad de obra, rentabilidad económica, impacto social del proyecto, costos mínimos y mantenimiento de la obra.
- Mejorar las condiciones de comercialización de los productos agrícolas.
- Accesibilidad de la población rural a mejores servicios públicos.
- Reducción de los niveles de extrema pobreza en las zonas rurales.
- Generación de empleo con el uso de mano de obra local.
- Empleo de materiales y herramientas de disponibilidad local.
- Participación de las comunidades en la identificación, ejecución de obras y mantenimiento de los caminos rurales.

1.4.2 Ministerios

Relaciones con el Ministerio de Economía y Finanzas: A fin de dotar los recursos al Programa, la Dirección Ejecutiva, realiza las coordinaciones operativas funcionales con la Dirección Nacional de Presupuesto Público y las Direcciones Generales de Tesoro Público, Crédito Público, Inversión Pública del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). El PROGRAMA administra las cuentas especiales: BID, BIRF, Sub Cuenta de Tesoro Público y Cuenta del FONCOMUN.

Relaciones con el Ministerio de la Mujer y Desarrollo Social: A través del Fondo de Compensación y Desarrollo Social (FONCODES) en materia de transferencia.

Relaciones con el Ministerio de Agricultura: A través del Programa Nacional de Manejo de Cuencas Hidrográficas (PRONAMACHS), en materia de forestación de caminos vecinales.

1.4.3 Organismos Vinculados

Relación con otros organismos descentralizados del Gobierno vinculados a los programas de alivio a la pobreza y desarrollo rural: La Dirección Ejecutiva, realizará coordinaciones interinstitucionales con INADE, INFES, PRONAA, Proyecto de Electrificación Rural, Proyecto de Saneamiento Rural, Telefonía Rural con la finalidad de unificar criterios, resolver y evitar la duplicidad de esfuerzos.

1.4.4 Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales

Relación con los Gobiernos Regionales: Se realizaron coordinaciones a fin de transferir 2,700 Km de mantenimiento de las vías en rutas departamentales.

Relación con los Gobiernos Locales: en esta segunda etapa se priorizo la rehabilitación y mejoramiento de caminos, a través de los Talleres Participativos con los Alcaldes Provinciales y Distritales. Asimismo, se establecen relaciones con los Gobiernos Locales a fin de transferir la gestión vial local a través de los IVP.

1.4.5 Comunidad Organizada y Empresas Privadas

Relación con la comunidad organizada: Para fines de participación de la comunidad organizada, el PROGRAMA, promueve la formación de:

Comité Vial Rural: organizaciones con personería jurídica para ejecutar obras de mejoramiento de caminos de herradura a través de contratos.

Microempresas de Mantenimiento Vial: organizaciones con personería jurídica, creadas para ejecutar el mantenimiento rutinario de los caminos rurales a través de contratos.

Organizaciones locales sin fines de lucro: se contrata a ONG especializadas, para formular los estudios para ejecutar el mejoramiento de los caminos de herradura y la promoción y organización de los Comités Viales Rurales.

1.4.6 Bancos Cofinanciadores

Relación con los Bancos cofinanciadores: esfuerzo conjunto del Gobierno Peruano y el BID y BIRF, con la finalidad de financiar la II Etapa del Programa Caminos Rurales, para lo cual se cuenta con una inversión de US \$ 151 millones para el periodo 2001 - 2006.

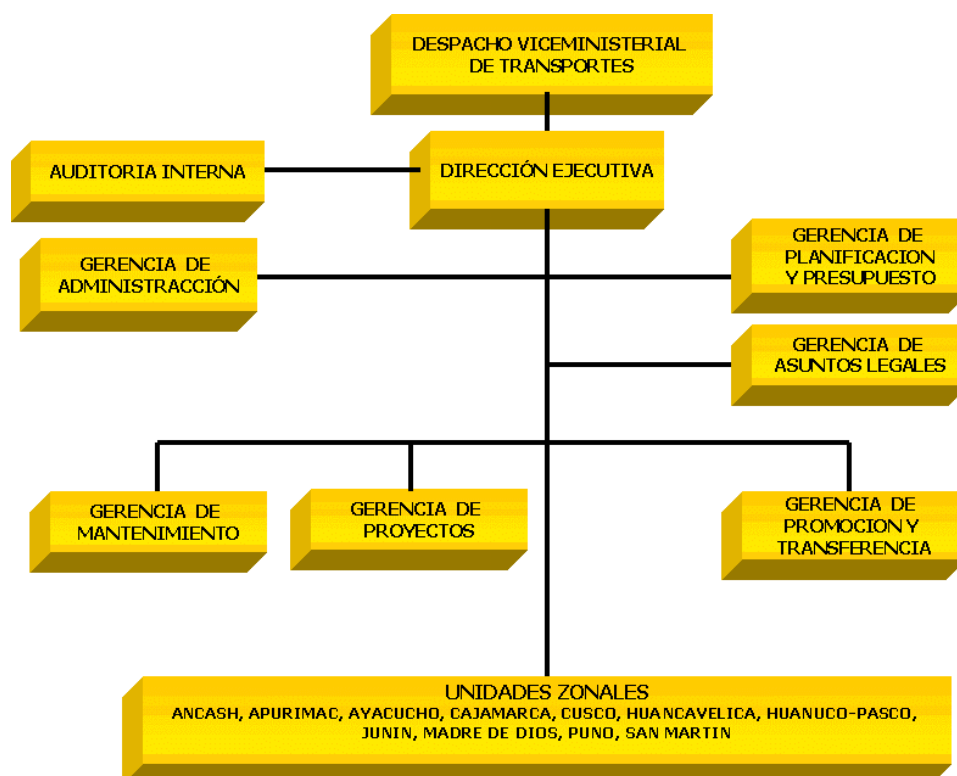
CAPITULO 2

ORGANIZACIÓN DEL PROGRAMA

2.1 ESTRUCTURA ORGÁNICA

El Programa Caminos Rurales asume la estructura orgánica de PROVÍAS RURAL.

- § **VICE MINISTRO DE TRANSPORTES**
- § **ÓRGANO DE DIRECCIÓN**
 - Dirección Ejecutiva
- § **ÓRGANO DE CONTROL**
 - Gerencia de Auditoría Interna
- § **ÓRGANO DE APOYO**
 - Gerencia de Administración
- § **ÓRGANOS DE ASESORÍA**
 - Gerencia de Asuntos Legales
 - Gerencia de Planificación y Presupuesto
- § **ÓRGANOS DE LÍNEA**
 - Gerencia de Proyectos
 - Gerencia de Mantenimiento
 - Gerencia de Promoción y Transferencia
- § **ÓRGANOS DESCONCENTRADOS**
 - Unidades Zonales



La estructura del Programa esta definida por el Reglamento de Organización y Funciones - ROF (Ver Anexo N° 1), el cual define las principales funciones de cada órgano de la entidad. Asimismo, las funciones y responsabilidades del personal de la entidad están definidas en el Manual de Organización y Funciones - MOF (Ver Anexo N° 2), la cual esta de acuerdo al Cuadro de Asignación de Personal - CAP, que precisa el personal necesario con la cual debe contar la institución para la realización de sus actividades (Ver Anexo N° 3).

2.2. ANEXOS:

- ∞ REGLAMENTO DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES - ROF (Ver Anexo N° 1)
- ∞ CUADRO PARA ASIGNACION DE PERSONAL - CAP (Ver Anexo N° 2)
- ∞ MANUAL DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES - MOF (Ver Anexo N° 3)

CAPITULO 3
METAS DEL PROGRAMA

3.1 METAS FISICAS Y FIANCIERAS**3.1.1 Metas Físicas**

Componente (1)	Unidad de Medida	Meta Total
Rehabilitación de Caminos Rurales (12 Dptos.)	Km	3,300
Rehabilitación de Caminos Rurales	Km	3,000
Rehabilitación de Caminos Secundarios/Conectores	Km	300
Mantenimiento Caminos Rurales y Secundarios		-
Rutinario Caminos Rurales 1a Fase	Km	35,684
Rutinario Caminos Rurales 2a Fase	Km	3,000
Rutinario Caminos Secundarios 1ª Fase	Km	9,496
Rutinario Caminos Secundarios 2ª Fase	Km	300
Periódico/Extraordinario	Km	6,500
Mejoramiento de Caminos de Herradura (2)	Km	3,000
Piloto Gestión Vial Provincial (Arequipa)	Km	
Rehabilitación Caminos Rurales "Piloto"	Km	100
Rehabilitación Caminos Secundarios "Piloto"	Km	50
Mantenimiento Caminos Rurales Piloto	Km	100
Mantenimiento Caminos Secundarios Piloto	Km	50
Estudios de pre-inversión (caminos)	Km	150
Supervisión de obra	Km	150
Piloto Acceso Intermodal Selva		
Caminos Rurales en piloto "Selva"	Km	125
Caminos de Herradura	Km	140
Inf. Transporte Fluvial: Embarcadero tipo 1 (3)	Unidad	3
Inf. Transporte Fluvial: Embarcadero tipo 2	Unidad	2
Inf. Transporte Fluvial: Embarcadero tipo 3	Unidad	1
Monitoreo, evaluación, estudios complementarios	-	0
Servicios de Consultoría		
Ests. de Pre-Inversión (caminos)	Km	1,665
Ests. de Pre-Inversión (caminos de herradura)	Km	3,140
Supervisión de Obra	Km	3,575
Auditoría, Desempeño y Evaluación Impactos	-	0
Fortalecimiento Institucional		
Desarrollo MEMV		426
Capacidad de Gestión Vial Municipal		188

3.1.2 Metas Financieras (en US\$ Miles)

COMPONENTE	INVERSIÓN TOTAL	%
Rehabilitación de Caminos Rurales (12 Dptos)	50,100,000	33.18
Rehabilitación de Caminos Rurales	45,000,000	29.80
Rehabilitación de Caminos Secundarios / conectores	5,100,000	3.38
Mantenimiento Caminos Rurales y Secundarios	48,267,600	31.97
Rutinario Caminos Rurales 1a Fase	21,410,400	14.18
Rutinario Caminos Rurales 2a Fase	1,800,000	1.19
Rutinario Caminos Secundarios 1ª Fase	6,647,200	4.40
Rutinario Caminos Secundarios 2ª Fase	210,000	0.14
Periódico / extraordinario	18,200,000	12.05
Mejoramiento de Calles en Poblados	0	0.00
Mejoramiento de Caminos de Herradura (2)	5,250,000	3.48
Piloto Gestión Vial Provincial (Arequipa)	2,790,000	1.81
Rehabilitación Caminos Rurales "Piloto"	1,500,000	1.00
Rehabilitación Caminos Secundarios "Piloto"	850,000	0.60
Mantenimiento Caminos Rurales Piloto	60,000	0.00
Mantenimiento Caminos Secundarios Piloto	35,000	0.00
Estudios de pre-inversión (caminos)	165,000	0.10
Supervisión de obra	180,000	0.10
Piloto Acceso Intermodal Selva	4,860,000	3.22
Caminos Rurales en piloto "Selva"	3,000,000	1.99
Caminos de Herradura	330,000	0.22
Inf. Transporte Fluvial: Embarcadero tipo 1 (3)	90,000	0.06
Inf. Transporte Fluvial: Embarcadero tipo 2	90,000	0.06
Inf. Transporte Fluvial: Embarcadero tipo 3	150,000	0.10
Monitoreo, evaluación, estudios complementarios	1,200,000	0.79
Servicios de Consultoría	7,917,500	5.24
Ests. De pre inversión (caminos)	1,831,500	1.21
Ests. De pre inversión (caminos de herradura)	1,256,000	0.83
Supervisión de Obra	4,290,000	2.84
Auditoría, Desempeño y Evaluación Impactos	540,000	0.36
Fortalecimiento Institucional	7,845,000	5.20
Formación MEMR (excl. Monitores)	330,000	0.22
Capacitación MEMR (monitores)	2,405,000	1.59
Asistencia Técnica/Estudios (PCR&MTC)	800,000	0.53
Asistencia Técnica Municipalidades	3,600,000	2.38
Capacitación ONGS/Municipalidades/PCR/MTC	150,000	0.10
Asistencia Ventana Desarrollo Local	560,000	0.37
Gastos de Administración	14,000,000	9.27
Costo Base Total	141,030,100	93.40
Contingencias Físicas	5,546,130	3.67
Contingencias Precios	4,423,770	2.93
Gran Total	151,000,000	100.00

3.2 DESCRIPCIÓN DE LOS COMPONENTES

El Programa Caminos Rurales en su II Etapa, ejecutará los siguientes componentes:

- Rehabilitación de caminos rurales y secundarios.
- Mantenimiento rutinario de caminos rurales y secundarios.
- Mantenimiento periódico de caminos rurales y secundarios.
- Mejoramiento de caminos de herradura.
- Plan piloto de gestión vial provincial de Arequipa.
- Plan piloto de transporte multimodal de la selva.
- Estudios y supervisión.
- Fortalecimiento institucional.
- Administración del proyecto.
- Contingencias
- Gastos Financieros

3.2.1 Rehabilitación de Caminos Rurales y Secundarios

Se viene interviniendo en caminos existentes de las redes viales secundarias (300 km.) y rurales (3,000 km.) en los 12 departamentos participantes. Se busca recuperar la accesibilidad de los caminos, devolviéndole sus condiciones operativas y de transitabilidad apropiadas a los vehículos livianos y de baja capacidad que atienden a las comunidades de la zona rural del país. No se prevé asfaltados, pavimentos rígidos, cambios de trazo o ensanche de los caminos. Los trabajos de rehabilitación comprenden la estabilización y mejoramiento de la subrasante, colocación de material de afirmado sobre la superficie de rodadura, construcción, mejoramiento y limpieza de obras de arte (alcantarillas, tajeas, cunetas, zanjas de coronación, badenes, puentes de hasta 20 m. de luz y muros de contención) y protección de taludes.

Los criterios referenciales para la rehabilitación de los caminos vecinales dependen principalmente:

- De su índice medio diario que generalmente es en promedio de 30 vehículos día.
- Se rehabilitará la superficie de rodadura en anchos de calzada que varíen entre 3.6 m a 6 m., de acuerdo a la sección transversal existente.
- Se rehabilitarán puentes hasta una longitud de 20 m. de requerirse rehabilitar puentes con mayor longitud deberá contar con una aprobación previa de los Bancos BID - BIRF.
- Los costos referenciales por km. de rehabilitación varían desde US\$ 12,000 que generalmente se dan en sierra y US\$ 25,000 que generalmente se presentan en la selva. El estudio es el que definitivamente deberá sustentar el costo por km. de acuerdo a las condiciones del tramo a rehabilitar.

Las Unidades Zonales velarán por el fiel cumplimiento de los procedimientos contractuales, especificaciones técnicas y plazos establecidos, para la rehabilitación de los caminos vecinales.

Las obras viales se efectuarán preferentemente sin cambios de trazado, ni variantes; su objetivo es proporcionar transitabilidad con niveles de servicio adecuados.

Se cuenta con los siguientes documentos de trabajo:

- “Normas para el Diseño de Caminos Vecinales” (Ver Anexo N° 4) elaborado por la Oficina de Asesoría Técnica del MTC (1978).
- Especificaciones Generales para Construcción de Carreteras (DGC - MTC) en lo aplicable.
- Normas Peruanas para el Diseño de Carreteras, en los aspectos aplicables para caminos rurales.
- Especificaciones Técnicas de Ingeniería para Rehabilitación y Mantenimiento Periódico de los Caminos Vecinales (Ver Anexo N° 5)
- Normas de Seguridad Para el Diseño, Rehabilitación y/o Construcción de Caminos Vecinales (ver Anexo N° 6)

Cabe precisar, que para la ejecución de actividades para la rehabilitación y el mantenimiento de los caminos que han sido considerados por el Programa, originarán alteraciones sobre los componentes físicos, biológicos y socioeconómicos del ámbito en el cual se localizan.

En ese contexto se ha elaborado el Manual Ambiental para la Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Vecinales y Herradura (ver Anexo N° 7), que está orientado sobre todo a plantear soluciones de ingeniería prácticas y sencillas que disminuyan los efectos sobre el medio ambiente; y principalmente, a prever el deterioro de la infraestructura de los caminos vecinales y de herradura, ante la ocurrencia de fenómenos climáticos, sísmicos y de otra índole que caracterizan a cada zona de estudio.

El Manual está dirigido a los ingenieros de campo, proyectistas y otros profesionales de las empresas contratistas y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dedicados a la elaboración de estudios y ejecución de obras para la rehabilitación y mantenimiento de los caminos rurales.

Las contrataciones se llevarán a cabo las bajo políticas y procedimientos aprobados por los Bancos, Licitación Pública Internacional, Licitación Pública Nacional, Contratación Directa de Obras, Contratación Directa de ONG, Directiva N° 009-2004-MTC/21 Criterios para Seleccionar los Organismos No Gubernamentales (ONG) Encargados de Prestar Asistencia Técnica a los Comités Viales Rurales (CVR) (para mayor detalle ver el Capítulo 4).

Aunque las Unidades Zonales son responsables de la supervisión y ejecución de las obras, la Gerencia de Proyectos debe efectuar un seguimiento integral de todo el proceso, apoyando a las Unidades Zonales cuando así lo requieran, a fin de identificar y propiciar las medidas correctivas que fueran necesarias.

Las Unidades Zonales cuentan con Asistentes Técnicos, quienes apoyarán las labores de control y seguimiento de estudios, obras de rehabilitación y mejoramiento de caminos de herradura, quienes serán contratados de acuerdo al Reglamento del Asistente Técnico.

3.2.2 Mantenimiento Rutinario de Caminos Rurales y Secundarios

Tiene el objetivo de prevenir con acciones rutinarias y por lo general manuales, el deterioro de la vía, así como mantenerla en buenas condiciones de seguridad para los vehículos que en ella transitan. Entre las actividades principales podemos identificar: bacheo, limpieza de: plataforma, cunetas, alcantarillas, badenes y zanjas de coronación; encausamiento de pequeños cursos de agua, reparación de muros secos, reparación y limpieza de pontones, desquinche, protección de taludes mediante cobertura vegetal, roce y limpieza, conservación de señales, vigilancia y control, de acuerdo al Manual Técnico de Mantenimiento Rutinario (Ver Anexo N° 9).

Se demostró la conveniencia de garantizar el mantenimiento de caminos rehabilitados, sujetos a un programa de mantenimiento rutinario, a fin de cumplir el ciclo de vida útil previsto. El mantenimiento rutinario (US\$ 30,1 millones) será financiado mayoritariamente con recursos de contrapartida local.

Las actividades de mantenimiento rutinario se realizan para preservar la superficie de rodadura, áreas laterales, elementos de drenaje, puentes, badenes, muros y está limitada a la preservación de los caminos rurales.

El mantenimiento de los caminos rurales esta a cargo de las Unidades Zonales, comprende la realización de una serie de actividades destinadas a garantizar condiciones de circulación satisfactorias durante todos los días del año. En lo referente a las especificaciones de la superficie de rodadura, las labores por desarrollar dependen del grado de deterioro que con el tiempo sufre el camino a causa de la acción agresiva de los factores a que está sometido.

El mantenimiento incluye la corrección de fallas mediante bacheo y la colocación de capas de relleno destinadas a adaptar la plataforma a las necesidades del tránsito. En esta segunda etapa

el mantenimiento rutinario viene siendo cofinanciado entre el PROGRAMA y los Gobiernos Locales, Provinciales y Distritales a los cuales pertenece el camino vecinal.

Las Unidades Zonales cuentan con Monitores Viales y Sociales, quienes apoyarán las labores de asesoría y asistencia técnica-administrativa de las microempresas, quienes participarán en el Programa de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Prácticas Pre-Profesionales del Programa de Monitores.

Las tarifas de mantenimiento se pagarán en concordancia a las tarifas diferenciadas de acuerdo a la tipología de los caminos, aplicando el Sistema de Gestión de Mantenimiento – GEMA (Ver Anexo N° 10).

3.2.3 Mantenimiento Periódico de Caminos Rurales y Secundarios

Es el mantenimiento efectuado cada 3 años, dentro de un criterio también preventivo como el anterior. Tiene como objetivo evitar mayores deterioros de la carretera como consecuencia de una prolongada exposición al tránsito vehicular y a las acciones del clima; es intensivo en uso de maquinaria. Comprende la colocación de base granular y la reposición de material de afirmado.

Para la protección de los drenajes dentro del mantenimiento periódico se considera la limpieza y reparación de cunetas y alcantarillas, mientras que para la protección de taludes y laderas se efectúa la construcción de muros de concreto, de sostenimiento y gaviones, así como pequeños puentes.

Este mantenimiento también puede ser considerado como **Emergencia o Extraordinario** que se ejecuta ante un hecho fortuito, haciéndose necesario realizar labores de limpieza de río, remoción de derrumbes o reparar puentes y todas las demás actividades necesarias para recuperar la transitabilidad de la vía.

El mantenimiento periódico o extraordinario inicialmente se ejecuta mediante la contratación de microempresas, en concordancia con la cláusula 4.02 (iii), del Capítulo IV del Contrato de Préstamo N° 1328/OC-PE; actualmente se están contratando bajo la modalidad de Licitaciones Públicas Nacionales (para mayor información ver Capítulo 4).

3.2.4 Mejoramiento de Caminos de Herradura

El Programa viene financiando el 70% del costo de las obras de mejoramiento, mientras que el 30% del monto de la inversión será aportado con mano de obra no calificada por los participantes del comité vial rural. Entre otras, las tareas a desarrollar por las ONG, incluirán conformación de comités viales para ejecutar los trabajos de mejoramiento de caminos de herradura, para lo cual, se elaborará los estudios de ingeniería correspondientes (expediente técnico) brindando asesoramiento técnico, siempre y cuando no haya efectuado el Estudio; así mismo la ONG planteará un mecanismo de mantenimiento de caminos de herradura, con la participación de la organización comunitaria y autoridades distritales.

Las características referenciales de los caminos de herradura están descritas en el Manual Técnico para el Mejoramiento de Caminos de Herradura (Ver Anexo N° 11).

Las Unidades Zonales ejecutan el mejoramiento de caminos de herradura a través de terceros mediante la contratación de ONG y la participación de la comunidad organizada a través de los comités viales rurales (Ver Capítulo 4).

3.2.5 Plan Piloto de Gestión Vial Provincial de Arequipa

El Plan Piloto en la provincia de Arequipa es un modelo de gestión vial municipal, que sirve para replicar la transferencia de gestión a los Gobiernos Locales a través de los Institutos Viales Provinciales (IVP).

El IVP Arequipa ha sido conformado colectivamente con el liderazgo del Gobierno Provincial y quince Gobiernos Locales Distritales periféricos; constituyendo una herramienta adecuada para realizar toda la gestión vial, desde la planificación, ejecución de las obras hasta su mantenimiento.

En el piloto el Programa transfirió al IVP los recursos para que éste contrate estudios técnicos, rehabilitación y supervisión de caminos rurales, los que seguirán las normas y procedimientos establecidos por PROVIAS RURAL; para la cofinanciación del mantenimiento, PROVIAS RURAL en esta segunda etapa, proveerá el 60% del costo, y el 40% restante a cargo de las Municipalidades.

Entre los principales instrumentos de gestión, podemos destacar:

- Estatuto del Instituto de Vialidad Provincial Municipal.
- Ordenanza Municipal para la creación del Instituto de Vialidad Provincial
- Convenio de Encargo de Ejecución Presupuestal a favor del Instituto de Vialidad Provincial de Arequipa de parte de las Municipalidades Distritales y el Provincial
- Convenio de Encargo de Ejecución Presupuestal a favor del Instituto de Vialidad Provincial de Arequipa de parte del Programa de Caminos Rurales
- Convenio Específico de Cooperación Institucional entre el PROGRAMA y el Instituto de Viabilidad Provincial.

Como resultado de la aplicación del Plan Piloto Arequipa se han obtenido los siguientes documentos de gestión:

- ESTRATEGIA PARA LA CONSTITUCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES (para mayor información revisar lo referente a Institutos Viales Provinciales IVP).
- ASPECTOS OPERATIVOS EN LA ELABORACIÓN DE LOS INVENTARIOS VIALES DISTRITALES (para mayor información revisar lo referente a Institutos Viales Provinciales).
- MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA ELABORAR EL PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO (para mayor información revisar lo referente a Institutos Viales Provinciales).
- ESTRATEGIA PARA LA TRANSFERENCIA DE LA GESTIÓN VIAL DE CAMINOS VECINALES A LOS GOBIERNOS LOCALES (para mayor información revisar lo referente a Institutos Viales Provinciales).

Los documentos mencionados son documentos que están en proceso de mejoramiento constante de acuerdo a la experiencia y lo aprendido.

3.2.6 Plan Piloto de Transporte Multimodal de la Selva

El objetivo principal del plan piloto será desarrollar, probar y evaluar metodologías y procedimientos técnicos, ambientales, sociales, económicos, institucionales y financieros para mejorar la accesibilidad rural en zonas de selva donde el transporte rural fluvial posee un rol fundamental y que puedan ser reproducidos en el futuro en otras localidades, contribuyendo para el desarrollo sostenible de esta región. El Plan Piloto prevé básicamente pequeños proyectos intermodales de transporte a ser implementados en tres localidades ubicadas sobre el río Ucayali, compuestos por:

- Construcción de 6 embarcaderos fluviales, y de sus instalaciones de almacenaje y resguardo en tierra para mejorar el manejo de la carga y hacer más fácil y seguro el acceso de trabajadores y pasajeros.
- Rehabilitación de 125 km de caminos rurales que unen los centros poblados a los embarcaderos o con zonas productivas cercanas.

- Mejoramiento de 140 Km. de caminos de herradura que permiten el acceso de caseríos al camino rural o embarcaderos.

Considerando el cuadro de extrema pobreza de la población local y la presión sobre los recursos naturales, la metodología propuesta para el piloto incluye la posibilidad de intervenir no solamente en aspectos de transporte, sino también facilitar: (i) el acceso a asistencia técnica en temas como estrategias de producción, comercialización y mercadeo de productos locales adecuados a la protección ambiental y con mercado potencial (tipo, calidad y volumen de la producción), propiedad y tenencia de la tierra, uso racional del suelo; (ii) la promoción de alianzas estratégicas para fortalecer las organizaciones locales y proporcionar apoyo tecnológico y financiero para realizar proyectos productivos; y (iii) coordinación con otros sectores (agua, saneamiento, electrificación, educación, salud) dirigidas a dar respuesta a los “problemas” que llevan a una situación de pobreza extrema a estas localidades. Los dos primeros aspectos citados tendrán el apoyo financiero del piloto, mientras que el tercero involucrará esfuerzos de coordinación institucional del PROGRAMA con otros organismos gubernamentales para conjugar las diversas intervenciones en la misma área geográfica. El Plan Piloto de la Selva contará con una guía de Evaluación de Impacto Socio ambiental Regional, cuyos resultados deberán ser puestos a disposición del público cuatro meses antes de que el Banco autorice la licitación de las obras civiles.

El Programa Caminos Rurales, ha previsto realizar a nivel piloto obras de infraestructura portuaria en ríos de la selva: pequeños muelles, embarcaderos y su infraestructura de apoyo en tierra. Estos embarcaderos, servirán para dar continuidad a los caminos de la selva cuando estos se encuentran con un río y establecerán la comunicación entre poblados o caseríos a través de la circulación fluvial, dado que la navegación será la base del transporte regional.

Los estudios están siendo coordinados por la Gerencia de Planificación y Presupuesto y la Dirección Ejecutiva a través de su Asesor y ejecutados por la Consultora Apoyo - Walsh Perú – ITDG, supervisados por el Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana (IIAP).

3.2.7 Estudios y Supervisión

Este componente financiará los diseños técnicos de los proyectos de rehabilitación de caminos rurales, mejoramiento de caminos de herradura (ingeniería, ambientales, sociales y económicos), así como la supervisión de las obras de rehabilitación y mantenimiento. Asimismo financiará los estudios socioeconómicos (conformación línea de base y evaluación de impacto) y las auditorías de desempeño y financieras.

La contratación de Consultores Individuales y/o Firms Consultoras se efectuará de acuerdo a las políticas, lineamientos de contratación y documentos de selección aprobados por los Bancos: CONCURSO DE MERITOS LOCAL POR INVITACION - CMLI, CONTRATACION DIRECTA DE CONSULTORIA POR INVITACION – CDCI CONTRATACION DE CONSULTORES INDIVIDUALES POR INVITACIÓN– CCII, CONTRATACION DIRECTA DE ONG – CDIONG (Ver el Capítulo 4), para lo cual se cuenta con un Listado Interno de Proveedores – LIP, cuya inscripción se realizara a través de los lineamientos establecidos en la DIRECTIVA PARA LA INSCRIPCIÓN EN EL LISTADO INTERNO DE PROVEEDORES.

Para la elaboración de los estudios de rehabilitación y Mejoramiento de Caminos de Herradura tomarán en cuenta la Directiva De estudios para la Rehabilitación de Caminos Vecinales y Mejoramiento de Caminos de Herradura (ver Anexo N° 12), para la evaluación socio económica de los estudios se utilizará el Manual de Evaluación de Socio Económica para Proyectos de Caminos Vecinales y de Herradura (ver Anexo N° 13).

Asimismo, serán considerados los siguientes documentos de gestión:

- “Normas para el Diseño de Caminos Vecinales” (Ver Anexo N° 4) elaborado por la Oficina de Asesoría Técnica del MTC (1978).
- Especificaciones Generales para Construcción de Carreteras (DGC - MTC) en lo aplicable.

- Normas Peruanas para el Diseño de Carreteras, en los aspectos aplicables para caminos rurales.
- Especificaciones Técnicas de Ingeniería para Rehabilitación y Mantenimiento Periódico de los Caminos Vecinales (Ver Anexo N° 5)
- Normas de Seguridad Para el Diseño, Rehabilitación y/o Construcción de Caminos Vecinales (ver Anexo N° 6)

El Programa con la finalidad de que se efectuó una adecuada supervisión de las obras ha elaborado la Directiva para la Supervisión o Mantenimiento Periódico/Emergencia de caminos Vecinales, en la cual se establecen las Normas, Procedimientos y Criterios que el Supervisor Externo deberá cumplir para la adecuada supervisión de las obras de rehabilitación y/o mantenimiento periódico/ Emergencia de caminos vecinales a cargo de Provías Rural; así mismo para uniformizar formatos e informes a entregar a Provías Rural para su rápida y efectiva atención, acorde con las necesidades del Proyecto y con la realidad nacional.

Toda obra contará de modo permanente y directo con un supervisor externo o inspector, quedando prohibida la presencia de ambos en una misma obra (para mayor información ver el Anexo N° 14).

3.2.8 Fortalecimiento Institucional

Este componente tiene como objetivo el desarrollo de las capacidades de la comunidad organizada y Gobiernos Locales a través de los IVP, a fin de posibilitar el éxito de la transferencia de la gestión vial rural; está dirigido a:

- Creación, desarrollo, monitoreo y fortalecimiento de las Micro Empresas de Mantenimiento Vial y su relación con las comunidades donde están radicadas.
- Mejora la capacidad de planificación y establecimiento de las políticas de transporte rural por parte del MTC, integración con otros actores institucionales presentes en áreas con fuerte impacto en el Programa (descentralización, alivio a la pobreza), coordinación de inversiones en vialidad rural dentro y fuera del MTC y monitoreo del sistema de transporte rural.
- Provisión de asistencia técnica a los municipios para el desarrollo de Planes de Transporte Provinciales, los sistemas de gestión asociados a su implementación y el desarrollo de mecanismos de financiación de la gestión vial; ayudar a las comunidades a participar tanto en la identificación de proyectos como en la operación y mantenimiento del mismo.
- Apoyo en la identificación y estructuración de oportunidades de desarrollo social y económico local (Ventana de Desarrollo Local, VDL), en alianza estratégica con instituciones públicas, privadas y miembros de la sociedad civil, coordinado por una ONG, que canalice la asistencia a las comunidades, individuos y autoridades locales, para identificar, estructurar y financiar iniciativas y proyectos productivos, vinculados a mercados con demanda, mediante alianzas con proveedores de asistencia técnica, operadores de mercados regionales, intermediarios financieros, inversores y donantes.
- Equipamiento del Programa y sus Unidades Zonales, básicamente vehículos, equipos de oficina, computadoras, etc., necesario para realizar una gestión adecuada.

a.- Desarrollo de las Microempresas de Mantenimiento Vial

El sistema de mantenimiento vial se sustenta en la participación de la comunidad organizada en Microempresas especializadas en el Mantenimiento Vial Rutinario, las cuales son una forma de asociación, a la que se contrata para que realicen el servicio de mantenimiento por tramos de camino, bajo condiciones especiales.

Los objetivos que persiguen las Microempresas de Mantenimiento son:

De orden técnico.-

- Usar intensivamente la mano de obra que no requiera un alto grado de calificación.
- Asegurar la realización permanente y adecuada de las labores propias del mantenimiento y conservación rutinaria de la red vial rural rehabilitada.
- Proporcionar capacitación en materia de mantenimiento vial, haciendo especial énfasis en los aspectos técnicos, seguridad vial y en la determinación de costos.
- Lograr un mayor rendimiento en las cuadrillas de mantenimiento vial.

De orden socioeconómico.-

- Contribuir a la generación de empleo de mano de obra no calificada.
- Eliminar los posibles intermediarios, garantizando así en forma directa y estable una remuneración por el trabajo que se realiza.
- Vincular al desarrollo rural, no solo a los centros poblados de la región, si no integrarlos en el ámbito nacional, de tal forma que tomen conciencia de que los caminos han sido construidos para beneficio de ellos y como tal deben conservarlos.
- Elevar el nivel de vida de los asociados y de sus familias al mejorar sus condiciones alimentarias, de vivienda, de seguridad social y educación.
- Uso eficaz y eficiente de los recursos asignados para el mantenimiento vial rutinario.

Se cuenta con documentos sobre la formación, asistencia y seguimiento a las microempresas, los mismos que se indican a continuación: GUIA DE PROCEDIMIENTOS PARA LA FORMACION DE MICROEMPRESAS (Ver Anexo N° 15) y PROCEDIMIENTOS INTERNOS PARA LA CONTRATACION DE PROMOTORES EXTERNOS PARA PROMOCION Y FORMACION DE MICROEMPRESAS DE MANTENIMIENTO VIAL RUTINARIO (Ver Anexo N° 16), REGLAMENTO DE PRACTICAS PRE PROFESIONALES DEL PROGRAMA DE MONITORES.

b.- Desarrollo de Política Rural de Transporte

Este componente tiene como objetivo mejorar la capacidad de planificación y el establecimiento de políticas de transporte rural por parte del MTC-PCR; integración con otros actores institucionales actuantes en áreas con fuerte impacto en el Programa; coordinación de inversiones en vialidad rural dentro y fuera del MTC-PCR y el monitoreo del sistema de transporte rural.

Para consolidar, expandir y hacer sostenible los impactos positivos del Programa durante la Segunda Fase se debe enfrentar los siguientes retos, para lo cual debemos implementar políticas y estrategias que coadyuven a lograr el éxito:

- Sostenibilidad del mantenimiento rutinario de los Caminos Rurales.
- Descentralización
- Consolidación de redes viales en espacios geográficos
- Desarrollo de los mercados y el desarrollo rural.
- Concertación
- Capacitación

c.- Capacidad de Gestión Vial Municipal

Este sub componente tiene como objetivo provisionar asistencia técnica a los municipios para el desarrollo de planes viales provinciales, así como sistemas de gestión; desarrollar mecanismos de financiación de la gestión vial; ayudar a las comunidades a participar en la identificación de proyectos y en la operación y mantenimiento de los mismos.

El transferir los caminos rehabilitados a los municipios implica dotarlos de mecanismos de capacitación en la gestión vial.

El Programa cuenta con el Plan de Fortalecimiento de la Gestión Vial Vecinal en los Gobiernos Locales (ver Anexo N° 17).

c.1.- Mecanismos de Cofinanciamiento Municipal (MCM)

El Mecanismo de Cofinanciamiento del Mantenimiento (MCM) es un proceso mediante el cual las municipalidades participan con un aporte económico de su FONCOMUN para el mantenimiento vial rutinario de sus caminos rehabilitados, que paulatinamente irá incrementándose hasta llegar al monto total requerido para el mantenimiento de los caminos, los cuales serán asumidos íntegramente por los Gobiernos Locales.

El MCM se operativiza mediante la suscripción de un Convenio de Cofinanciamiento y la firma de Cartas de Débito Automáticos al Banco de la Nación suscritos por la Municipalidad Provincial y Distritales a favor del Programa Caminos Rurales, para lo cual, previamente se determina el aporte específico de cada una de ellas para lograr el aporte total correspondiente a la Provincia.

Para el desarrollo de las actividades se utilizara la DIRECTIVA NORMAS PARA LA RECEPCION, EJECUCION Y CONTROL DE LOS RECURSOS FINANCIEROS TRANSFERIDOS POR LAS MUNICIPALIDADES QUE HAN FIRMADO EL CONVENIO CON EL PCR PARA EL COFINANCIAMIENTO DEL MANTENIMIENTO DE LOS CAMINOS RURALES (Ver Anexo N° 18).

Cuando se efectúe la transferencia presupuestal del componente de mantenimiento rutinario a los Gobiernos Locales, a través del IVP, el cofinanciamiento se realizará mediante Convenio de Transferencia Financiera suscritos por los municipios distritales y el provincial, y los recursos presupuestales se depositarán en una cuenta de manejo municipal para su utilización en el pago al servicio de mantenimiento, con los recursos ordinarios transferidos por PROVIAS RURAL.

c.2.- Instituto Vial Provincial (IVP)

El IVP es un organismo municipal con autonomía técnica-administrativa, creado por Ordenanza Municipal y que depende de un Comité Directivo conformado por el Alcalde Provincial y los Alcaldes Distritales de la provincia. Para su conformación se aplicará lo indicado en el documento: ESTRATEGIA PARA LA CONSTITUCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES (Ver Anexo N° 19).

El IVP forma parte del programa de fortalecimiento institucional municipal, el cual supone diferentes niveles de participación básica de todas las municipalidades (provincias y distritos) beneficiadas; comprendiendo aspectos de priorización de inversiones a través de formulación de Inventarios Distritales y los Planes Viales Provinciales, los cuales se elaborarán aplicando lo indicado en los documentos: ASPECTOS OPERATIVOS DE ELABORACIÓN DE LOS INVENTARIOS VIALES DISTRITALES (Ver Anexo N° 20) y MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA ELABORAR EL PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO (Ver Anexo N° 21) y ESTRATEGIAS DE TRANSFERENCIA DE LA GESTION VIAL DE CAMINOS VECINALES A LOS GOBIERNOS LOCALES (Ver Anexo N° 22).

Su objetivo es realizar la gestión vial de los caminos vecinales de la provincia con la responsabilidad de contratar estudios, obras, supervisión y mantenimiento, de conformidad al Plan Vial Provincial, desarrollando localmente la capacidad de las municipalidades provinciales y distritales, para que puedan llevar a cabo en forma conjunta, una gestión sostenible del mantenimiento de la red vecinal o terciaria a su cargo y asumir gradualmente su total responsabilidad.

Está conformado por un Gerente General, Jefe de Operaciones y Asistente Administrativo, que se incrementará de acuerdo a la necesidad del servicio con Asistentes Técnicos y Monitores.

Para que una provincia tenga las condiciones de formar un Instituto Vial Provincial deberá cumplir con los REQUISITOS PARA LA SELECCIÓN DE PROVINCIAS (Ver Anexo N° 23)

d.- Ventana de Desarrollo Local

Este sub componente apoya en la identificación y estructuración de oportunidades de desarrollo social y económico local (Ventana de Desarrollo Local – VDL), en lugares donde existan caminos rurales rehabilitados en mantenimiento efectuados por el PROGRAMA, mediante la contratación de una ONG, la cual coordina y canaliza la asistencia a las comunidades, individuos y autoridades locales para identificar, estructurar y financiar iniciativas y proyectos productivos, vinculados a mercados con demanda, mediante alianzas con proveedores de asistencia técnica, operadores de mercados regionales, intermediarios financieros, inversores y donantes. Este sub componente cuenta con un sistema de información y monitoreo periódico y podrá financiar otros estudios.

La implementación de Ventana de Desarrollo se ha realizado a través de la contratación de la ONG CARITAS DEL PERÚ, la cual a vez tiene sucursales en los diferentes departamentos del país; estas sucursales denominadas CARITAS DIOCESANAS, establecen alianzas estratégicas con Gobiernos Locales Distritales, productores y comunidad organizada, a fin de identificar las ideas de inversión y desarrollar una cartera de proyectos productivos a favor de la comunidad, a nivel de prefactibilidad, preestablecidos bajo criterios sociales y de rentabilidad financiera, los cuales son ofrecidos por la ONG CARITAS DEL PERÚ en Ferias de Proyectos y otros agentes financieros, a fin de conseguir la financiación para su ejecución.

La generación de proyectos productivos en las zonas donde se encuentran las obras rehabilitadas por PROVIAS RURAL promueven las cadenas de desarrollo, de manera tal que las vías no sólo sirvan para conectar centros poblados, sino generar espacios económicos, mejorando a futuro los impactos en las áreas de influencia de la intervención de las obras del Programa.

e.- Equipamiento

Este sub componente contempla la adquisición de vehículos, equipos de oficina, computadoras, software, GPS, etc., a fin de incrementar la capacidad instalada de la sede central del PROGRAMA y Unidades Zonales.

3.2.9 Administración del Proyecto

Las actividades administrativas y financieras del Programa se desarrollarán en el marco legal nacional que especifican todos los procedimientos relativos al sistema de tesorería, presupuesto, endeudamiento externo, administración de personal, logística, los cuales se actualizan anualmente y las políticas de los Bancos financiadores; asimismo, se viene implementando un sistema de procesamiento automático de datos (SIGAT) de acuerdo a las especificaciones y necesidades financieras de los Contratos de Préstamo.

Este sub componente Incluye los gastos de funcionamiento de la Sede Central y sus Unidades Zonales.

La administración del Programa esta normada por las políticas y normas de los Bancos para lo cual se utilizarán los siguientes documentos de gestión:

- € Manual de Desembolsos (ver Anexo N° 24).

€ Manual de Contabilidad, Informes Financieros y Auditoría (ver Anexo N° 25).

3.2.10 Contingencias

Este componente considera recursos financieros para cubrir los gastos de las mayores metas no consideradas en la programación inicial de los Contratos de Préstamo; será el resultado de la dinámica del Programa la que genere la necesidad de su utilización, previa reformulación de los Contratos de Préstamo, con la no objeción del MEF y de los Bancos.

3.2.11 Gastos Financieros

Este componente será utilizado en los gastos para la Inspección y Vigilancia de los Bancos y otros.

3.2.12 Cuadro N° 2: Costo Total Estimado del Proyecto y Financiamiento

El costo total estimado del proyecto y el financiamiento propuesto asciende a US \$ 151 millones, de los cuales el BIRF y el BID aportaran US \$ 50 millones cada uno, el gobierno central US \$ 40 millones y los municipios en calidad de cofinanciamiento del mantenimiento aportaran US \$ 11 millones. El cual se detalla en el siguiente cuadro:

Costo y Plan de Financiamiento (en miles de dólares)				
CATEGORÍA	BID	BIRF	Aporte Local	Total
A. Inversión	39.525	39.525	32.265	111.315
Rehabilitación caminos rurales y secundarios	21.240	21.240	7.620	50.100
Mantenimiento Periódico	7.700	7.700	2.800	18.200
Mantenimiento Rutinario	5.200	5.200	19.670	30.070
Mejoramiento de caminos de herradura	2.225	2.225	800	5.250
Piloto de Gestión vial provincial	1.100	1.100	590	2.790
Piloto de Transporte multimodal	2.060	2.060	785	4.905
B. Estudios y Supervisión	3.355	3.355	1.210	7.920
C. Fortalecimiento Institucional	3.330	3.330	1.185	7.845
Desarrollo de MEMV	950	950	335	2.235
Desarrollo de Política rural de transporte	300	300	100	700
Capacidad de Gestión vial municipal	1.590	1.590	570	3.750
Ventana de desarrollo local y otros	280	280	100	660
Equipamiento	210	210	80	500
D. Gastos Administrativos			14.000	14.000
E. Contingencias	3.290	3.290	2.340	8.920
F. Gastos Financieros	500	500		1.000
Inspección y Vigilancia	500			500
Otros		500		500
Total	50.000	50.000	51.000	151.000

Fuente: Contrato original BID, el cual se encuentra en la segunda reformulación.

3.3 EJECUCIÓN DEL PROYECTO

El Programa está a cargo de la administración de los recursos que el Gobierno destina para la rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales; como parte de sus responsabilidades viene fijando las normas y criterios de ejecución, de contratar servicios y obras con terceros y transferir recursos a los Gobiernos Locales - IVP, asistiendo técnicamente y supervisando a los municipios que demuestren poseer la capacidad de planificar y ejecutar estudios y obras.

El Programa ha implementado su organización en tres niveles, descentralizando las responsabilidades e incorporando la participación de municipios provinciales y distritales, en la forma siguiente:

Primer Nivel:

- La Sede Central del Programa.

Segundo Nivel:

- Las Unidades Zonales

Tercer Nivel:

- Gobiernos Locales
 - ≠ Los Municipios provinciales y distritales con Institutos Viales Provinciales.
 - ≠ Los Municipios provinciales y distritales con Inventarios y Planes Viales.

La Sede Central del Programa, se encargará de la gestión general del Programa, que comprende básicamente: (i) establecer programas de inversión y asignaciones presupuestarias indicativas, (ii) firmar convenios de participación con las provincias con jurisdicción sobre áreas del Programa y canalizar los fondos del proyecto a las cuentas fiduciarias establecidas con ellas; (iii) implementar el fortalecimiento institucional y los planes pilotos del Programa; (iv) actualizar y aplicar el Manual de Operaciones (MOP); (v) contratar estudios, obras civiles y su supervisión; (vi) preparar informes de progreso, tramitar peticiones de desembolso y administrar la cuenta especial; (vii) coordinar con otros organismos gubernamentales nacionales.

Las Unidades Zonales se encargarán de la gestión de los programas de trabajo locales. Ello implicará: (i) promover y difundir el accionar del Programa y programar las inversiones en consulta con municipios y comunidades; (ii) coordinar con organismos públicos y entidades privadas sus programas de mitigación de la pobreza y desarrollo rural; (iii) con el apoyo de la unidad central del PCR, convocar, evaluar ofertas y adjudicar concursos y licitaciones para la realización de estudios de ingeniería, obras y su supervisión y aprobar los resultados; (iv) administrar los contratos y convenios con municipios; (v) supervisar y presentar informes sobre la ejecución de los diversos componentes del proyecto; (vi) crear, capacitar, contratar, monitorear y evaluar a las MEMV.

Los municipios y comunidades participarán en: (i) identificar sus proyectos y coordinar con las unidades zonales los programas de inversión; (ii) contribuir al costo de las obras y de los componentes comunitarios con recursos financieros o aporte de mano de obra, equipos o materiales; (iii) llevar a cabo directamente las obras a través de convenios o aportando mano de obra remunerada no especializada para las obras contratadas; (iv) supervisar la ejecución de los proyectos e informar de las posibles dificultades en su realización; y (v) ejecutar el plan vial de gestión provincial, contratando estudios, supervisión y obras, mediante acuerdo previo respecto de las condiciones de inspección y control técnico, administrativo y financiero aplicables a los proyectos a ser financiados

Los convenios de participación (CP) entre el PROGRAMA y la municipalidad provincial, son centrales a la ejecución del CR2 y por ello el Programa solamente financiará actividades con aquellas provincias que la hayan firmado ¹. Estos convenios establecen como responsabilidad municipal: (i) ejecutar las obras de acuerdo con los procedimientos establecidos en el MOP; (II) participar del programa de fortalecimiento institucional y llevar a cabo los planes de acción que acuerden con el PROGRAMA; (iii) apoyar el desarrollo de microempresas de mantenimiento vial y comités viales rurales basados en la organización comunitaria; (iv) crear cuentas especiales que garanticen el flujo de fondos municipales requeridos para cofinanciar el mantenimiento

¹ Esto implica que, si una municipalidad no cumpliera a satisfacción del Banco con las obligaciones del CP, el PCR: (a) no incluirá nuevas actividades en esa jurisdicción hasta que la Municipalidad haya adoptado medidas correctivas satisfactorias al Banco; y (b) el PCR excluirá de su Programa anual todas las actividades, con la sola excepción de aquellas en marcha o que cuenten con contratos vigentes

rutinario; y (v) hacer asignaciones presupuestarias, a partir del 2002, y liberar los fondos para mantener los caminos rehabilitados por el Programa. El PROGRAMA se compromete, a su vez, a mantener permanentemente informadas a las municipalidades acerca de sus actividades, proveer fortalecimiento institucional en materia de planificación y gestión viales, evaluar resultados y establecer un mecanismo de financiación que permita el mantenimiento de los caminos rehabilitados mediante el flujo continuo de los fondos comprometidos por el mecanismo de cofinanciación. El referido convenio necesita de la adhesión de los alcaldes distritales para asegurar su aceptación de los términos de la participación, en particular, los aportes financieros al MCM y garantizar la coordinación con las comunidades locales.

Con el fin de garantizar la coherencia en la ejecución el PROGRAMA implementará el Proyecto de acuerdo al MOP el que establece claramente las directrices y procedimientos que adopta la Sede Central y sus Unidades Zonales, el MOP proveerá normas y procedimientos para la implementación del Programa en las áreas de: (i) estructura institucional general; (ii) procedimientos de desembolsos, contabilidad, auditoría y presentación de informes; (iii) procesos de adquisiciones distribución de actividades y controles internos; (iv) planes de evaluación y monitoreo del Programa; (v) procedimientos de identificación, preparación, aprobación y supervisión de proyectos, incluyendo los aspectos ambientales; (vi) cofinanciación de actividades con otras jurisdicciones; y (vii) transferencia de recursos y monitoreo de su aplicación.

3.4 GENERACIÓN DE LOS PROYECTOS

La generación de los Proyectos se efectúa a través de la convocatoria que realiza el PROGRAMA por medio de las Unidades Zonales mediante Talleres de Participación con los Alcaldes Provinciales y Distritales para la formulación de inventarios y planes viales provinciales en las áreas de su actuación, en las que se identifican caminos vecinales y caminos de herradura.

Alcances

- a.- Institucional: Se desarrolló un Plan Piloto en la provincia de Arequipa para experimentar la posibilidad que asuman en forma creciente la responsabilidad de la gestión vial y se espera replicar esta experiencia en 50 provincias más en esta fase.
- b.- Funcional: Incluye el análisis de tres pequeños sistemas (camino rural, camino de herradura y navegación por río) de transporte en selva, para lo cual se ha diseñado un Plan Piloto, que incluye la construcción de pequeños embarcaderos, conectadas a una red vecinal. En este Plan Piloto es fundamental el manejo del medio ambiente y el plan para los pueblos nativos.
- c.- Socio-económico: Vinculará a la población rural con oportunidades de desarrollo económico a través de la ventana de desarrollo local (VDL).

3.4.1 Distribución de los Recursos Financieros

A nivel de Departamentos

El Programa determina los coeficientes de asignación para cada uno de los departamentos donde intervendrá, en base a los siguientes factores:

- Viales (longitud de red vial terciaria y cobertura)
- Demográficos (población rural del departamento), y
- Sociales (pobres extremos y pobre no extremos)

La distribución se ha realizado teniendo en consideración:

- Porcentaje en kilómetros de la red de caminos rurales no rehabilitados aún.
- La población de cada departamento

- Porcentaje de población en extrema pobreza (tomando la información de la publicación del MEF)
- El porcentaje de pobres en el sector no extremo

Estos indicadores están normalizados por el conjunto de los doce departamentos de tal manera que la suma de los indicadores normalizados equivale a 1, sumando a la base de la siguiente fórmula.

$$FA = (wFCOB * FCOB) + (wFP * FP) + (wFPOBEXT * FPOBXT) + (wFPOBNOEXT * FPOBNOEXT)$$

<i>FA</i>	=	<i>Factor de asignación</i>
<i>wFCOB</i>	=	<i>1/3</i>
<i>FCOB</i>	=	<i>Indicador normalizado para el porcentaje de los caminos no rehabilitados</i>
<i>wFP</i>	=	<i>1/3</i>
<i>FP</i>	=	<i>Indicador normalizado para la población</i>
<i>wFPOBEXT</i>	=	<i>1/3 * 2/3</i>
<i>FPOBEXT</i>	=	<i>Indicador normalizado parcial número de extrema pobreza</i>
<i>wFPOBNOEXT</i>	=	<i>1/3 * 1/3</i>
<i>FPOBNOEXT</i>	=	<i>Indicador normalizado para el número de pobres en condiciones no extremas.</i>

La distribución indicativa de los recursos financieros está dada de acuerdo a lo siguiente:

*Factor de asignación = (1/3)*indicador normalizado para el porcentaje de los caminos no rehabilitados + (1/3)*Indicador normalizado para la población + (1/3)* (2/3)*Indicador normalizado parcial número de extrema pobreza + (1/3)*(1/3)*Indicador normalizado para el número de pobres en condiciones no extremas.*

En el Cuadro N° 3 se observa los resultados de la aplicación de este modelo.

**3.4.1.a CUADRO N° 3
ASIGNACION DE METAS FISICAS DE CAMINOS VECINALES POR DEPARTAMENTO**

DEPARTAMENTO	Red Vecinal	C. Vecinales	Cobertura por Departamento	Saldo por Departamento	Factor wFCOB	Cobertura Final según Factor 1-Cobertura	*Población Rural 2000 (Hab)	Factor wFP	% de los Pobres		% del Dpto	Factor wFPOBEXT	Factor wFPOBNOEXT	Km C. Vecinal	Cobertura Red
									Pobres	No Extremos					
	No Asfaltada	Rehabilitados PCR I b	b/a	1-Cobertura	Departamental	Factor 1-Cobertura		de Población	Extremos	Extremos	Factor de Asignación	No Extremos	Factor de Asignación	3000	al Final PCR II
	Km	km	%	%	FCOB	%	FP	FP	%	%	FPOBEXT	FPOBNOEXT	FA	ASIGNACION	%
CAJAMARCA	3.538	1.370	39%	61%	0.076	50%	1.239.327	0.169	94.70%	44.70%	42%	0.072	0.101	327	48%
PUNO	2.583	543	21%	79%	0.098	40%	885.006	0.120	98.50%	77.90%	77%	0.131	0.042	320	33%
JUNIN	4.811	625	13%	87%	0.108	24%	844.097	0.115	88.30%	36.90%	33%	0.056	0.107	296	19%
CUSCO	2.840	684	24%	76%	0.094	41%	853.990	0.116	90.10%	27.80%	25%	0.043	0.125	282	34%
HUANUCO	1.805	796	44%	56%	0.069	64%	594.422	0.081	97.80%	71.70%	70%	0.120	0.053	248	58%
ANCASH	2.566	1.236	48%	52%	0.064	61%	703.693	0.096	95.80%	53.00%	51%	0.087	0.087	247	58%
HUANCAVELICA	2.486	918	37%	63%	0.078	53%	431.088	0.059	99.10%	85.70%	85%	0.145	0.027	242	47%
SAN MARTIN	1.119	348	31%	69%	0.086	70%	675.142	0.092	83.20%	24.10%	20%	0.034	0.122	242	53%
AYACUCHO	2.774	954	34%	66%	0.082	49%	403.492	0.055	97.50%	66.60%	65%	0.111	0.063	231	43%
APURIMAC	1.855	959	52%	48%	0.060	68%	426.904	0.058	99.10%	79.30%	79%	0.135	0.040	220	64%
PASCO	1.399	276	20%	80%	0.100	56%	223.400	0.030	87.40%	34.10%	30%	0.051	0.111	202	34%
MADRE DE DIOS	596	191	32%	68%	0.084	104%	64.427	0.009	71.20%	11.50%	8%	0.014	0.121	144	56%
TOTAL	28.373	8.900	31%		1.000		7'344,988	1.000	11.03			1.000	1.000	3.000	42%

3.4.2 Criterios de Elegibilidad de Proyectos

Los Talleres de Priorización entre el Programa y las autoridades municipales fueron la base para identificar los caminos elegidos para elaborar el programa de inversión para la provincia (Ver Anexo N° 21). Sin embargo, para mejorar la transparencia de este proceso y asegurar un mayor sentido de pertenencia del camino, se refuerza la capacidad de gestión vial de los municipios, mediante la elaboración de los Planes Viales Provinciales, ejecutados por las Municipalidades de la provincia con el apoyo técnico del Programa. En estos Planes Viales se establece la importancia de los caminos vecinales en función del desarrollo de la provincia y sobre la base del inventario vial de dichos caminos.

3.4.3 Metodología para la Identificación y Selección de Proyectos

La metodología para la Identificación y selección de proyectos está desarrollada en los siguientes documentos: ASPECTOS OPERATIVOS EN LA ELABORACIÓN DE LOS INVENTARIOS VIALES DISTRITALES (Ver Anexo N° 20), MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA ELABORAR EL PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO (Ver Anexo N° 21).

3.4 ANEXOS

Rehabilitación

Anexo N° 4:	NORMAS DE DISEÑO DE CAMINOS VECINALES
Anexo N° 5:	ESPECIFICACIONES TECNICAS DE INGENIERIA PARA REHABILITACION Y MANTENIMIENTO PERIODICO DE LOS CAMINOS VECINALES
Anexo N° 6:	NORMAS DE SEGURIDAD PARA EL DISEÑO, REHABILITACION Y/O CONSTRUCCION DE CAMINOS VECINALES
Anexo N° 7:	MANUAL AMBIENTAL PARA LA REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS VECINALES Y DE HERRADURA
Anexo N° 8:	MANUAL DE REFORESTACION PARA LA PROTECCIÓN DE LAS MARGENES Y ZONAS ALEDAÑAS A LOS CAMINOS VECINALES

Mantenimiento Rutinario de Caminos Rurales y Secundarios

Anexo N° 9:	MANUAL DE MANTENIMIENTO RUTINARIO
Anexo N° 10:	SISTEMA DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO (GEMA)

Mejoramiento de Caminos de Herradura

Anexo N° 11:	MANUAL TÉCNICO PARA EL MEJORAMIENTO DE CAMINOS DE HERRADURA
--------------	---

Estudios y Supervisión

Anexo N° 12:	DIRECTIVA DE ESTUDIOS PARA REHABILITACION DE CAMINOS VECINALES Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS DE HERRADURA
Anexo N° 13:	MANUAL DE EVALUACION SOCIO ECONOMICA PARA PROYECTOS DE CAMINOS VECINALES Y DE HERRADURA (LEY, NORMAS Y ANEXOS DEL SNIP)
Anexo N° 14:	DIRECTIVA DE SUPERVISIÓN PARA LA REHABILITACIÓN O MANTENIMIENTO PERIÓDICO / EMERGENCIA DE CAMINOS VECINALES

Fortalecimiento Institucional

Desarrollo de Microempresas de Mantenimiento Vial

Anexo N° 15:	GUIA DE PROCEDIMIENTOS PARA LA FORMACION DE MICROEMPRESAS DE MANTENIMIENTO VIAL RUTINARIO
Anexo N° 16:	PROCEDIMIENTO INTERNOS PARA LA EVALUACION Y CONTRATACIONES DE PROMOTORES EXTERNOS PARA LA PROMOCIÓN Y FORMACIÓN DE MICROEMPRESAS DE MANTENIMIENTO VIAL RUTINARIO

Capacidad de Gestión Vial Municipal

Anexo N° 17: PLAN DE FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN VIAL VECINAL EN LOS GOBIERNOS LOCALES.

Mecanismo de Cofinanciamiento Municipal (MCM)

Anexo N° 18: DIRECTIVA – NORMAS PARA RECEPCION, EJECUCIÓN Y CONTROL RA RECURSOS FINANCIEROS TRANSFERIDOS POR LAS MUNICIPALIDADES QUE HAN FIRMADO EL CONVENIO CON EL PCR PARA EL COFINANCIAMIENTO DE LOS CAMINOS RURALES

Instituto Vial Provincial (IVP)

Anexo N° 19: ESTRATEGÍA PARA LA CONSTITUCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES

Anexo N° 20: ASPECTOS OPERATIVOS EN LA ELABORACIÓN DE LOS INVENTARIOS VIALES DISTRITALES

Anexo N° 21: MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA ELABORAR EL PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO

Anexo N° 22: ESTRATEGÍA DE TRANSFERENCIA DE LA GESTIÓN VIAL DE CAMINOS VECINALES A LOS GOBIERNOS LOCALES.

Anexo N° 23: REQUISITOS PARA LA SELECCIÓN DE PROVINCIAS IVP

Administración del Proyecto

Anexo N° 24: MANUAL DE DESEMBOLSOS

Anexo N° 25: MANUAL DE CONTABILIDAD, INFORMES FINANCIEROS Y AUDITORIA

CAPITULO 4

PROCESOS PARA LA ADQUISICIÓN DE BIENES, SERVICIOS Y CONTRATACIÓN DE CONSULTORÍAS, OBRAS Y MANTENIMIENTO

4.1 NORMAS GENERALES Y POLÍTICAS DEL PRÉSTAMO

Este capítulo tiene por objeto presentar las normas y políticas en materia de adquisiciones de bienes, servicios, obras y consultorías relacionados al Programa Caminos Rurales, basados en los Contratos de Préstamo, Estipulaciones Especiales y sus anexos, suscritos por el Gobierno Peruano con el BID y el BIRF.

Los documentos relacionados en esta materia son:

Por el lado del Banco Interamericano de Desarrollo POLITICAS BASICAS Y PROCEDIMIENTOS DE ADQUISICIONES DEL BID Y OPORTUNIDADES DE NEGOCIOS PARA FIRMAS CONSULTORAS (ver Anexo N° 26).

Por el lado del Banco Mundial NORMAS DE ADQUISICIONES CON PRESTAMOS DEL BIRF CREDITOS DE LA AIF Y NORMAS PARA LA SELECCIÓN Y CONTRATACION DE CONSULTORES POR PRESTATARIOS DEL BANCO MUNDIAL (Ver Anexo N° 26).

Los contratos de Préstamo BID N° 1328/OC/PE y BIRF N° 4614-PE son los documentos legales mediante los cuales se establece la pertinencia de aplicar las normas comprendidas en los documentos antes mencionados para la contratación de obras, servicios de consultoría y adquisición de bienes y servicios. Los derechos y obligaciones del Programa y de los contratistas, consultores y proveedores se rigen por los documentos relacionados a los procesos de selección, por los contratos y convenios firmados.

Las normas que sobre esta materia establecen el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo están Orientados por cuatro principios:

- Economía y eficiencia en los procesos de contratación, los que se realizan mediante procedimientos competitivos.
- Igual oportunidad para los participantes de los países elegibles, miembros del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo.
- Promoción del desarrollo de las capacidades locales de los países prestatarios con preferencia de la capacidad nacional.
- Transparencia en las operaciones, mediante el uso de procedimientos internacionalmente aceptados y/o acordados en los contratos de préstamos.

La responsabilidad final en cuanto a la ejecución del Proyecto, y por tanto a la administración y adjudicación de los contratos, corresponde al Programa Caminos Rurales. Los procedimientos específicos a seguir en la ejecución de un subproyecto dependen de las circunstancias de los casos concretos.

La política de adquisiciones del BIRF y del BID requiere que:

- a. El préstamo sea solo para fines específicos.
- b. El PROGRAMA use los fondos del préstamo únicamente para los fines acordados.

- c. En la utilización de los fondos del préstamo se conceda atención debida a los factores de economía y eficiencia.

4.2 CLASIFICACIÓN DE PROCESOS DE CONTRATACIÓN DE ACUERDO A LA POLÍTICA DE LOS BANCOS.

4.2.1 Licitación Pública Internacional (LPI)

La contratación de obras, se sujetará al Procedimiento de Licitación Pública Internacional, cuando el valor estimado de estas sea igual o superior a Tres Millones de Dólares Americanos (US \$ 3'000,000), establecido en el Anexo B desde el numeral 3.01 al numeral 3.49 del Convenio de Préstamo BID, y en las normas de adquisiciones con préstamos del BIRF y créditos de la AIF. Todo el numeral II. (Ver Anexos N° 27).

La adquisición de bienes se sujetará al Procedimiento de Licitación Pública Internacional, cuando el valor estimado de estas sea igual o superior a Dos Cientos Cincuenta Mil Dólares Americanos (US \$ 250,000), establecido en las normas de adquisiciones de los Contratos de Préstamo del BIRF y BID.

Para todos los casos señalados líneas arriba, se requiere un proceso de precalificación y contará con la No Objeción de los Bancos.

4.2.2 Licitación Pública Nacional (LPN)

La contratación de obras se sujetará al Procedimiento de Licitación Pública Nacional, cuando el valor estimado sea mayor a Cincuenta Mil Dólares Americanos (US \$ 50,000) y menor a Tres Millones de Dólares Americanos (US \$ 3'000,000).

Estarán sujetas a revisión previa por los Bancos, las Licitaciones Públicas Nacionales que sean superiores a Un Millón de Dólares Americanos (US \$ 1'000,000), la revisión se efectuará antes de la firma del contrato, la misma que comprenderá tanto los documentos, como la evaluación del proceso de licitación.

El MANTENIMIENTO PERIODICO, cuyo contrato sea superior a US \$ 50,000 se efectuará vía Licitación Pública Nacional con proceso similar a obras de rehabilitación.

El procedimiento para este proceso de selección se encuentra referido en el documento BASES PARA LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL – LPN (Ver Anexo N° 28).

La primera contratación de obra de cada Unidad Zonal y Municipalidad Provincial – IVP deberá ser sujeta de examen previo de los Bancos.

4.2.3 Contratación Directa de Obras por Invitación (CDI)

Obras de Rehabilitación

Se podrá contratar directamente a contratistas, para la ejecución de obras de rehabilitación cuyo costo referencial sea menor o igual al equivalente de Cincuenta Mil Dólares Americanos (US \$ 50,000). Lo anterior obedece, a que en los talleres participativos, han quedado priorizados tramos de hasta 1 kilómetro de longitud, los cuales son indispensables de ejecutar, entre otras razones, por integrar circuitos viales, circuitos intermodales, etc.

Cuando existan Licitaciones Públicas Nacionales declaradas desiertas en primera convocatoria, se podrá contratar directamente en una segunda convocatoria, previa autorización de los Bancos.

Dentro de la política de transparencia del Programa, realiza contrataciones directas de obras por invitación, para lo cual utilizará el Listado Interno de Proveedores.

El procedimiento para este proceso de selección se encuentra referido en el documento BASES PARA CONTRATACIÓN DIRECTA POR INVITACIÓN – CDI (Ver Anexo N° 29).

Mantenimiento Rutinario

Se podrá contratar directamente y sin competencia a las Microempresas de Mantenimiento Vial conformadas por el Programa para ejecutar el mantenimiento rutinario con mano de obra intensiva, en valores contractuales menores o iguales al equivalente de US \$ 50,000.

Mantenimiento Periódico (Extraordinario o Emergencia)

Se podrá contratar directamente y sin competencia, a Municipalidades o pequeños contratistas por montos contractuales menores o iguales a US \$ 50,000 previa No Objeción de los Bancos.

Cuando existan Licitaciones Públicas Nacionales declaradas desiertas en primera convocatoria, se podrá contratar directamente en una segunda convocatoria, previa autorización de los Bancos.

Dentro de la política de transparencia del Programa, realiza contrataciones directas de obras por invitación, para lo cual utilizará el Listado Interno de Proveedores.

El procedimiento para este proceso de selección se encuentra referido en el documento BASES PARA CONTRATACIÓN DIRECTA POR INVITACIÓN – CDI (Ver Anexo N° 29).

Mejoramiento de Caminos de Herradura

Se podrá contratar directamente y sin competencia a los Comités Viales Rurales para la ejecución del mejoramiento de caminos de herradura en valores contractuales menores o iguales al equivalente a US \$ 50,000.

El procedimiento para este proceso de selección se encuentra referido en el documento CONTRATACIÓN DE COMITÉS VIALES (CV) Y ASESORÍA TÉCNICA (ONG) (Ver Anexo N° 30).

4.2.4 Concurso Público Internacional de Consultoría (CPIC)

La contratación de consultoría, se sujetará al Procedimiento de Concurso Público Internacional, cuando el valor estimado de estas sea mayor o igual al equivalente Doscientos Mil Dólares Americanos (US \$ 200,000). Se requiere previa No Objeción de los Bancos BID y BIRF.

Los procedimientos de Concurso Público Internacional a utilizarse en este caso, es el establecido en el Anexo C del Convenio de Préstamo BID, y normas para selección y contratación por prestatarios del Banco Mundial.

Para todos los casos señalados líneas arriba, se requiere un proceso de precalificación y contará con la No Objeción de los Bancos.

El procedimiento para este proceso de selección se encuentra referido en el Anexo N° 26.

4.2.5 Concurso Público Nacional de Consultoría (CPNC)

La contratación de consultoría, se sujetará al Procedimiento de Concurso Público Nacional, cuando el valor estimado de éstas sea menor Doscientos Mil Dólares Americanos (US \$ 200,000) y mayor o igual a Cien Mil Dólares Americanos (US \$ 100,000). Se requiere revisión previa y No Objeción de los Bancos BID y BIRF.

Los procedimientos de Concurso Público Nacional a utilizarse en este caso, se rige por lo establecido en las políticas y normas de los Bancos.

El procedimiento para este proceso de selección se encuentra referido en el Anexo N° 26

4.2.6 Concurso de Meritos Local por Invitación (CMLI)

Los Contratos de Servicios de Consultoría de firmas Consultoras, se realizará cuando el monto a contratar sea igual o mayor a US \$ 50,000.00 y menor a US \$ 100,000; dichos procesos estarán sujetos a examen previo, No Objeción y presentación de Listas Cortas ante los Bancos. La documentación complementaria estará a disposición de los Bancos para efectos de la revisión expost, de estimarlo conveniente.

Existe un Listado Interno de Proveedores donde se encuentran inscritas las Firmas Consultoras en cada Unidad Zonal.

El procedimiento para este proceso de selección se encuentra referido en el documento BASES PARA EL CONCURSO DE MÉRITOS LOCAL POR INVITACIÓN – CMLI (Ver Anexo N° 31).

4.2.7 Contratación Directa de Consultoría por Invitación (CDCI)

La contratación directa de consultoría por invitación, se realizará cuando el monto a contratar sea menor a US \$ 50,000.00; dichos procesos estarán sujetos únicamente a la revisión y conformidad de los términos de referencia correspondientes. La documentación complementaria estará a disposición de los Bancos para efectos de la revisión expost, de estimarlo conveniente.

Existe un Listado Interno de Proveedores donde se encuentran inscritas las Firmas Consultoras en cada Unidad Zonal.

El procedimiento para este proceso de selección se encuentra referido en el documento BASES PARA LA CONTRATACIÓN DIRECTA DE CONSULTORÍA POR INVITACIÓN – CDCI (Ver Anexo N° 32).

4.2.8 Contratación de Consultores Individuales Por Invitación (CCII)

La contratación de consultores individuales, se realizará cuando el monto a contratar sea menor a US \$ 50,000.00; dichos procesos estarán sujetos únicamente a la revisión y conformidad de los términos de referencia correspondientes. La documentación complementaria estará a disposición de los Bancos para efectos de la revisión expost, de estimarlo conveniente.

Existe un Listado Interno de Proveedores donde se encuentran inscritos los consultores individuales en cada Unidad Zonal.

El procedimiento para este proceso de selección se encuentra referido en el documento BASES PARA LA CONTRATACIÓN DE CONSULTORES INDIVIDUALES POR INVITACION – CCII (Ver Anexo N° 33).

4.2.9 Contratación Directa Por Invitación de ONG (CDIONG)

La Contratación Directa Por Invitación de ONG, se realizará cuando el monto a contratar sea menor a US \$ 50,000.00; dichos procesos estarán sujetos únicamente a la revisión y conformidad de los términos de referencia correspondientes. La documentación complementaria estará a disposición de los Bancos para efectos de la revisión expost, de estimarlo conveniente.

Existe un Listado Interno de Proveedores donde se encuentran inscritos los consultores individuales en cada Unidad Zonal. El procedimiento para este proceso de selección se encuentra referido en el documento BASES PARA LA CONTRATACIÓN DIRECTA POR INVITACIÓN DE ONG (Ver Anexo N° 34).

4.2.10 Procedimiento Internos para la Evaluación y Contratación de Promotores Externos para la Promoción y Formación de Microempresas de Mantenimiento Vial Rutinario.

Con el propósito de contar con profesionales en la formación de Micro Empresas de Mantenimiento Vial rutinario (MEMV), el Programa ha elaborado los PROCEDIMIENTOS

INTERNOS DE EVALUACIÓN Y CONTRATACIÓN DIRECTA DE PROMOTORES EXTERNOS, para mayor información revisar el Anexo N° 35.

4.2.11 Programa de Prácticas Pre Profesionales y Programa de Asistentes Técnicos

Provías Rural tiene como política institucional, fomentar la capacitación profesional de los estudiantes universitarios y egresados, a fin de perfeccionar su formación académica, mediante el contacto con la realidad y la acumulación de experiencias, que permitan en el futuro ser profesionales que contribuyan al desarrollo del país.

En este sentido ha diseñado el Programa de Prácticas-Pre Profesionales, que tiene como objetivo brindar apoyo de carácter profesional a las acciones que realiza El Programa, contribuyendo a la vez con la formación profesional de los MONITORES.

El Programa de Prácticas Pre Profesionales está dirigido a egresados de Universidades, de las profesiones afines con los objetivos de El Programa.

Se denomina MONITOR, al egresado o bachiller de las Facultades de Ingeniería Civil, Economía, Contabilidad, Administración de Empresas, u otras afines, encargado de brindar asesoramiento profesional, orientación y capacitación a las “Asociaciones Civiles de Mantenimiento Vial” en los aspectos técnicos, legales, contables y administrativos, necesarios para la prestación eficiente del servicio de mantenimiento de caminos rurales, asesoramiento al que en adelante se denominará “ACOMPAÑAMIENTO TECNICO Y SOCIAL” del Mantenimiento de Caminos Rurales.

La selección de los Monitores se realizara de acuerdo al REGLAMENTO DE PRACTICAS PRE PROFESIONALES PARA MONITORES (ver Anexo N° 36).

Asimismo se cuenta con el Programa de Asistentes Técnicos, el cual está conformado principalmente por ex Monitores previamente capacitados por El programa que han concluido sus prácticas pre profesionales y que se encuentran aptos para reforzar la capacidad operativa de las Unidades Zonales y Sede Central del Programa.

Se denomina ASISTENTE TÉCNICO, al bachiller o titulado en las especialidades de Ingeniería Civil, Ingeniería Ambiental, Ingeniería Agrícola, Administración de Empresas, Economía, Derecho, Contabilidad, Sociología, Antropología u otras carreras afines, previamente capacitados por PROVÍAS RURAL, cuya función es la de brindar apoyo profesional, al personal especialista de PROVÍAS RURAL en aspectos técnicos, sociales, ambientales y económicos.

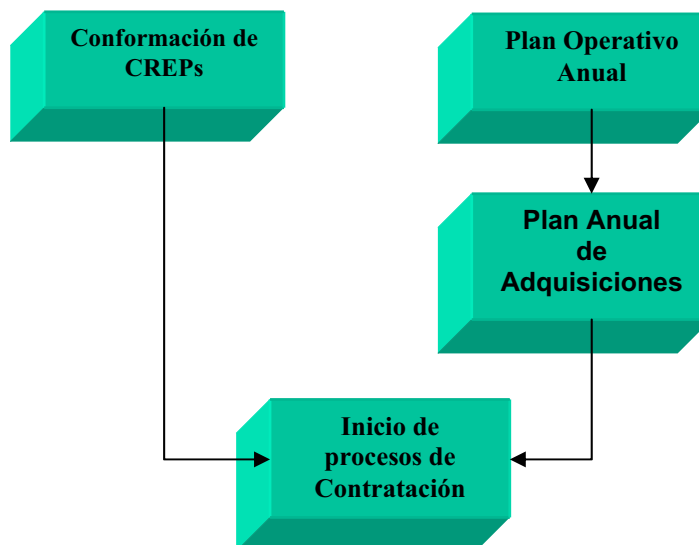
El Programa de Asistentes Técnicos, está conformado principalmente, por los bachilleres y titulados que han tenido una significativa evaluación por sus calificaciones y desempeño, como MONITORES del Programa.

La selección de los Asistentes Técnicos se realizara de acuerdo REGLAMENTO DEL ASISTENTE TÉCNICO (ver Anexo N° 37).

4.3 CUADRO N° 4
MONTOS LÍMITES Y TIPOS DE CONTRATACION DE OBRAS DE REHABILITACION ,
MANTENIMIENTO, CAMINOS DE HERRADURA Y CONSULTORIAS
(MILES DE DOLARES AMERICANOS)

DESCRIPCION	TIPO ADJUDICACIÓN	VALOR CONTRATO US\$	NO OBJECCION (BID - BIRF)
OBRAS DE REHABILITACION	Licitación Pública Internacional (LPI)	Igual ó Mayor a 3,000	SI Pre Calificación Examen Previo
	Licitación Pública Nacional (LPN)	Mayor a 1,000 y Menor a 3,000	SI Examen Previo
		Mayor a 50 y Menor ó Igual a 1,000	NO
	Contratación Directa por Invitación (CDI) Contratistas	Menor o Igual a 50	SI
MANTENIMIENTO RUTINARIO	Contratación Directa (CD) Microempresas de Mantenimiento Vial	Menor a 50	NO
MANTENIMIENTO PERIODICO (Extraordinario ó Emergencia)	Licitación Pública Nacional (LPN)	Mayor a 50 y Menor ó Igual a 1,000	NO
	Contratación Directa (CD) Municipalidades Contratación Directa por Invitación (CDI) Contratistas	Menor a 50	SI
CAMINOS DE HERRADURA	Contratación Directa (CD) Comités Viales Rurales	Menor a 50	NO
CONSULTORIA EN GENERAL (Estudios, Supervisión, Asistentes Técnicos, Fortalecimiento Institucional, ONG, Firmas Consultoras y Consultores Individuales)	Concurso Público Internacional (CPI)	Mayor o igual a 200 Firmas Consultoras	SI Pre Calificación Examen Previo
	Concurso Público Nacional (CPN)	Mayor ó Igual a 100 y Menor a 200 Firmas Consultoras	SI Pre Calificación Examen Previo
	Concurso de Méritos Local por Invitación (CMLI)	Igual o Mayor a 50 y Menor a 100 Firmas Consultoras	Sólo Términos de Referencia Lista Corta
		Igual o Mayor a 50 y Menor a 100 Consultores Individuales	Sólo Términos de Referencia Lista Corta Examen Previo
	Contratación Directa de Consultoría por Invitación (CDCI)	Menor a 50 Firmas Consultoras	Sólo Términos de Referencia LIP
	Contratación de Consultores Individuales por Invitación (CDII)	Menor a 50	Sólo Términos de Referencia LIP
	Contratación Directa por Invitación de ONG (CDIONG)	Menos a 50	Sólo Términos de Referencia LIP

4.4 PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIÓN



4.4.1 Condiciones Previas al Inicio de los Procesos de Contrataciones

4.4.1.1 Aprobación del POA

Todos los procesos de Adquisiciones que realice el programa deben estar enmarcados en el Plan Operativo Anual (POA), el cual es un documento de gestión que contiene en detalle todas las acciones y actividades que realizará el Programa durante el año, (este documento se elabora anualmente y es enviado a los Bancos financiadores la primera quincena de noviembre para su No Objeción).

4.4.1.2 Contenido del Plan Anual de Adquisiciones y Contrataciones

Asimismo, otro documento importante de gestión es el Plan Anual de Adquisiciones, el cual se elabora en base a la información que proporcionan las Gerencias y al Plan de Operativo Anual, es importante mencionar que se elaboran dos Planes de Adquisiciones uno para los Bancos y otro para los organismos públicos nacionales (CONSUCDE).

En lo que respecta al Plan Anual de Adquisiciones se utilizarán los formatos indicados por los Bancos financiadores y esta contenido en el Plan Operativo Anual.

De igual manera, resulta importante subrayar que el Plan Anual de Adquisiciones y Contrataciones para las entidades nacionales deberá ser elaborado conforme a lo dispuesto por CONSUCODE (www.consucode.gob.pe)

El PAAC Considerara todas las adquisiciones y contrataciones, tanto por recursos nacionales como por recursos de cooperación internacional, el cual es el caso del Programa.

Las Entidades sólo pueden convocar y efectuar los procesos de contratación que hayan sido previamente programadas y se encuentran incluidas en el PAAC de acuerdo a lo dispuesto por Consucode.

La convocatoria y/o realización de cualquier proceso de contratación que haya sido efectuada sin la previa aprobación del PAAC correspondiente al ejercicio presupuestal en curso o que no haya

sido programada e incluida en el referido PAAC carece de validez legal alguna, Debe señalarse también que dicha exigencia no es regularizable en ningún caso, bajo responsabilidad del Titular del Pliego o la máxima autoridad administrativa de la Entidad, según corresponda.

4.4.1.3 Aprobación, Difusión y Modificatorias del Plan Anual de Adquisiciones y Contrataciones - PAAC

El PAAC será aprobado por Resolución Ministerial, dentro de los treinta (30) días naturales siguientes a la fecha de su aprobación del presupuesto institucional

El Plan Anual y el documento que lo apruebe deberá ser publicado por la entidad en el SEACE en un plazo no mayor de días hábiles de aprobado, la Comisión de Promoción de la Pequeña y Microempresa – PROMPYME, tendrá acceso a la base de datos de los planes anuales registrados en el SEACE para su análisis y difusión entre las micro y medianas empresas. Adicionalmente el PAAC aprobado estará a disposición de los interesados en la página Web de la institución.

Por otro lado, el PAAC podrá ser modificado de conformidad con la asignación presupuestal o en caso de reprogramación de las metas institucionales.

Finalmente, debe señalarse que es responsabilidad del Ministro de Transportes y Comunicaciones la aprobación y/o modificación del PAAC,

4.5 COMITÉ DE RECEPCIÓN Y EVALUACIÓN DE PROPUESTAS - CREP

La Comisión de Recepción y Evaluación de Propuestas es el órgano que tiene por finalidad organizar y dirigir los procesos de selección. Es un cuerpo Colegiado conformado por profesionales y especialistas, encargado de la conducción de un proceso de selección. La Comisión de Recepción y Evaluación de Propuestas Organiza, conduce y ejecuta el proceso de selección desde la elaboración y/o adecuación de Bases, la convocatoria hasta la Buena Pro quede consentida y administrativamente firme, se suscriba el contrato o se cancele el proceso.

Las CREP deberá estar compuesta por tres (3) o Cinco (5) miembros. Dichos miembros deberán ser funcionarios de la Entidad o expertos independientes (sean estos últimos personas naturales o jurídicas) con conocimiento del objeto de la convocatoria.

Para mayor información ver el Anexo N° 38, Directiva que establece las Atribuciones, Obligaciones y Responsabilidades de las Comisiones de Recepción y Evaluación de Propuestas.

4.6 FORMACIÓN DE LISTAS CORTAS

El Listado Interno de Proveedores (LIP), es una base de datos de firmas consultoras, consultores individuales (personas naturales) y ONG; registrados por cada Unidad Zonal y consolidados en el nivel Central. Los requisitos para la inscripción en el LIP se encuentran en el documento DIRECTIVAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA INSCRIPCIÓN EN EL LISTADO INTERNO DE PROVEEDORES – LIP (Ver Anexo N° 39)

Se denominan Listas Cortas a la relación de Consultores aptos, seleccionados del Listado Interno de Proveedores (LIP), a efectos de ser invitados a presentar sus propuestas.

Ninguna firma consultora podrá ser invitada si tuviera dos contratos vigentes con el Programa.

Ningún consultor individual o persona natural, podrá ser invitada si tuviera un contrato vigente con el Programa.

El número de Consultores requeridos para integrar una Lista Corta será mínimo de 3 y máximo de 6 de acuerdo a las normas de los Bancos: Banco Mundial y Banco Interamericano de Desarrollo.

Las Listas Cortas estarán conformadas por firmas consultoras o por consultores individuales.

La Lista Corta será elaborada por un Comité de Listas Cortas o previa autorización de la Dirección Ejecutiva por la Jefatura de la Unidad Zonal. En cualquier caso la Lista Corta requiere una Resolución Directoral que la apruebe.

El Comité de Listas Cortas, es nombrado mediante Resolución Directoral y tiene a su cargo llevar cabo los sorteos ante Notario Público para la formación de las Listas Cortas. Para efectuar estos sorteos se tomará en cuenta la versión vigente del LIP emitido por el Comité LIP de la Sede Central.

4.7 NIVELES DE AUTORIZACIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONTROL Y APROBACIONES DE LOS PROCESOS DE SELECCIÓN

Los niveles de autorización para la ejecución, control y aprobaciones de los procesos de selección en las Unidades del PROGRAMA, son los siguientes:

- a. Vice Ministro de Transportes;
- b. El Director Ejecutivo;
- c. La Comisión de Recepción y Evaluación de Propuestas (CREP);
- d. Los Gerentes de la Sede Central; y
- e. Los Jefes de las Unidades Zonales.

Cuyas atribuciones y responsabilidades son:

- a. Del Vice Ministro de Transportes
 - Es la última instancia administrativa en materia de resolución o reclamos del proceso de Adquisiciones de Bienes, Servicios, Contratación de Obras y Consultorías.
- b. Del Director Ejecutivo
 - Autorizar y aprobar las adquisiciones de Bienes, Servicios, Obras y Consultorías de los procesos de selección, así como los documentos respectivos.
 - Designar las Comisiones de Recepción y Evaluación de Propuestas – CREP.
 - Aprobar las Listas Cortas.
 - Resolver los recursos impugnativos en primera instancia, relativos a los Procesos de Selección, en los plazos establecidos.
 - Autorizar el otorgamiento de la Buena Pro de los Procesos de Selección.
- c. De la Comisión de Recepción y Evaluación de Propuestas (CREP)
 - La Comisión de Recepción y Evaluación de Propuestas, será nombrada para los procesos de selección, por la Dirección Ejecutiva y estará conformada por personal del Programa Caminos Rurales o expertos de otra entidad o expertos independientes.
 - Conducirá el proceso de selección, encargándose de su organización y ejecución, desde la elaboración o adecuación de las Bases Tipo aprobadas por Resolución Directoral, Preparación de oficios de invitación, absolución de consultas, evaluación de observaciones, recepción de ofertas, calificación de propuestas, recepción y trámite de impugnaciones en primera instancia, se encargará de

cautelar las Cartas Fianza de Seriedad de Oferta hasta que termine sus funciones, las mismas que deberán tener una vigencia mínima de 60 días calendario y en General todo acto necesario y conveniente para realizar el proceso. El proceso de selección culminara cuando la Buena Pro quede consentida administrativamente firme, se suscriba el contrato o se cancele el proceso.

- d. De los Gerentes de la Sede Central
 - Coordinación, seguimiento y control de los procesos de selección
- e. De los Jefes de las Unidades Zonales
 - Elabora y actualiza permanentemente el listado interno de proveedores (consultores, contratistas y ONG) de su jurisdicción, dando cuenta al Comité LIP de la Sede Central.
 - Solicita al Comité de Listas Cortas, la relación de firmas consultoras, consultores individuales y ONG, según sea el caso, para ser invitados a la presentación de propuestas.

Para casos especiales, por necesidad del servicio, propone las Listas Cortas para ser aprobados por el Directos Ejecutivo.

4.8 PUBLICACIÓN DE AVISOS ESPECÍFICOS DE ADQUISICIONES EN EL DEVELOPMENT BUSINESS

Para la publicación en el **Development Business** el Programa deberá enviar directamente los avisos a la siguiente dirección electrónica dbusiness@un.org. La publicación de los Avisos Específicos de Adquisiciones (AEA) en la pagina Web del Development Business de las Naciones Unidas (UNDB) se realizará dentro de los cuatro días (4) posteriores a la fecha en que el UNDB reciba los archivos electrónicos de los mismos. Cabe mencionar que los avisos, una vez publicadas en la edición electrónica del UNDB, serán reproducidos dos (2) días después en la página Web del Banco en las siguientes direcciones.

http://www.iadb.org/ros/notice/notice_eng.htm (en lengua inglesa)

http://www.iadb.org/ros/notice/notice_esp.htm (en lengua española)

El Programa deberá presentar para la no objeción previa del banco el aviso impreso a ser publicado; asimismo, se deberá enviar al Banco copia del envío electrónico al Development Business.

4.9 IMPUGNACIONES

4.9.1 Definición:

Es todo reclamo, objeción, impugnación, rechazo u otra manifestación de disconformidad, presentado por escrito por un postor (oferente) durante cualquier etapa del proceso de adquisición, ya sea ante alguna autoridad competente del país directamente al Banco.

4.9.2 Presentación de Impugnaciones

El Banco acepta que existe una protesta cuando el que la formulo la haya hecho llegar por escrito, ya sea a la autoridad competente del país o directamente al Banco, un reclamo, objeción, impugnación, rechazo u otra manifestación de disconformidad, dentro de los plazos establecidos para estos efectos. La presentación de una protesta tiene el efecto de suspender el proceso de adquisiciones, hasta que la misma sea resuelta de acuerdo a los lineamientos que a continuación se detallan.

4.9.3 Trámite de Impugnaciones

- a) Una vez que el Programa reciba una impugnación debe suspender el proceso de adquisiciones, informar a todos los participantes que el proceso ha sido suspendido debido a una impugnación, e informar al Banco al respecto, remitiéndole copia de la protesta.
- b) Realizado el pertinente análisis, el Programa responderá al emisor de la impugnación, dándole un plazo prudencial, no mayor de cinco (5) días hábiles, contados a partir de la fecha de recepción fehaciente de la respuesta del Programa para que la ratifique, o para que manifieste su conformidad, aclarándole que si en ese plazo no realiza alguna de las acciones indicadas se considerara retirada la impugnación.
- c) En el caso que en el plazo indicado el Programa no reciba una ratificación, o reciba una manifestación de conformidad, informará de esto al Banco y a todos los participantes, indicando que se continuara con el proceso licitatorio. Al Banco debe de remitirse copia de la respuesta del programa a y de la manifestación de conformidad del emisor de la protesta, o notificación que no la presento en el plazo indicado.
- d) Si, por el contrario la impugnación es ratificada en el plazo indicado, el Programa mantendrá suspendido el proceso licitatorio y remitirá la totalidad de los antecedentes del asunto para que el Banco (BID) emita su opinión al respecto (si bien estas decisiones no son obligaciones para el programa, el Banco no financia adquisiciones que no se hubiesen ajustado a o resuelto).
- e) Luego que el Banco interamericano de Desarrollo (BID) comunique su opinión al Programa, este comunicará al impugnante y a todos los participantes la decisión del BID, y se reiniciará el proceso licitatorio.

4.10 FLUJOGRAMA DE LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN

4.10.1 LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL (LPI)

4.10.2 LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL (LPN)

4.10.3 CONTRATACIÓN DIRECTA DE OBRAS POR INVITACIÓN (CDI)

4.10.4 CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL DE CONSULTORÍA (CPIC)

4.10.5 CONCURSO PÚBLICO NACIONAL DE CONSULTORÍA (CPNC)

4.10.6 CONCURSO DE MÉRITOS LOCAL POR INVITACIÓN (CMLI)

4.10.7 CONTRATACION DIRECTA DE CONSULTORIA POR INVITACION (CDCI)

4.10.8 CONTRATACIÓN DE CONSULTORES INDIVIDUALES POR INVITACION (CCII)

4.10.9 CONTRATACION DIRECTA POR INVITACION DE ONG (CDIONG)

4.11 ANEXOS

Anexo N° 26:	NORMAS Y POLITICAS DE ADQUISICIONES
Anexo N° 27:	BASES PARA LICITACION PUBLICA INTERNACIONAL (LPI)
Anexo N° 28:	BASES PARA LICITACION PÚBLICA NACIONAL (LPN)
Anexo N° 29:	BASES PARA CONTRATACION DIRECTA POR INVITACIÓN (CDI)
Anexo N° 30:	CONTRATACION DE COMITES VIALES (CV) Y ASESORIA TECNICA (ONG)
Anexo N° 31:	BASES PARA CONCURSO DE MERITOS LOCAL POR INVITACION (CMLI)
Anexo N° 32:	BASES PARA CONTRATACION DIRECTA DE CONSULTORIA POR INVITACION (CDCI)
Anexo N° 33:	BASES PARA LA CONTRATACION DE CONSULTORES INDIVIDUALES (CCI)
Anexo N° 34:	BASES PARA CONTRATACION DIRECTA POR INVITACION DE ORGANISMOS NO GUBERNAMENTALES (CDIONG)
Anexo N° 35:	PROCEDIMIENTO INTERNOS PARA LA EVALUACION Y CONTRATACIONES DE PROMOTORES EXTERNOS PARA LA PROMOCIÓN Y FORMACIÓN DE MICROEMPRESAS DE MANTENIMIENTO VIAL RUTINARIO
Anexo N° 36:	REGLAMENTO DE PRACTICAS PRE-PROFESIONALES DEL PROGRAMA DE MONITORES
Anexo N° 37:	REGLAMENTO DEL ASISTENTE TÉCNICO
Anexo N° 38:	DIRECTIVA DEL COMITÉ DE EVALUACIÓN Y RECEPCIÓN DE PROPUESTAS (CREP)
Anexo N° 39:	DIRECTIVAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA INSCRIPCION EN EL LISTADO INTERNO DE PROVEEDORES (LIP)

CAPITULO 5

CONTROL Y SEGUIMIENTO TECNICO DE CONTRATOS DE ESTUDIOS, OBRAS, SUPERVISION Y MANTENIMIENTO

El presente capítulo tiene por finalidad desarrollar los mecanismos de control y seguimiento de contratos de obras, estudios, obras, supervisión y mantenimiento.

Los principales mecanismos de control son los siguientes:

1) Aprobación de Estudios de Obras:

El seguimiento de la ejecución de estudios se inicia con la firma del contrato y luego el consultor va presentando los avances del estudio los cuales son revisados y si cumplen lo estipulado en el contrato se procede a su aprobación.

2) Control de Obra para Pago de Valorizaciones

Para el seguimiento de la ejecución de obras se efectuara de acuerdo a la Directiva de Supervisión (ver Anexo N° 14).

3) Recepción de Obra

Culminada la obra se procede a conformar el Comité de Recepción de Obra quien es responsable de verificar en campo el cumpliendo todas los requisitos técnicos de la obra de acuerdo al contrato , de cumplirse con este se procede a la firma del Acta de Recepción de obra.

4) Liquidación Final de Obra

Es la etapa en el que el contratista presente el informe de liquidación de obra, la cual luego de su revisión y conformidad se procede a elaborar la Resolución Directoral de Liquidación de Obra.

5) Cambio de Especificaciones Técnicas

El cambio de especificaciones técnicas sucede cuando el contratista al evaluar la realización de la obra propone cambios en el expediente técnico, los cuales son evaluados en coordinados con el consultor que elaboro el estudio (proyectista) y de ser procedente se elabora el resolutivo de modificación del expediente técnico.

Para que proceda un cambio de especificación técnica debe cumplir los siguientes requisitos:

- 1.- Ser de igual o mejor calidad técnica
- 2.- No ser de mayor costo
- 3.- Cuenten con la opinión favorable del Proyectista.

6) Solicitud de Ampliación de Plazo

El contratista de obras solicita ampliación de plazo indicando el sustento respectivo, luego de una evaluación y de ser necesario se otorga la ampliación de plazo.

7) Solicitud de Adicional

El contratista de obras solicita adicional de obra con el sustento respectivo, se procede a la evaluación y de ser necesario se otorga el adicional de obra.

8) Solicitud de Deductivo

El supervisor externo o inspector de obra solicita realizar deductivo, se evalúa y de ser necesario se procede al deductivo de obra.

9) Intervención Económica de Obra

El supervisor externo o inspector de obra presenta expediente solicitando la intervención económica de la obra, adjuntando información sustentatoria, luego de evaluar la solicitud de ser pertinente se procede a la intervención económica de la obra.

10) Resolución de Contrato

El supervisor externo o inspector de obra presenta expediente solicitando resolución de contrato remitiendo el sustento respectivo, el Programa notifica al contratista incumplimiento y se le otorga un plazo para tomar las acciones correctivas, si no cumple con el levantamiento de observaciones se procede a la resolución del contrato.

5.1 FLUJOGRAMA DE CONTROL Y SEGUIMIENTO TECNICO DE CONTRATOS DE ESTUDIOS, OBRAS, SUPERVISION Y MANTENIMIENTO

5.1.1 Flujograma de Aprobación de Estudios de Obras

5.1.2 Flujograma de Control de Obra para Pago de Valorizaciones

5.1.3 Flujograma de Recepción de Obra

5.1.4 Flujograma de Liquidación Final de Obra

5.1.5 Flujograma de Cambio de Especificaciones Técnicas

5.1.6 Flujograma de Solicitud de Ampliación de Plazo

5.1.7 Flujograma de Solicitud de Adicional

5.1.8 Flujograma de Solicitud de Deductivo

5.1.9 Flujograma de Intervención Económica de Obra

5.1.10 Flujograma de Resolución de Contrato

CAPITULO 6

LOS INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES (IVP) Y LA TRANSFERENCIA DE LA GESTIÓN VIAL RURAL

Este capítulo tiene por objeto presentar las relaciones existentes entre los Institutos viales Provinciales y las normas y procedimientos a seguir en materia de Transferencia de la Gestión Vial del Programa, la cual se efectuara en forma gradual y progresiva, incidiendo el primer año (2003) la Transferencia del Programa de Mantenimiento Rutinario de los Caminos Departamentales a los Gobiernos Regionales, y del Programa de Mantenimiento de los Caminos Vecinales a los Gobiernos Locales que hayan generado Institutos Viales Provinciales (IVP), de acuerdo a lo establecido por el Decreto Supremos N° 036-2003-PCM y Decreto Supremo N° 088-2003-PCM, del año 2003. En el segundo año (2004) se continuara con la transferencia del Programa de Mantenimiento de Caminos Vecinales a nuevos IVP, y se efectuara la transferencia de Estudios de Caminos Vecinales y de Herradura, y los Estudios en Cartera. El tercer año se prevé la transferencia de los demás componentes del PROVÍAS RURAL.

6.1 RESEÑA HISTORICA EL PROYECTO PILOTO AREQUIPA

Teniendo en consideración la Visión y Objetivos del Programa se planteó la transferencia de la gestión vial a los Gobiernos Locales, mediante la creación de una institución que se encargue de la Gestión Vial rural, para tal efecto en el año 2001 se implementó el denominado Plan Piloto Arequipa, creándose el Instituto de Vialidad Municipal de la Provincia de Arequipa (IVP Arequipa).

El IVP Arequipa ha permitido aprender valiosas lecciones que han permitido replicar el modelo de gestión (IVP) en las provincias de intervención del programa.

6.2 INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES

6.2.1 Constitución del IVP

El IVP es un organismo publico descentralizado, con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, económica, presupuestaria y financiera, creada por Ordenanza Municipal, el cual deberá estar dotado de un conjunto de instrumentos y mecanismos legales, financieros e institucionales para garantizar la operatividad y su sostenibilidad.

La creación del IVP requiere que el alcalde provincial y los alcaldes distritales desarrollen y aprueben los instrumentos legales siguientes: i) Estatuto del IVP; ii) Ordenanza Municipal de creación del IVP y aprobación de su Estatuto; iii) Instalación del Comité Directivos del IVP; y iv) Designación del Gerente General del IVP, y del equipo de gestión a su cargo

El IVP se encargará de realizar la planificación, los estudios, obras de rehabilitación, supervisión de los caminos vecinales, mantenimiento y el mejoramiento de los caminos de herradura, dentro del ámbito de su competencia.

Para el inicio del funcionamiento del IVP, el Programa apoyara financieramente su operatividad por un periodo promedio de 15 meses, mediante Convenios de Cooperación Interinstitucional, en las que se indica las responsabilidades de la Municipalidad de asumir en forma gradual la totalidad del financiamiento operativo del IVP al termino de este periodo.

6.2.2 Proceso de Acreditación

Para que se inicie el proceso de transferencia de recursos a las Municipalidades Provinciales el Gobierno exigió Mecanismos de Verificación en el 2003, dispuestos por el DS 036-2003-PCM y Directivas del Consejo nacional de Descentralización (CND), Los mecanismos de verificación exigidos fueron los siguientes:

- € Reglamento de Organización y Funciones aprobados.

- € Organigrama Estructural con una unidad orgánica responsable técnica y operativamente de la gestión de proyectos, con funciones establecidas en el ROF.
- € Contar con un Ingeniero y/o Arquitecto colegiados, debidamente contratados de acuerdo al requerimiento que demande la responsabilidad que será transferida.
- € Plan de Desarrollo Provincial Concertado, debidamente aprobado.
- € Programa de Inversiones incorporado en el Presupuesto Institucional vigente, debidamente aprobado.

Las municipalidades que habían conformado sus respectivos IVP cumplieron con los mecanismos de verificación.

En el 2004 se publica la Ley N° 28-273, Ley del Sistema de Acreditación de los Gobiernos Regionales y Locales.

La cual tiene como objetivos:

- € Acreditar la existencia de capacidades de gestión efectiva de los Gobiernos Regionales y Locales, para asumir las competencias, funciones, atribuciones y recursos.
- € Consolidar y ordenar los procesos de descentralización y de modernización de la gestión del Estado de manera transparente técnica y ordenada.
- € Implementar un sistema de información para la gestión descentralizada.
- € Certificar el efectivo funcionamiento de las Juntas de Coordinación interregional entre Gobiernos Regionales para la conformación de regiones y la materialización de acuerdos de articulación macroregional.

Ley del Sistema de Acreditación. Cumpliendo con el mandato legal de las Leyes Orgánicas de Gobiernos Regionales y de Municipalidades se ha promulgado la ley que crea el sistema de acreditación que busca establecer condiciones mínimas que deben cumplir los Gobiernos Subnacionales para recibir competencias. Por otro lado, se busca introducir indicadores de gestión que permitan evaluar el desempeño de estas unidades de gobierno

6.2.3 Implementación

Se considerara un Instituto Vial provincial (IVP) Implementado cuando se cumplan con los siguientes requisitos:

- € Las Municipalidades Provinciales que originen un IVP cumplan con los mecanismos de verificación establecidos por el Consejo Nacional de Descentralización.
- € Los IVP cuenten con documentos de Gestión aprobados por el Comité Directivo, Tales como Reglamento de Organización y Funciones, Cuadro de Asignación de Personal y Manual de Organización y Funciones (MOF).

6.2.4 Organización y Funciones

El IVP esta conformado por:

- € Comité Directivo
- € Gerencia General
- € Gerencia de Operaciones
- € Asistente Administrativo

La estructura del esta definida por el Reglamento de Organización y Funciones - ROF (Ver Anexo N° 40), el cual define las principales funciones de cada órgano de la entidad. Asimismo, las funciones y responsabilidades del personal de la entidad están definidas en el Manual de Organización y Funciones - MOF (Ver Anexo N° 41), la cual esta de acuerdo al Cuadro de Asignación de Personal - CAP, que precisa el personal necesario con la cual debe contar la institución para la realización de sus actividades.

6.3.-TRANSFERENCIA DE LA GESTION VIAL

6.3.1 DISPOSITIVOS LEGALES DE TRANSFERENCIA

La Descentralización y Transferencia de la Gestión Vial de PROVÍAS RURAL se ha desarrollado sobre la siguiente base legal:

- Ley de Bases de la Descentralización N° 27783.
- Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972,
- Convenio de Préstamo N° 1328/0C-PE suscrito con el Banco Interamericano de Desarrollo - BID.
- Convenio de Préstamo N° 4614-PE suscrito con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento - BIRF.
- Decreto Supremo N° 036-2003-PCM de fecha 02.04.03, Aprueba Cronograma de Transferencia para el año 2003 de fondos, proyectos y programas sociales.
- Decreto Supremo N° 088-2003-PCM de fecha 30.10.03, Aprueba la transferencia de los fondos, proyectos y programas sociales a cargo de PRONAA, FONCODES, PROVIAS RURAL Y EX ORDESUR, en el marco del DS N° 036-2003-PCM.
- Decreto Supremo N° 026-2004-EF de fecha 13.02.04, Aprueba lineamientos para la distribución y ejecución de recursos presupuestarios de los Gobiernos locales provenientes de la fuente de financiamiento “Recursos Ordinarios para los Gobiernos Locales”.
- Ley de Gestión Presupuestaria del Estado.
- Ley Marco de la Administración Financiera del Sector Público N° 28112.
- Ley de Presupuesto del Sector Público.
- Documento N° 11–2004/DNP Aplicación del Artículo 7° numeral 7.4 de la Ley de Presupuesto del sector Público para el año fiscal 2,004 – Ley N° 28128 Para los Gobiernos Locales
- Decreto Supremo N° 038-2004-PCM de fecha 12.05.04, Aprueba “El Plan Anual de Transferencias de Competencias Sectoriales a los Gobiernos Regionales y Locales del año 2004”.
- Decreto Supremo N° 032-2005-EF, Aprueban Lineamientos para la Distribución y Ejecución de los Fondos Públicos de los Gobiernos Locales Provenientes de las Fuentes de Financiamiento 17. Recursos Ordinarios para los Gobiernos Locales.
- Se incorporara todas las normas y dispositivos legales relacionados con el tema de transferencia.

6.3.2 POLÍTICAS DEL PROGRAMA EN MATERIA DE TRANSFERENCIA

El Programa dentro de su Política Institucional de Transferencia ha incorporado las normas y dispositivos legales establecidas en la Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización, la cual tiene como objetivo el desarrollo integral, armónico y sostenible del país, mediante la separación de las competencias y funciones, y el equilibrado ejercicio del poder por los tres niveles de gobierno: central, regional y local, en beneficio de la población.

PROVÍAS RURAL inicio el proceso de transferencia en el año 2001 implementando el Instituto de Vialidad de la Provincial Municipal (IVP) con la participación de la Municipalidad Provincial de Arequipa y 15 Municipalidades Distritales de la provincia.

Las experiencias de este IVP, servirán de base para la formación de los futuros IVP, los cuales fortalecerán a las Municipalidades Provinciales–Gobiernos Locales, en sus capacidades institucionales, técnicas, financieras y administrativas.

Como en la primera etapa del programa se considero el componente caminos secundarios, el cual incluían tramos de la red vial nacional y departamental se considero necesario implementar una transferencia a los Gobiernos Regionales del programa de mantenimiento rutinario de los caminos departamentales rehabilitados y para el caso de las rutas nacionales fueron transferidas a Provías Nacional.

6.3.3 ESTRATEGIAS DEL PROGRAMA EN MATERIA DE TRANSFERENCIA DE LA GESTION VIAL RURAL A LOS GOBIERNOS REGIONALES

6.3.3.1 Acción Conjunta y Coordinada con el PROVÍAS DEPARTAMENTAL.

La descentralización de los caminos departamentales que PROVÍAS RURAL rehabilitó y ejecuto el mantenimiento rutinario, se realizara de manera conjunta y coordinada con PROVÍAS DEPARTAMENTAL, que es la Unidad Ejecutora especializada en dotar la asistencia técnica, institucional y financiera a los Gobiernos Regionales en la gestión de la red departamental.

6.3.3.2 Tercerización de los Servicios.

La ejecución de estudios, obras, supervisión y el mantenimiento rutinario de los Caminos Departamentales se realizaran a través de terceros. El programa de mantenimiento rutinario de los caminos departamentales que se transferirá a los Gobiernos Regionales, se realizará utilizando el sistema de mantenimiento empleado por el Programa, mediante la contratación de servicios de microempresas de mantenimiento vial.

6.4 ESTRATEGIAS DE TRANSFERENCIA DE LA GESTION VIAL RURAL A LOS GOBIERNOS LOCALES

6.4.1 Potenciar y Desarrollar las Capacidades de Planificación y de Gestión Vial Local.

Descentralizar la gestión de los caminos vecinales, no solo pasa por que los Gobiernos Locales tengan recursos financieros, si no también por el desarrollo de modelos de gestión vial institucional eficientes y el fortalecimiento de la capacidad técnica de los Gobiernos Locales que les permita asumir la gestión vial de los caminos vecinales de su jurisdicción utilizando de manera eficiente los recursos financieros transferidos. El Programa desarrollara de manera participativa con los Gobiernos Locales los instrumentos y planes de gestión vial, tales como el sistema de gestión del mantenimiento, el sistema financiero de administración de proyectos, y los manuales técnicos-operativos.

El modelo de gestión vial, se efectuara desarrollando el Plan Vial Provincial Participativo, sobre la base de Inventarios Viales Distritales de la provincia y el Instituto Vial Provincial.

b. Inventarios Viales Distritales.

La identificación y reconocimiento de los caminos rurales que conforman la red vial vecinal y caminos de herradura, se efectuaran mediante los Inventarios Viales Distritales, los cuales servirán como instrumento de base para la formulación del Plan Vial de la Provincia. Asimismo, El Programa apoyará a los Gobiernos Locales Provinciales y Distritales en la elaboración del inventario vial, bajo el liderazgo e intervención de la municipalidad distrital y la participación de las comunidades locales.

b. Plan Vial Provincial Participativo.

El Programa apoyará a los Gobiernos Locales del área de intervención en la formulación de Planes Viales Provinciales Participativos, en el marco de los Planes de Desarrollo Locales que haya formulado el Gobierno Local, bajo el liderazgo de la municipalidad provincial e intervención de las municipalidades distritales, instituciones del sector público y privado, la sociedad civil del medio local y representantes de las comunidades locales. El Plan Vial Provincial deberá constituir, conjuntamente con el Plan de Desarrollo Local, instrumentos de gestión que permite complementar e integrar acciones orientadas a la lucha contra la pobreza y el desarrollo rural. De existir cualquier tipo de intervención en materia de vialidad rural esta debe estar dentro del marco del Plan Vial Provincial.

6.4.2 Desarrollar una Institucionalidad en el medio local que se encargue de la gestión vial: el Instituto Vial Provincial Municipal (IVP).

Consiste en crear y desarrollar una institucionalidad adscritas a las municipalidades provinciales con la participación de las municipalidades distritales, denominadas Institutos Viales Provinciales (IVP), los cuales se encargaran de la gestión vial de los caminos vecinales

El IVP es un organismo publico descentralizado, con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, económica, presupuestaria y financiera, creada por Ordenanza Municipal, el cual deberá estar dotado de un conjunto de instrumentos y mecanismos legales, financieros e institucionales para garantizar la operatividad y su sostenibilidad.

La creación del IVP requiere que el alcalde provincial y los alcaldes distritales desarrollen y aprueben los instrumentos legales siguientes: i) Estatuto del IVP; ii) Ordenanza Municipal de creación del IVP y aprobación de su Estatuto; iii) Instalación del Comité Directivos del IVP; y iv) Designación del Gerente General del IVP, y del equipo de gestión a su cargo

El IVP se encargará de realizar la planificación, los estudios, obras de rehabilitación, supervisión de los caminos vecinales, mantenimiento y el mejoramiento de los caminos de herradura, dentro del ámbito de su competencia.

Para el inicio del funcionamiento del IVP, el Programa apoyara financieramente su operatividad por un periodo promedio de 15 meses, mediante Convenios de Cooperación Interinstitucional, en las que se indica las responsabilidades de la Municipalidad de asumir en forma gradual la totalidad del financiamiento operativo del IVP al termino de este periodo.

Para la ejecución de parte de sus metas a corto plazo del Plan Vial, el Programa transferirá recursos económicos mediante Convenios de Encargo Presupuestal en la que se indicara las responsabilidades tanto del IVP como del Programa.

La estrategia de transferencia del Programa será actualizada conciliando las políticas de descentralización que en el futuro disponga el Gobierno.

6.4.3 La Gradualidad de la Descentralización de la Gestión Vial Vecinal.

La descentralización se viene cumpliendo gradualmente mediante el desarrollo del proyecto piloto Arequipa, que está ejerciendo directamente la gestión vial de los caminos vecinales ejecutando el Plan Vial Provincial respectivo, es decir: planifica, concursa y contrata la realización de estudios, licita y contrata la ejecución de obras y supervisión respectiva, promueve y conforma microempresaza de mantenimiento rutinario y contrata sus servicios, y realiza el monitoreo, supervisión y evaluación de la gestión vial a su cargo.

Los resultados de esta experiencia, aumentados y corregidos, se vienen expandiendo y replicando de manera gradual en las provincias de intervención del Programa, de modo de cumplir los Decretos de Transferencia en las oportunidades que indican. Además se han constituido IVP en las provincias de los cinco nuevos departamentos que amplían el ámbito del Programa en la segunda etapa los cuales son las provincias de Chachapoyas en AMAZONAS, Huancabamba en PIURA, Sánchez Carrión en LA LIBERTAD, Yauyos en LIMA y Mariscal Nieto en MOQUEGUA.

Teniendo en cuenta la política de descentralización del Gobierno a través de los dispositivos legales emitidos, han originado que el programa adopte una estrategia de transferir gradualmente en un primer periodo el sistema de mantenimiento rutinario de los caminos vecinales a los Gobiernos Locales y de los caminos departamentales a Gobiernos Regionales, en un segundo periodo el sistema de mantenimiento rutinario de caminos vecinales y estudios de rehabilitación de caminos vecinales y mejoramiento de caminos de herradura, para finalmente transferir la ejecución de las obras de rehabilitación de los caminos vecinales y el mejoramiento de los caminos de herradura.

6.4.4 Desarrollo del Mecanismo de Financiamiento del Mantenimiento Rutinario de los Caminos Vecinales.

Con el objeto de preservar la inversión que se realiza en la rehabilitación de los caminos vecinales y por consiguiente hacer sostenible la transitabilidad de los caminos en el largo plazo, el Programa continuara desarrollando el sistema de mantenimiento rutinario basado en la contratación de microempresas (promovidas, capacitadas y conformadas por pobladores del medio rural) y con el cofinanciamiento del mantenimiento rutinario por parte de los Gobiernos Locales (Provinciales y Distritales).

El cofinanciamiento implica que las Municipalidades de cada Provincia intervenida realizaran el aporte mediante la transferencia financiera al Programa por un monto equivalente a US \$ 300 Km-año, mediante el débito automático efectuado por el Banco de la Nación de su respectivo Fondo de Compensación Municipal (FONCOMUN); estos recursos son complementados por el Programa con un aporte estimado de US \$ 550 km-año a fin de completar el costo total del mantenimiento rutinario (US \$ 850 km-año).

Cuando los IVP estén operando plenamente, es decir cuando los Gobiernos Locales hayan asumido plenamente la gestión vial rural, será el Gobierno Central el que realice la transferencia de los recursos financieros a los IVP a través de los Gobiernos Locales.

6.4.5 Complementariedad e Integración de Acciones.

La estrategia de transferencia considera que el trabajo efectuado por el Programa debe ser complementado e integrado a otro conjunto de proyectos de inversión de carácter social que se desarrollen en el medio rural local; esto explica la necesaria inserción en el Plan Vial Rural dentro del Plan de Desarrollo Provincial.

Adicionalmente, el Programa continuara desarrollando el sub componente; Ventana de Desarrollo Local (VDL) a fin de propiciar e incentivar la generación de proyectos productivos vinculados específicamente a los caminos rurales rehabilitados.

6.5 PROCESO DE TRANSFERENCIA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DE LA GESTIÓN VIAL RURAL A LOS GOBIERNOS REGIONALES Y LOCALES

6.5.1 NORMAS DE LOS PROCEDIMIENTOS

La Transferencia del Programa de Mantenimiento de los Caminos Departamentales y Vecinales a los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales respectivamente, tendrá que cumplir con lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 036-2003-PCM, para el año 2003, y Directivas emitidas por el Consejo Nacional de Descentralización (CND); así como los procedimientos, condiciones y plazos de la transferencia, dispuestos por la Directiva N° 002-CND-P-2003, Directiva N° 003-CND-P-2003 y sus modificatorias.

6.5.2 TRANSFERENCIA A LOS GOBIERNOS REGIONALES

6.5.2.1 Fases de la Transferencia

a.- Fase Preparatoria

En esta fase, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como entidad que efectúa la transferencia, conformó una Comisión de Transferencia de Entrega presidida por el Titular del Pliego e integrada por tres miembros del más alto nivel. En el caso del Programa, el Ministro, mediante Resolución Ministerial autorizó la formación de una Subcomisión de Transferencia de Entrega, presidida por el Director Ejecutivo del Provías Rural y

conformada por los Gerentes de Mantenimiento y de Promoción y Transferencia de Provías Rural y el Gerente de Promoción y Transferencia de Provías Departamental, esta subcomisión cumplió las acciones dispuestas, relacionadas con el ordenamiento administrativo, técnico y legal de la transferencia, elaborando y presentando el Informe Preparatorio a los Gobiernos Regionales y Locales y entregando copia fedateada al Consejo Nacional de Descentralización (CND).

Paralelamente los Gobiernos Regionales conformaron una Comisión de Transferencia de Recepción, presidida por el Gerente General Regional e integrada por tres Gerentes vinculados al objeto de transferencia. Esta Comisión organizó expedientes conteniendo los Mecanismos de Verificación, dispuestos por el DS 036-2003-PCM y Directivas del CND, los cuales son:

- Reglamento de Organización y Funciones, el Manual de Organización y Funciones, el Cuadro de Asignación de Personal y el Presupuesto Analítico de Personal, aprobados e implementados.
- Sistema Integrado de Administración Financiera, instalado y en ejecución.
- Consejo de Coordinación Regional, adecuadamente constituido.
- Plan de Desarrollo Regional Concertado, debidamente aprobado.
- Presupuesto Regional Participativo aprobado.

b.- Fase de Consolidación

En esta Fase, la Subcomisión de Transferencia de Entrega y la Comisión de Recepción del Gobierno Regional, se integro en una sola Comisión presidida por el Director Ejecutivo de PROVÍAS RURAL, quién, sobre la base del Informe Preparatorio, elaboro los documentos siguientes, los cuales fueron entregados al Titular del Pliego:

- Actas Sustentatorias, que consolida y hace viable el proceso de transferencia.
- Convenio de Capacitación y Asistencia Técnica, que suscribirán los Titulares de los Pliegos de las entidades involucradas.
- Informe Final, del Presidente de la Subcomisión de Transferencia de Entrega, describiendo el proceso seguido dejando constancia de la presentación de los expedientes conteniendo los mecanismos de verificación establecidos respectivos.

El Titular del Pliego de la entidad que transfiere remitirá oportunamente estos documentos debidamente suscritos al CND en el plazo establecido en la Directiva correspondiente.

c.- Fase de Entrega y Recepción

En esta Fase, el Presidente de la Subcomisión de Transferencia de Entrega, elaborará el Acta de Entrega y Recepción, mediante la cual se formaliza y se da por concluido el proceso de transferencia. Dicha Acta será suscrita por los Titulares de los Pliegos de las entidades de entrega y recepción de la transferencia, en la oportunidad que señala la directiva correspondiente.

6.5.2.2 Normas de la Transferencia de Fondos

La Transferencia del Programa de Mantenimiento de los Caminos Departamentales y Vecinales a los Gobiernos Regionales (GR) y Gobiernos Locales (GL), fue establecida mediante el Decreto Supremo N° 088-2003-PCM para el año 2003, que establece la transferencia de los fondos, proyectos y programas sociales, entre los cuales se encuentra Provías Rural.

El Artículo 10° del DS 088-2003-PCM, establece lo siguiente: “Dispóngase preservar el sistema de mantenimiento de los Caminos Departamentales y Vecinales basado en la promoción, capacitación y contratación directa de las microempresas de mantenimiento vial conformadas por pobladores del medio rural, y por lo tanto, con carácter de excepción y por un periodo no mayor a

la duración del Programa Caminos Rurales que ejecuta PROVÍAS RURAL, en tanto se desarrolle los mercados de trabajo y las formas de contratación, manténgase la continuidad contractual con las microempresas de mantenimiento vial que a la fecha vienen realizando el mantenimiento vial rutinario; asimismo, autorícese a los Gobiernos Regionales y Locales a contratar en forma directa a las “Microempresas de Mantenimiento Vial” ya existentes o las que se promocióne en el futuro conforme a lo establecido en los Convenios de Préstamo N° 1328-PE y N° 4614-PE, suscritos por el Gobierno Peruano con los Bancos BID y BIRF respectivamente, quienes cofinancian el mantenimiento de los caminos materia de la presente transferencia”.

Efectuada la validación por el CND de los mecanismos de verificación presentados por los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales comprendidos en el ámbito del Programa, solo calificaron 4 Gobiernos Regionales, quedando 8 pendientes de transferencia para el 2004, y solo calificaron 10 Gobiernos Locales, quedando 12 Gobiernos Locales pendientes de transferencia para el 2004.

6.5.2.3 Normas de Transferencia Financiera

La transferencia financiera puede realizarse mediante las modalidades siguientes:

a.- LEY N° 28128 LEY DE PRESUPUESTO DEL SECTOR PÚBLICO PARA EL AÑO FISCAL 2,004

Esta Ley en sus Disposiciones Complementarias que los recursos que el Gobierno Nacional transfiera a los Gobiernos Locales con cargo a la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios para Gobiernos Locales, constituyen transferencias programáticas condicionadas destinadas exclusivamente al financiamiento de los programas y proyectos de lucha contra la pobreza.

Mediante este mecanismo el Programa no consigna en su presupuesto las actividades materia de Transferencia y comunica al Ministerio de Economía y Finanzas que sean asignadas a los Presupuestos de los Gobiernos Locales.

b.- Transferencia Financiera

Mediante este mecanismo los recursos financieros no reembolsables, provenientes de Entidades Públicas o Privadas sin exigencia de contraprestación alguna. El organismo receptor asume la responsabilidad técnica, financiera y administrativa sobre los recursos financieros que le transfieren.

Para el caso específico del Programa se ha dispuesto que los Gobiernos Locales realicen una rendición de cuentas para el seguimiento y control de estos recursos.

c.- El Encargo

Se denomina “Encargo” cuando, en el marco establecido en la ley de Gestión Presupuestaria del Estado, se configura la ejecución de determinados proyectos por parte de otra Unidad Ejecutora, distinta de aquella en la cual han sido programadas y a la que se ha asignado los recursos presupuestales correspondientes, en los casos en que las Unidades ejecutoras pertenezcan a diferentes pliegos presupuestales. En este caso se suscribirá el respectivo convenio por los titulares de Pliego o los funcionarios a quienes les sea delegada esta función en forma expresa.

6.5.2.4 Procedimientos Ejecutados

a.- Validación de Gobiernos Regionales

Los procedimientos ejecutados de la Transferencia del Programa de Mantenimiento de Caminos Departamentales, que han sido rehabilitados durante la primera etapa del Programa como conectores de los Caminos Vecinales priorizados, se realizarán por única vez en el primer año, en que se transfiere la gestión del mantenimiento rutinario de todos los caminos departamentales intervenidos por PROVÍAS RURAL.

La Gerencia de Mantenimiento identificó 2,705.57 Km de Caminos Departamentales rehabilitados por el Programa y 108 Microempresas encargadas del mantenimiento rutinario de los mismos, ubicados en los departamentos de Ancash, Ayacucho, Apurímac, Cajamarca, Cusco, Huanuco, Pasco, Puno, Huancavelica, Ica, Junín, San Martín. La transferencia se propuso para los 12 Gobiernos Regionales correspondientes.

De los expedientes presentados por los Gobiernos Regionales, el CND validó los Mecanismos de Verificación de Ancash, Cajamarca, San Martín e Ica, atizándose la transferencia de fondos para el año 2003, con los cuales se cumplió con los procedimientos en todas sus Fases.

En el 2004 el CND validó y autorizó la transferencia de fondos para la totalidad de las 12 Gobiernos Regionales.

b.- Capacitación y Asistencia Técnica a los Gobiernos Regionales

En cumplimiento del Convenio de Capacitación y Asistencia Técnica, se efectuaron Talleres de Capacitación, un primer taller en Lima, dirigido al Gerente General, Gerente de Administración, Gerente de Planeamiento y Presupuesto, y Gerente de Infraestructura, de los 12 Gobiernos Regionales, en materia del Sistema de Mantenimiento, sobre el sistema de gestión del mantenimiento GEMA, tipología y tarifas diferenciadas, sobre la formación de Microempresas de mantenimiento rutinario, y el sistema de monitoreo y de seguimiento y evaluación de las mismas.

Se efectuaron otros Talleres de Capacitación en forma descentralizada, realizados en el ámbito de cada uno de los cuatro Gobiernos Regionales validados por el CND para recibir la transferencia en el 2003, dirigidos al personal de Gerentes, profesionales y especialistas de cada una de las diferentes Gerencias del Gobierno Regional, en asuntos técnicos, sociales, presupuestales y administrativos de la gestión del sistema de mantenimiento de los Caminos Departamentales.

La asistencia técnica acordada con los Gobiernos Regionales en el Convenio de Capacitación y Asistencia Técnica y en el Convenio de Gestión suscritos, es proporcionada por la Unidad Zonal, mediante la asignación temporal de dos especialistas experimentados en el monitoreo y seguimiento del mantenimiento rutinario: un Asistente Técnico, el mejor calificado, para asesorar a la Gerencia encargada de los aspectos técnicos, en las actividades operativas de la gestión del mantenimiento; y, un Monitor Vial para la supervisión de las Microempresas. La asignación del personal será proporcional a la longitud de la red vial departamental con mantenimiento transferido. Asimismo, la Unidad Zonal deberá asistir al Gobierno Regional durante el inicio de su gestión en el mantenimiento rutinario de los Caminos Departamentales.

c.- Convenios de Gestión

PROVIAS RURAL ha suscrito Convenios de Gestión según lo dispuesto por el DS 088-2003-PCM, con los Gobiernos Regionales, con el objeto de establecer la modalidad bajo la cual se ejecutarán los recursos que se transferirá para financiar el Programa de Mantenimiento Rutinario de los Caminos Departamentales, señalar las obligaciones mutuas relativas a la asistencia técnica, supervisión y seguimiento que deberá realizar PROVIAS RURAL al programa de mantenimiento materia de transferencia con el fin de garantizar la transparencia en la ejecución y los resultados obtenidos.

d.- Procedimientos Presupuestarios y Administrativos Ejecutados

El Programa en el marco de la descentralización ha efectuado mediante la consignación en los Presupuesto de los Gobiernos Regionales.

6.5.3 TRANSFERENCIA A LOS GOBIERNOS LOCALES

6.5.3.1 Fases de la Transferencia

a.- Fase Preparatoria

En esta fase, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como entidad que efectúa la transferencia, conformó una Comisión de Transferencia de Entrega presidida por el Titular del Pliego e integrada por tres miembros del más alto nivel. En el caso del Programa, el Ministro, mediante Resolución Ministerial autorizó la formación de una Subcomisión de Transferencia de Entrega, presidida por el Director Ejecutivo del Provías Rural y conformada por los Gerentes de Mantenimiento, Administración y de Promoción y Transferencia, con el encargo de cumplir oportunamente las acciones dispuestas, relacionadas con el ordenamiento administrativo, técnico y legal de la transferencia, así como la elaboración y presentación del Informe Preparatorio a los Gobiernos Regionales y Locales con copia fedateada al CND, con lo que concluyo esta Fase.

Asimismo en esta Fase, los Gobiernos Locales conformaron una Comisión de Transferencia de Recepción, presidida por el Gerente Municipal e integradas por tres funcionarios del más alto nivel vinculados al objeto de la transferencia. Esta Comisión organizó expedientes conteniendo los Mecanismos de Verificación, dispuestos por el DS 036-2003-PCM y Directivas del CND, que fueron presentados al Programa y copia fedateada al CND, con lo que concluyo esta Fase. Los mecanismos de verificación exigidos son los siguientes:

- J Reglamento de Organización y Funciones aprobados.
- J Organigrama Estructural con una unidad orgánica responsable técnica y operativamente de la gestión de proyectos, con funciones establecidas en el ROF.
- J Contar con un Ingeniero y/o Arquitecto colegiados, debidamente contratados de acuerdo al requerimiento que demande la responsabilidad que será transferida.
- J Plan de Desarrollo Provincial Concertado, debidamente aprobado.
- J Programa de Inversiones incorporado en el Presupuesto Institucional vigente, debidamente aprobado.

b.- Fase de Consolidación

En esta Fase, la Subcomisión de Transferencia de Entrega y la Comisión de Recepción del Gobierno Local, se integran en una sola Comisión que es presidida por el Director Ejecutivo de PROVÍAS RURAL, que sobre la base del Informe Preparatorio elaboró los documentos siguientes, los cuales fueron entregados al titular del Pliego:

- J **Actas Sustentatorias**, que consolida y hace viable el proceso de transferencia.
- J **Convenio de Capacitación y Asistencia Técnica**, que suscribirán los Titulares de los Pliegos de las entidades involucradas.
- J **Informe Final**, del Presidente de la Subcomisión de Transferencia de Entrega, describiendo el proceso seguido dejando constancia de la presentación de los expedientes conteniendo los mecanismos de verificación establecidos respectivos.

El Titular del Pliego remitió estos documentos al Consejo nacional de Descentralización (CND), con lo que concluyo esta Fase.

c.- Fase de Entrega y Recepción

En esta Fase, el Presidente de la Subcomisión de Transferencia de Entrega, elaboró el Acta de Entrega y Recepción, mediante la cual se formalizó y se dio por concluido el proceso de transferencia. Dicha Acta fue suscrita por los Titulares de los Pliegos de las entidades de entrega y recepción de la transferencia.

6.5.3.2 Normas de la Transferencia de Fondos

La Transferencia del Programa de Mantenimiento de los Caminos Departamentales y Vecinales a los Gobiernos Regionales (GR) y Gobiernos Locales (GL), fue establecida mediante el Decreto

Supremo N° 088-2003-PCM para el año 2003, que establece la transferencia de los fondos, proyectos y programas sociales, entre los cuales se encuentra Provías Rural.

El DS 088-2003-PCM, en su Artículo 5° decreta “Efectúese la transferencia gradual y progresiva del Programa de Mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales, del PROVÍAS RURAL del MTC a los Gobiernos Localesque forman parte del presente Decreto Supremo, encargándole su ejecución al Instituto Vial Provincial, constituido legalmente mediante “Ordenanza Municipal” como organismo público descentralizado de la Municipalidad Provincial y las Municipalidades Distritales de la provincia, cuyo Presidente del Comité Directivo es el Alcalde de la Municipalidad Provincial”.

El Artículo 6° dispone “Confírmese al Instituto Vial Provincial – IVP como organismo de la Municipalidad Provincial, encargado de la gestión vial de los caminos rurales, el mismo que ejecutará el programa de mantenimiento de los caminos vecinales, en base a los recursos materia de la presente transferencia que reciba la Municipalidad Provincial”.

Para el caso de los Gobiernos Locales también es válido lo dispuesto en el Artículo 10°, acerca de la **preservación el sistema de mantenimiento** de los Caminos Vecinales basado en la promoción, capacitación y contratación directa de las microempresas de mantenimiento vial conformadas por pobladores del medio rural, manteniendo su continuidad contractual autorizando a los Gobiernos Locales a contratar en forma directa a las Microempresas de Mantenimiento Vial existentes o las que se promocióne en el futuro conforme a lo establecido en los Convenios de Préstamo suscritos por el Gobierno Peruano con los Bancos BID y BIRF.

6.5.3.3 Normas de Transferencia Financiera

La transferencia financiera puede realizarse mediante las modalidades siguientes:

a.- LEY N° 28128 LEY DE PRESUPUESTO DEL SECTOR PÚBLICO PARA EL AÑO FISCAL 2,004

Esta Ley en sus Disposiciones Complementarias que los recursos que el Gobierno Nacional transfiera a los Gobiernos Locales con cargo a la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios para Gobiernos Locales, constituyen transferencias programáticas condicionadas destinadas exclusivamente al financiamiento de los programas y proyectos de lucha contra la pobreza.

Mediante este mecanismo el Programa no consigna en su presupuesto las actividades materia de Transferencia y comunica al Ministerio de Economía y Finanzas que sean asignadas a los Presupuestos a de los Gobiernos Locales.

b.- Transferencia Financiera

Mediante este mecanismo los recursos financieros no reembolsables, provenientes de Entidades Públicas o Privadas sin exigencia de contraprestación alguna. El organismo receptor asume la responsabilidad técnica, financiera y administrativa sobre los recursos financieros que le transfieren.

Para el caso específico del Programa se ha dispuesto que los Gobiernos Locales realicen una rendición de cuentas para el seguimiento y control de estos recursos.

c.- El Encargo

Se denomina “Encargo” cuando, en el marco establecido en la ley de Gestión Presupuestaria del Estado, se configura la ejecución de determinados proyectos por parte de otra Unidad Ejecutora, distinta de aquella en la cual han sido programadas y a la que se ha asignado los recursos presupuestales correspondientes, en los casos en que las Unidades ejecutoras pertenezcan a diferentes pliegos presupuestales. En este caso se suscribirá el respectivo convenio por los titulares de Pliego o los funcionarios a quienes les sea delegada esta función en forma expresa.

6.5.3.4 Procedimientos Ejecutados

a.- Validación de Gobiernos Locales

La Gerencia de Mantenimiento identificó 2,844.36 Km de Caminos Vecinales rehabilitados y a 128 Microempresas encargadas del mantenimiento rutinario de los mismos, los cuales están ubicados en el ámbito de los siguientes Gobiernos Locales con un IVP constituido: Sihuas, Yungay, Abancay, Chincheros, Huamanga, Lucancas, Cajabamba, Jaén, San Miguel, Canas, Paruro, Tayacaja, Huancavelica, Huamalíes, Leoncio Prado, Chanchamayo, Huancayo, Tambopata, Daniel Carrion, Chuchito y San Martín.

Sin embargo, el DS 088-2003-PCM, solo incluyó a los doce Gobiernos Locales siguientes: Sihuas, Chincheros, Huamanga, Cajabamba, Jaén, San Miguel, Canas, Huamalíes, Leoncio Prado, Huancayo, Tambopata y San Martín, debido a que los restantes no lograron presentar sus expedientes de Mecanismo de Verificación al CND en la oportunidad establecida. La transferencia del 2003 se realiza solamente a 12 GL-IVP, con los cuales se cumplieron los procedimientos en todas sus Fases.

b.- Capacitación y Asistencia Técnica a los Gobiernos Locales

Con relación al cumplimiento del Convenio de Capacitación y Asistencia Técnica, se efectuaron Talleres de Capacitación, en forma Descentralizada en Tres Grupos, (Norte, Centro y Sur), dirigido al Alcalde Provincial, Gerente Municipal, Alcaldes Distritales, Funcionarios Municipales (Director Infraestructura, Director de Planificación y Presupuesto, Administrador) y el Gerente del IVP, de los 22 Gobiernos Locales. Los temas desarrollados en los Talleres comprenden el sistema de mantenimiento, el sistema de gestión del mantenimiento GEMA, la tipología de los caminos y las tarifas diferenciadas, formación de Microempresas de mantenimiento rutinario, y el sistema de monitoreo y de seguimiento y evaluación de las mismas.

En el caso de los Gobiernos Locales con IVP constituidos, los Convenios de Gestión suscritos disponen la ejecución de la asistencia técnica a ser efectuada en forma similar a la brindada a los Gobiernos Regionales durante el primer año de la transferencia mediante la asignación de Asistentes Técnicos y Monitores Viales, y mediante Convenios de Cooperación Interinstitucional, apoyar la implementación y puesta en marcha del IVP, mediante el financiamiento de la operación del IVP durante la etapa inicial, cubriendo el costo total de los honorarios del personal técnico del IVP durante un periodo de cuatro a seis meses, para luego disminuir al 80% por el siguiente trimestre debiendo el Gobierno Local cubrir el 20%, luego en 60% por trimestre que sigue, y así continuar con el 40% y el 20%, hasta que finalmente el Gobierno Local deberá asumir el total de dicho costo.

c.- Convenio de Gestión

PROVÍAS RURAL suscribió el Convenio de Gestión dispuesto por el DS 088-2003-PCM, con los Gobiernos Locales, con el objeto de establecer la modalidad bajo la cual se ejecutarán los recursos que se transferirá para financiar el Programa de Mantenimiento Rutinario de los Caminos Vecinales, señalar las obligaciones mutuas relativas a la asistencia técnica, supervisión y seguimiento que deberá realizar PROVÍAS RURAL al programa de mantenimiento materia de transferencia con el fin de garantizar la transparencia en la ejecución y los resultados obtenidos.

En el segundo y tercer año de la transferencia, los procedimientos de ejecución a seguir corresponderán a las Directivas que para tal efecto emita el CND en su oportunidad.

Para el proceso de transferencia se cuenta con los siguientes documentos de gestión:

- € CONVENIO DE CAPACITACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA A GOBIERNOS REGIONALES (Ver Anexo N° 42 -36).
- € CONVENIO DE CAPACITACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA A GOBIERNOS REGIONALES LOCALES (Ver Anexo N° 43 - 37).
- € CONVENIO DE GESTIÓN CON GOBIERNOS REGIONALES (Ver Anexo N° 44 - 38).
- € CONVENIO DE GESTIÓN CON GOBIERNOS LOCALES (Anexo N° 45 - 39).
- € CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL CON GOBIERNOS LOCALES (Ver Anexo N° 46 - 40).
- € CONVENIO DE TRANSFERENCIA FINANCIERA CON GOBIERNOS REGIONALES (Ver Anexo N° 47 - 41) FALTA
- € CONVENIO DE TRANSFERENCIA FINANCIERA CON GOBIERNOS LOCALES (Ver Anexo N° 48 - 42).
- € MODELO DE CONTRATO DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO ENTRE GOBIERNO REGIONAL Y MICROEMPRESAS (ver Anexo N° 49 - 43).
- € MODELO DE CONTRATO DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO ENTRE GOBIERNO LOCAL Y MICROEMPRESAS (Ver Anexo N° 50 - 44)

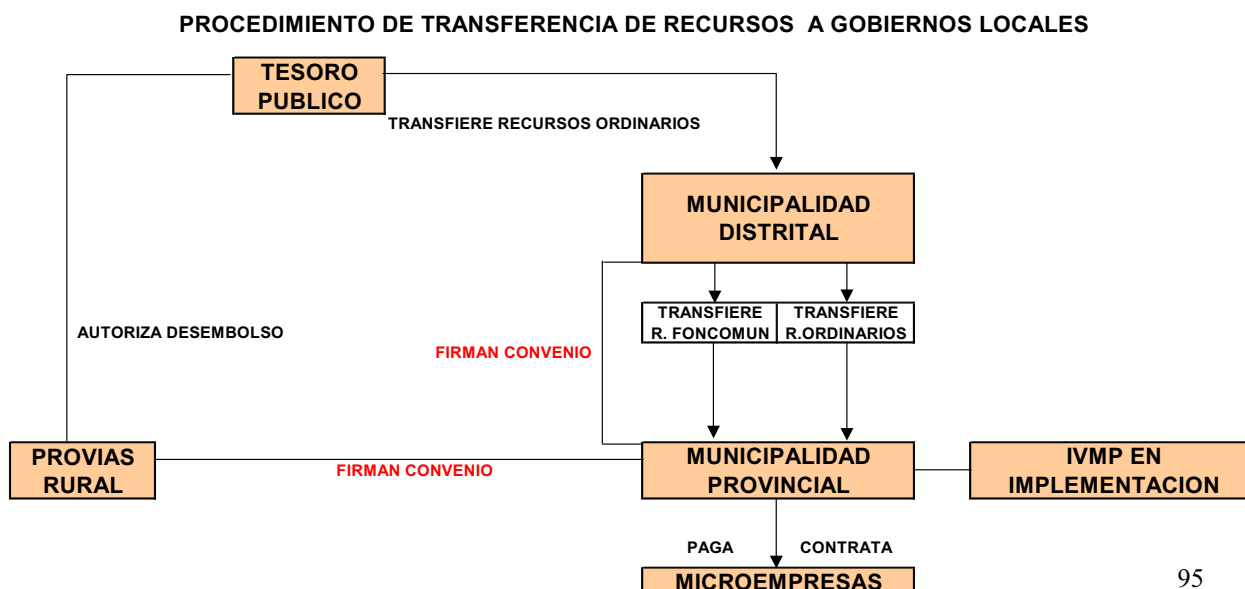
6.6 PROCEDIMIENTO TRANSFERENCIA DE RECURSOS Y RENDICIÓN DE CUENTAS

La transferencia financiera efectuada tiene la condición de **transferencia condicionada**, lo que permite ejercer la vigilancia del cumplimiento de los Decretos con relación a la preservación del Sistema de Mantenimiento y la ejecución del encargo a través de los Institutos Viales Provinciales, con los procedimientos establecidos por PROVÍAS RURAL.

Con el fin de preservar la inversión efectuada y que los Recursos asignados sean realmente dirigidos al Mantenimiento de Caminos Rurales, el Ministerio de Economía y Finanzas en coordinación con el Programa (Provías Rural), prepararon y solicitaron la aprobación de los Lineamientos para la distribución y ejecución de recursos presupuestarios de los Gobiernos Locales provenientes de la Fuente de Financiamiento “Recursos Ordinarios para los Gobiernos Locales” donde se establece que los recursos transferidos, constituyen transferencias programáticas condicionadas, destinadas exclusivamente al Programa de Mantenimiento de Caminos Rurales

a.- Transferencia en la Formulación de Presupuestos de los Gobiernos Locales

El procedimiento aprobado mediante este Decreto asegura que los Microempresarios del Mantenimiento Vial como se puede apreciar en el cuadro siguiente:



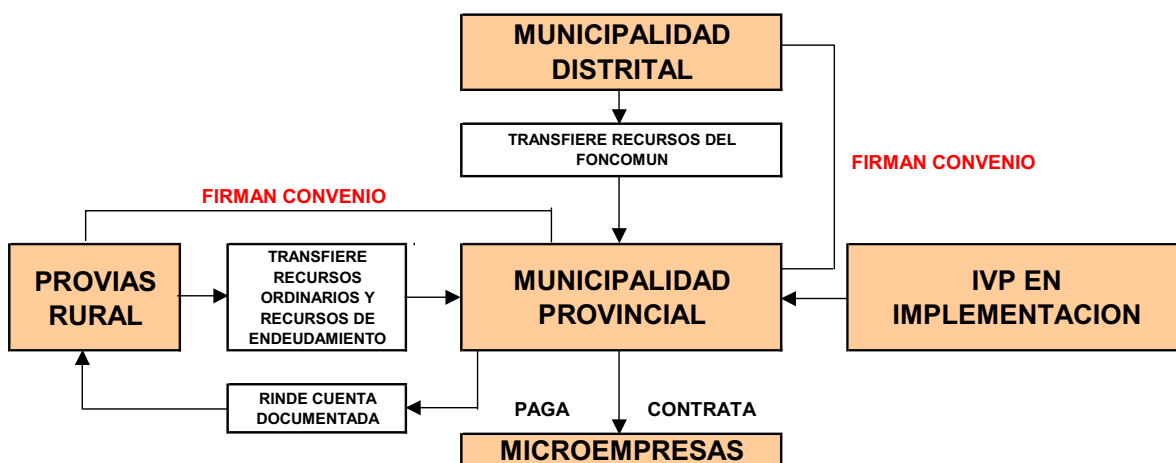
Actualmente los Gobiernos Locales han realizado lo siguiente:

- A. Cuentan con una Cuenta Corriente para los depósitos del FONCOMUN y otra Cuenta Corriente para las transferencias de Recursos Ordinarios para Gobiernos Locales, ambas aperturadas en el Banco de la Nación.
- B. Las Municipalidades Distritales han firmado convenios con las Municipalidades Provinciales para la transferencia de los recursos del Mantenimiento Rutinario.
- C. Las Municipalidades Distritales han firmado las cartas con el Banco de la Nación para el descuento automático, a favor de la municipalidad Provincial.

b.- Transferencia del Mantenimiento Rutinario a partir del Mes de Julio 2,004 (IVP en Implementación)

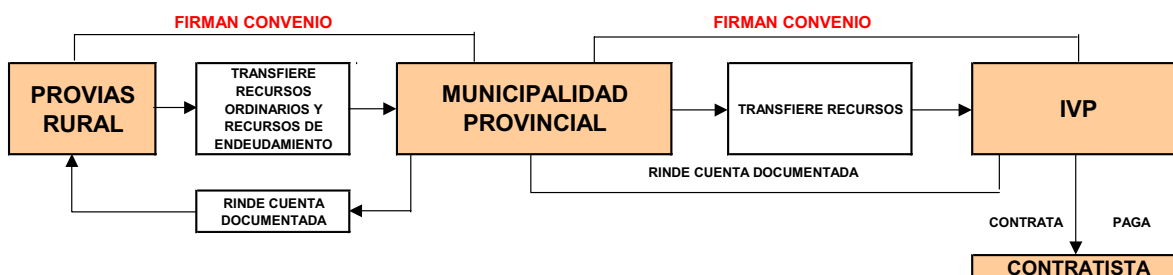
El procedimiento aprobado mediante este Decreto asegura que los Microempresarios del Mantenimiento Vial como se puede apreciar en el cuadro siguiente:

**PROCEDIMIENTO DE TRANSFERENCIA FINANCIERA A GOBIERNOS LOCALES
TRANSFERENCIA DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO A PARTIR DEL MES DE JULIO 2,004
IVP EN IMPLEMENTACION**

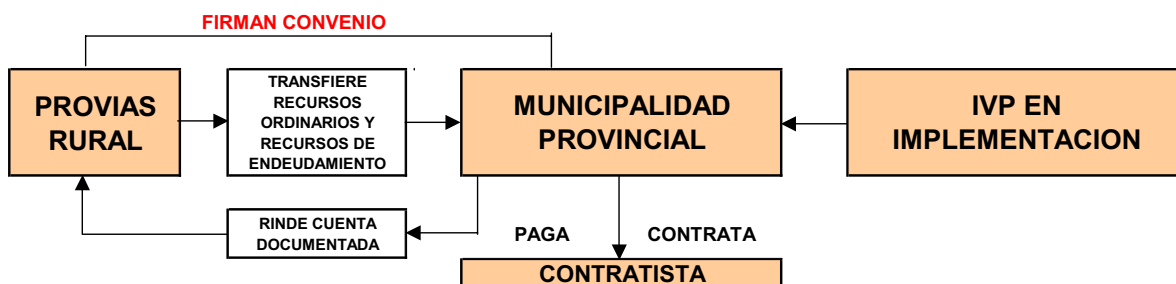


c.- Transferencia de Estudios de Caminos Vecinales y de Herradura a partir del Mes de Julio 2,004 (IVP En Implementación).

**PROCEDIMIENTO DE TRANSFERENCIA FINANCIERA A GOBIERNOS LOCALES
TRANSFERENCIA DE ESTUDIOS DE CAMINOS VECINALES Y DE HERRADURA A PARTIR DEL MES DE JULIO 2,004
IVP IMPLEMENTADO**

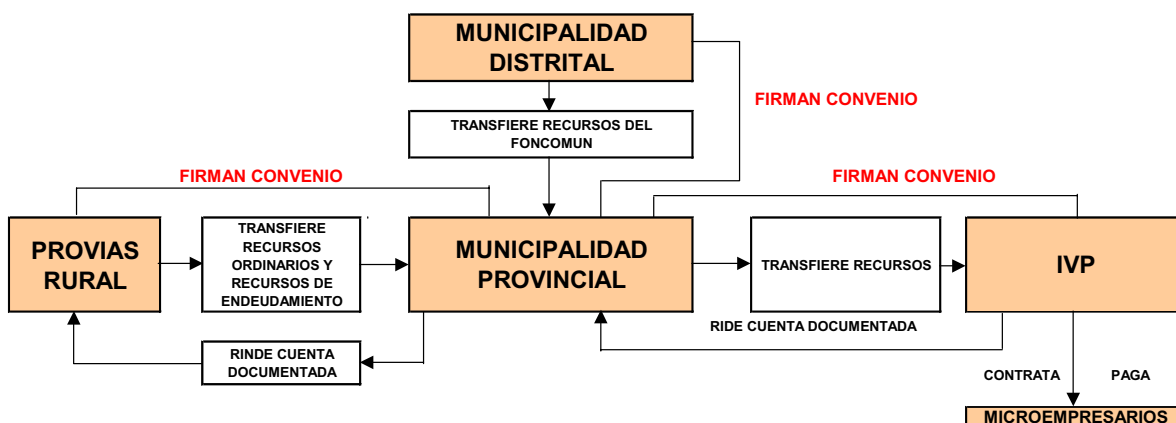


**PROCEDIMIENTO DE TRANSFERENCIA FINANCIERA A GOBIERNOS LOCALES
TRANSFERENCIA DE ESTUDIOS DE CAMINOS VECINALES Y DE HERRADURA A PARTIR DEL MES DE JULIO 2,004
IVP EN IMPLEMENTACION**



d. Transferencia del Mantenimiento Rutinario a partir del Mes de Julio 2,004 (IVP Implementado).

**PROCEDIMIENTO DE TRANSFERENCIA FINANCIERA A GOBIERNOS LOCALES
TRANSFERENCIA DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO A PARTIR DEL MES DE JULIO 2,004
(IVP IMPLEMENTADO)**



i. TRANSFERENCIA DE ESTUDIOS DE CAMINOS VECINALES Y DE HERRADURA A PARTIR DEL MES DE JULIO 2,004 (IVP IMPLEMENTADO).

Para mayor detalle revisar la DIRECTIVA DE TRANSFERENCIA DE RECURSOS Y RENDICIÓN DE CUENTAS (Anexo N° 51)

6.7 PROCEDIMIENTO DE CONTRATACIONES

Los recursos que transferirá Provías Rural a los Gobiernos Locales corresponden a los Convenios de Préstamo BID N° 1328/OC-PE y BIRF N° 4614-PE. En este sentido, son los documentos legales mediante los cuales se establece la pertinencia de aplicar las normas comprendidas en los documentos antes mencionados para la contratación de consultoría. Los derechos y obligaciones de Provías Rural, Gobiernos Locales, Consultores y proveedores se rigen por los documentos relacionados a los procesos de selección, a través de Contratos y Convenios firmados.

Sobre el particular, los Gobiernos Locales deben respetar las normas y políticas en materia de adquisiciones de consultorías, para la elaboración de estudios de caminos vecinales y herradura, basados en los Contratos de Préstamo suscritos por el Gobierno Peruano con el BID y el BIRF.

Por lo cual, el Programa ha elaborado la GUIA PARA LA CONTRATACIÓN DE ESTUDIOS DE REHABILITACIÓN DE CAMINOS VECINALES Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS DE HERRADURA EJECUTADOS POR LOS GOBIERNOS LOCALES – INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES (IVP) (Ver Anexo N° 52), que tiene la finalidad de orientar a los Gobiernos Locales – INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES (IVP) en los procesos de contratación que se efectuarán con las normas y políticas de los bancos financiadores BID-BIRF, que permitan un adecuado manejo de los recursos provenientes de la transferencia financiera que efectuará Provías Rural.

6.8| ANEXOS

Anexo N° 40:	REGALEMTO DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL IVP
Anexo N° 41:	MANUAL DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL IVP
Anexo N° 42:	CONVENIO DE CAPACITACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA A GOBIERNOS REGIONALES.
Anexo N° 43:	CONVENIO DE CAPACITACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA A GOBIERNOS REGIONALES LOCALES.
Anexo N° 44:	CONVENIO DE GESTIÓN CON GOBIERNOS REGIONALES
Anexo N° 45:	CONVENIO DE GESTIÓN CON GOBIERNOS LOCALES
Anexo N° 46:	CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL CON GOBIERNOS LOCALES
Anexo N° 47:	CONVENIO DE TRANSFERENCIA FINANCIERA CON GOBIERNOS REGIONALES FALTA
Anexo N° 48:	CONVENIO DE TRANSFERENCIA FINANCIERA CON GOBIERNOS LOCALES
Anexo N° 49:	MODELO DE CONTRATO DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO ENTRE GOBIERNO REGIONAL Y MICROEMPRESAS.
Anexo N° 50:	MODELO DE CONTRATO DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO ENTRE GOBIERNO LOCAL Y MICROEMPRESAS.
Anexo N° 51:	DIRECTIVA DE TRANSFERENCIA DE RECURSOS Y RENDICIÓN DE CUENTAS.
Anexo N° 52:	GUÍA PARA LA CONTRATACIÓN DE ESTUDIOS DE REHABILITACIÓN DE CAMINOS VECINALES Y CAMINOS DE HERRADURA EJECUTADOS POR LOS GOBIERNOS LOCALES – INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES (IVP).

CAPITULO 7

GESTION ADMINISTRATIVA

7.1 SISTEMAS ADMINISTRATIVOS

Es un conjunto de disposiciones, procedimientos y métodos, establecidos por disposiciones legales, coordinados y adaptados dentro de las Entidades Públicas para administrar sus recursos humanos, materiales y financieros, así como para salvaguardar su existencia, verificar la exactitud y grado de confiabilidad de sus datos contables, promover la eficiencia en las operaciones y estimular la observancia de las normas legales dictadas sobre la materia por el Gobierno y por la propia Entidad. Estas disposiciones, procedimientos y métodos administrativos están organizados de acuerdo a la Estructura Orgánica de la Entidad en: Sistema de Personal; Sistema de Abastecimientos; Sistema de Planificación, Racionalización y Presupuesto; Sistema de Contabilidad y Sistema de Tesorería.

Estos Sistemas se actualizan permanentemente a través de Normas y Directivas que emite el Gobierno Central a través de sus Organismos normativos (Dirección General de Contabilidad Pública, Dirección General de Presupuesto Público, Dirección General de Tesorería, Dirección General de Crédito Público, Contraloría General de la República, etc).

7.1.1 Sistema de Personal

Es un conjunto de procesos técnicos a cargo de la Unidad de Personal de la Gerencia de Administración, mediante los cuales se:

- a. Convoca a personal profesional, técnico y auxiliar para ser seleccionado a ocupar los cargos previstos para el funcionamiento de la Entidad.
- b. Confecciona los Contratos de Trabajo del personal seleccionado a prestar servicios a la Entidad.
- c. Controla la asistencia y permanencia de los trabajadores en el centro de trabajo, de acuerdo con la jornada y horario establecido en el REGLAMENTO INTERNO DE TRABAJO, aprobado por el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo.
- d. Registra y se archiva en forma ordenada en legajos individuales, la información correspondiente a los trabajadores referida a sus datos personales, formación educativa y experiencia profesional.
- e. Procesa las Planillas mensuales para efectuar el pago de las remuneraciones a los trabajadores.
- f. Efectúa las liquidaciones de beneficios sociales a los trabajadores al término de la relación laboral

En materia de personal la Entidad cuenta con dos documentos de gestión administrativa, uno denominado “CUADRO PARA ASIGNACION DE PERSONAL” (CAP) el cual contiene todos los cargos que la organización requiere para el cumplimiento de sus metas, fines y objetivos (Ver Anexo N° 2), el otro denominado “PRESUPUESTO ANALITICO DE PERSONAL” (PAP) en cual se asigna anualmente la remuneración que corresponde a cada cargo previsto en el CAP; ambos documentos son aprobados por Resolución Ministerial a propuesta del Director Ejecutivo de Provías Rural.

7.1.2 Sistema de Abastecimientos

Son procesos a cargo de la Unidad de Abastecimientos y Servicios de la Gerencia de Administración, como apoyo al funcionamiento interno de la organización. Se orienta a suministrar y proporcionar los elementos materiales denominados bienes y las actividades complementarias denominadas servicios.

Estos procesos están previstos en el PLAN ANUAL DE CONTRATACIONES Y ADQUISICIONES que la Entidad formula anualmente, los cuales se encuentran normados por la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado, Ley N° 26850, su Reglamento, Normas Ampliatorias y Modificatorias; así como Normas Específicas sobre la materia contenidas en los Contratos de Préstamo de los Bancos BID y BIRF.

Los procesos para la adquisición de bienes y servicios, de acuerdo al monto referencial, se dividen en: Licitación Pública, Concurso Público, Adquisición Directa y Menor Cuantía.

En el caso de adquisiciones de bienes y/o servicios previstos en la categoría “Equipamiento” del Presupuesto del Préstamo financiado por los Bancos BID y BIRF, previa a su adquisición requiere la no objeción de los Bancos, para lo cual la Entidad está en la obligación de enviar la documentación relativa a la adquisición (listado de bienes), términos de referencia y modelo de Contrato. En este caso el proceso de selección se desarrolla de acuerdo a las normas nacionales sin que se opongan a las políticas de los bancos financiadores.

7.1.3 Sistema de Planificación, Racionalización y Presupuesto

Los Procesos de Planificación, Racionalización y Presupuesto están a cargo de la Gerencia de Planificación y Presupuesto, quien ha asumido además los procesos de Sistematización Automática e Información.

Este Sistema desarrolla las acciones técnicas-administrativas conducentes a asegurar el normal funcionamiento del proceso integral de la organización como: proponer las actividades y proyectos a ser desarrollados en una referencia temporal determinada, asesorar a la Dirección Ejecutiva en la implementación de las políticas institucionales, elabora y actualiza los documentos de gestión que formalizan la organización a fin de que tengan vigencia y reconocimiento legal, propone la programación presupuestaria y la asignación de recursos previstos para un período, que debe guardar relación con las actividades y metas consignadas en los planes operativos para el mismo período, evalúa la ejecución presupuestal de conformidad con los lineamientos emitidos por la Dirección General de Presupuesto Público del Ministerio de Economía y Finanzas, asimismo administra el proceso ordenado y sistemático de ejecución automática de las actividades de la Entidad y de información producida por la Entidad que por disposición legal debe suministrarse a la ciudadanía a través de la página Web.

7.1.4 Sistema de Contabilidad

Son procesos de ejecución administrativa para producir información expresada en unidades monetarias, esta a cargo de la Unidad de Contabilidad y Finanzas de la Gerencia de Administración, responsable del procesamiento de las transacciones y operaciones que inciden en el uso y disposición de los recursos materiales y financieros de la Entidad.

Para la ejecución del proceso contable la Unidad de Contabilidad y Finanzas se rige, en estricto cumplimiento de las disposiciones legales sobre la materia, por: Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados, Normas de Contabilidad Gubernamental, Normas Internacionales de Contabilidad, Plan Contable Gubernamental y disposiciones dictadas por la Dirección de Contabilidad Pública del Ministerio de Economía y Finanzas.

Los Bancos BID y BIRF, para el seguimiento de la utilización de los recursos transferidos por el Préstamo requieren contar con información financiera oportuna, confiable y útil a través de los Estados Contables (Balance General, Estado de Resultados, Estado de Flujo de Efectivo, Notas a los Estados Financieros e Información Financiera Complementaria) emitidos en cada ejercicio anual, los cuales son formulados de acuerdo al MANUAL DE CONTABILIDAD, INFORMES FINANCIEROS Y AUDITORIA (ver anexo N° 25) emitido por la División de Contabilidad y Operaciones del Banco Mundial y auditados por una Sociedad de Auditoría Independiente contratada a través de los procedimientos de designación de la Contraloría General de la

República. Estos Estados Financieros deben ser presentados dentro de los seis meses siguientes al finalizar cada año; esta información también tiene por objeto detectar los problemas que surjan en la ejecución del proyecto para tomar acciones correctivas, de acuerdo a los términos de los Contratos de Préstamo.

Adicionalmente para el tema de transferencia, el sistema de contabilidad cuenta con un instrumento de gestión denominado DIRECTIVA N° 004-2002-MTC/15.02.PERT.03.GAF – NORMAS PARA RECEPCION, EJECUCIÓN Y CONTROL PARA RECURSOS FINANCIEROS TRANSFERIDOS POR LAS MUNICIPALIDADES QUE HAN FIRMADO EL CONVENIO CON EL PCR PARA EL COFINANCIAMIENTO DE LOS CAMINOS RURALES (ver Anexo N° 18)

7-1.4.1 Procedimiento de Utilización del FONCOMUN en el Cofinanciamiento del Mantenimiento Rutinario de los Caminos Rurales

El Fondo de Compensación Municipal son los recursos que transfiere el Gobierno Central, para la gestión municipal a los Gobiernos Locales.

El FONCOMUN esta distribuido en 30% para gasto corriente y 70% para inversión, en tal sentido teniendo en consideración que el mantenimiento rutinario es considerado un gasto corriente, ha sido necesario flexibilizar el FONCOMUN, de tal forma, que les permite a los municipios afectar el gasto del cofinanciamiento municipal del mantenimiento rutinario de caminos rurales con cargo a los recursos de inversión del FONCOMUN.

En este sentido, el Programa ha desplegado una estrategia para lograr que los municipios aporten US\$ 300 km/año para el mantenimiento rutinario de los caminos rurales, el mismo que se plasma en el siguiente proceso:

En primer lugar, se convocó a Talleres de Cofinanciamiento Municipal, con el objetivo de asegurar la participación financiera de los Gobiernos Locales en el mantenimiento de los caminos rurales. Producto de estos talleres, se suscribieron Actas de Compromiso, a través de las cuales los municipios se comprometen a cofinanciar el mantenimiento rutinario de los caminos rurales. Estas Actas de Compromiso fueron ratificadas en Sesión Concejo por los Regidores de cada una de las municipalidades distritales y provinciales, máxima instancia de la organización municipal.

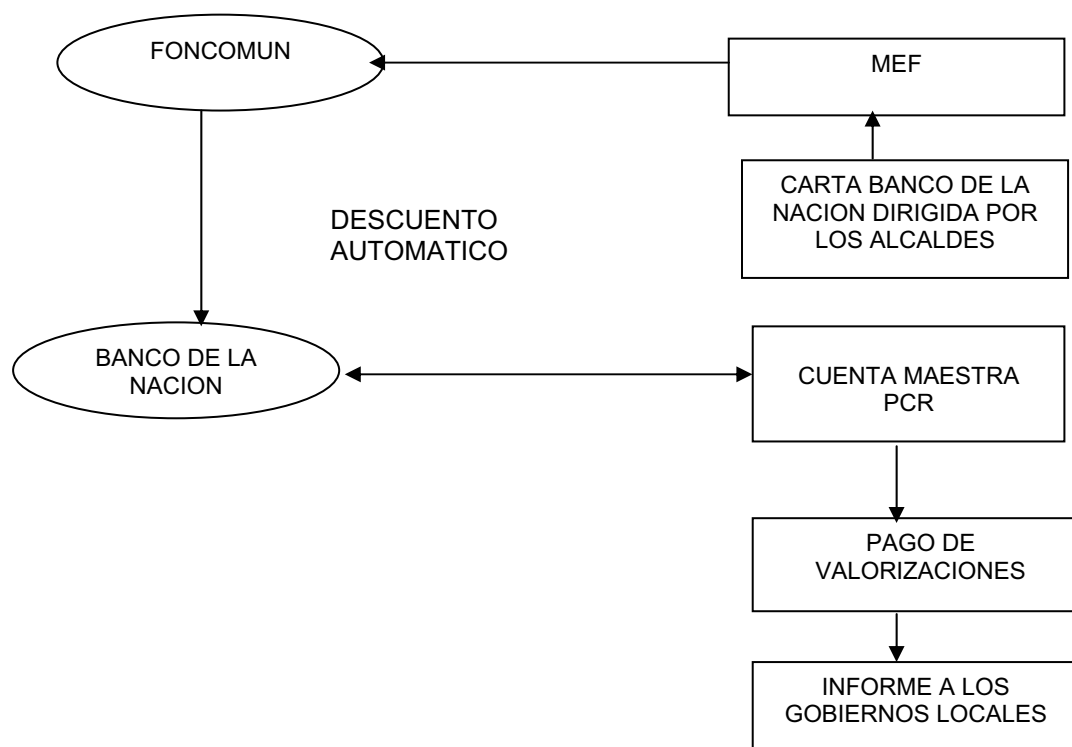
En segundo lugar, luego de la ratificación de la Sesión de Concejo de las municipalidades los Gobiernos Locales aprueban la suscripción de los Convenios de Cofinanciamiento, que incluye una carta dirigida al Banco de la Nación.

En tercer lugar, una vez suscrito los Convenios de Cofinanciamiento con las Municipalidades el Programa apertura una cuenta maestra bancaria en el Banco de la Nación, en la que mediante descuento automático se depositarán los recursos retenidos del FONCOMUN, por concepto de mantenimiento rutinario en los montos autorizados por los Alcaldes.

En cuarto lugar, los recursos aportados por los municipios, a través de este descuento automático, serán complementados con los recursos que aporte el PCR. La suma de ambos montos servirá para pagar las valorizaciones del mantenimiento rutinario de los caminos rurales, los mismos que serán visados por los Alcaldes de la jurisdicción respectiva y autorizado el pago por los Jefes Zonales.

En quinto lugar, el Programa a través de la Gerencia de Administración rendirá cuentas periódicamente a los Gobiernos Locales que han realizado aportes para el cofinanciamiento del mantenimiento rutinario de los caminos rurales, debidamente sustentada. Los pagos se efectúan de acuerdo a las Normas y Directivas del Sistema de Tesorería,

El mecanismo se presenta en el siguiente esquema:



7.1.5 Sistema de Tesorería

Son procesos que se ejecutan para la administración de los recursos financieros de la Entidad a través del manejo de cuentas y sub-cuentas bancarias, los que están a cargo de la Unidad de Tesorería de la Gerencia de Administración.

A través de la Unidad de Tesorería se ejecutan los procedimientos de pago al personal, proveedores, contratistas, consultores y demás beneficiarios. Los procesos se realizan de conformidad a lo establecido en las normas de tesorería y procedimiento de pagos del Tesoro Público, en concordancia con el calendario de compromiso de gastos aprobado por la Dirección de Presupuesto Público.

El sistema de Tesorería utiliza como herramientas de gestión los Manuales de Desembolsos del BID y BIRF (Anexo N° 24).

7.1.5.1 Desembolsos

Los desembolsos están enmarcados en el Convenio de Préstamo BID, de acuerdo a lo dispuesto en el Anexo A, ítem VIII: Desembolsos, los mismos que a continuación se transcriben:

Desembolsos

- a. Los desembolsos del Financiamiento se realizarán con apego a las disposiciones previstas en las Normas Generales, en función de un fondo rotatorio.
- b. Las solicitudes de desembolso deberán incluir la documentación de respaldo para los siguientes casos: contratos de obras civiles por valor de más de US\$ 1 millón, contratos de consultores por más de US\$ 1000.000 y todos los contratos de fuente única. En todos los demás casos, se aplicará el método de evaluaciones ex post, las que se realizarán por lo menos semestralmente.

- c. El Programa presentará a la Representación las solicitudes de desembolso, consolidando la información recibida de los coejecutores, acompañadas del Detalle de Pagos y del Control de Desembolsos y Aportes Locales y deberá asegurarse que: (i) la información contenida en el Detalle de Pagos está adecuadamente respaldada por documentación de apoyo a los pedidos de desembolsos (contratos, órdenes, facturas, recibos, comprobantes de pago, certificados de obra, certificados de proveedor, certificados de origen u otros documentos que comprueben la información suministrada en el Detalle de Pagos); y (ii) que dicha información está debidamente identificada, adecuadamente archivada y disponible para ser revisada por el Banco y los auditores externos.
- d. La Representación, en sus visitas de inspección técnica o financiera, comprobará, por muestreo si el Programa y los coejecutores disponen en sus archivos de la documentación de apoyo a las solicitudes de desembolso y si los recursos han sido utilizados en la forma señalada en el contrato de préstamo.

7.1.5.2 Procedimientos para Justificación de Anticipos y Siguietes Desembolsos

1. PROPOSITO

Definir el Procedimiento para la rendición de cuenta de un desembolso anterior y para la obtención de los fondos necesarios para la continuidad de la ejecución de los proyectos del Programa de Caminos Rurales de conformidad con las condiciones contractuales aceptadas en el contrato de préstamo con la Entidad Financiera.

2.- DESCRIPCION

- a) Comprende a todos los órganos del Programa de Caminos Rurales involucrados en la administración de los fondos destinados al cumplimiento de las condiciones de los contratos suscritos por el Programa con sus contratistas.
- b) Para la justificación de los desembolsos, al Especialista en Finanzas, analizará la documentación sustentatoria de los pagos efectuados a los proveedores por diferentes conceptos (rendición de cuentas) y archivara ordenadamente los siguientes documentos:
- € Comprobantes de pago
 - € Liquidación
 - € Facturas
 - € Valorizaciones, etc.
- Los que estarán a disposición de los Bancos en el momento que los solicite.
- c) Los formatos y documentos que se utilizan en el presente procedimiento son los definidos y establecidos por cada una de las Entidades Financieras que otorgan el préstamo en sus procedimientos correspondientes.

Estos procedimientos forman parte de los contratos de préstamo suscrito con las Entidades Financieras.

3.- INSTRUCCIONES

- | | | |
|------------------------|---|---|
| TESORERO | 1 | Proporciona al encargado de finanzas la documentación correspondiente a todos los pagos efectuados por el Programa de Caminos Rurales, |
| ENCARGADO DE FINANZAS | 2 | Elabora el Cuadro de Pago por cada categoría de inversión, el “Detalle de Pago” y prepara resumen “Control de Desembolsos y Aportes Locales”. |
| ENCARGADOS DE FINANZAS | 3 | Elaboran el presupuesto de pagos a efectuar con recursos de los Bancos para los próximos 120 días. |

ENCARGADO DE FINANZAS	4	Elabora el Oficio de Rendición de Cuenta y el de Solicitud de Desembolso, que conjuntamente con los documentos elaborados en el paso 1 remite al Gerente de Administración y Finanzas.
GERENTE DE ADMINISTRACION	5	Efectúa la revisión de los documentos alcanzados por el Encargado de Finanzas, procediendo a la visación o suscripción de los mismos, según sea el caso y remitiendo a la Dirección Ejecutiva.
DIRECCION EJECUTIVA	6	Aprueba documentos y firma oficios de justificación y de solicitud de desembolsos.
ENCARGADO DE FINANZAS	7	Remite documentos aprobados por la Dirección Ejecutiva al Banco.
ENTIDAD FINANCIERA/ENCARGADO DE FINANZAS	8	Realiza las coordinaciones necesarias con la Entidad Financiera a efectos de sustentar el contenido de los documentos e informes remitidos y facilitar a los funcionarios de ese organismo el análisis de la documentación remitida.
BID/BIRF	9	Si encuentra conforme a la solicitud y la documentación sustentatoria, procede a comunicar al Programa de Caminos Rurales del desembolso y efectúa el abono correspondiente en el Banco donde se manejan las cuentas especiales del Programa de Caminos Rurales.

Ver Flujo de Solicitud de Desembolsos

7.2 CONTROL Y SEGUIMIENTO ADMINISTRATIVO DE CONTRATOS DE ESTUDIOS, OBRAS Y SUPERVISION.

La Entidad para el control y seguimiento de las operaciones administrativas financieras, entre ellas las referidas a los contratos de estudios, obras y supervisión, cuenta con sistemas de procesamiento automático de datos que reportan en cualquier momento y a una referencia temporal determinada la situación económica, administrativa y legal de estos. Estos sistemas son: El Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF) y el Sistema Integral de Gestión Administrativa y Técnica (SIGAT).

7.2.1 Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF)

El Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF) es un software desarrollado por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) con el objetivo de mejorar la gestión de las finanzas públicas a través del registro de las operaciones de las Unidades Ejecutoras que integran el universo de la administración pública, permitiendo la integración de los procesos presupuestarios, contables y de tesorería., así como para la rendición de cuentas ante la Contaduría Pública de la Nación.

Es obligación de las Unidades Ejecutoras, cualquiera que fuere la fuente de financiamiento de sus recursos, registrar en el SIAF todas las operaciones que se generen de la gestión administrativa las cuales pasa por cuatro etapas o fases que se suceden en forma secuencial una después de la otra, una vez que son aprobada por el MEF la operación en cada etapa. Estas etapas o fases son: Compromiso, Devengado, Girado y Pagado (Ver Flujo del Sistema Integrado de Administración Financiera -SIAF).

Flujo de Solicitud de Desembolsos

7.2.2 Sistema Integral de Gestión Administrativa y Técnica (SIGAT)

El Sistema Integrado de Gestión Administrativa y Técnica (SIGAT) es un software en desarrollo para registrar en forma sistemática todos los procesos administrativos y técnicos que se dan en el desarrollo de la gestión del PROVIAS RURAL. Este sistema está desarrollado por módulos en cada etapa del proceso de gestión.

Para mayor detalle ver los siguientes anexos:

- € Anexo N° 25: MANUAL DE DESEMBOLSOS (BID, BIRF).
- € Anexo N° 26: MANUAL DE CONTABILIDAD, INFORMES FINANCIEROS Y AUDITORÍA
- € Anexo N° 19 DIRECTIVA N° 004-2002-MTC/15.02.PERT.03.GAF – NORMAS PARA RECEPCION, EJECUCIÓN Y CONTROL PARA RECURSOS FINANCIEROS TRANSFERIDOS POR LAS MUNICIPALIDADES QUE HAN FIRMADO EL CONVENIO CON EL PROGRAMA PARA EL COFINANCIAMIENTO DE LOS CAMINOS RURALES

Flujo del Sistema Integrado de Administración Financiera - (SIAF).

CAPITULO 8

PROCEDIMIENTO DE ACTUALIZACIÓN DEL MANUAL DE OPERACIONES DEL PROGRAMA MOP

8.1.- MANUAL DE OPERACIONES DEL PROGRAMA (MOP) UN DOCUMENTO DINAMICO

El Manual de Operaciones es un documento dinámico que debe reflejar los requerimientos del Programa y los cambios que experimente el país, en este sentido su actualización debe ser de manera ágil.

El actual Manual de Operaciones cuenta con ocho Capítulos y cincuenta y dos (52) Anexos.

8.2 ACTUALIZACIÓN DE LOS CAPÍTULOS

La actualización de los Capítulos se realizara de acuerdo a la necesidad del Programa. El procedimiento de actualización es el siguiente:

- € Las Gerencias de Línea o de acuerdo a solicitud y/o sugerencia de los Bancos solicitaran a la Dirección Ejecutiva la actualización del MOP.
- € La Dirección Ejecutiva solicitará a la Gerencia de Planificación y Presupuesto (GPP) efectuar la actualización del MOP.
- € De acuerdo a la complejidad de modificación solicitada la GPP solicitará la participación de otras gerencias.
- € La GPP presentara el proyecto de modificación del MOP a la Dirección Ejecutiva.
- € La Dirección Ejecutiva remitirá las modificaciones al MOP a los Bancos Financiadores para su No Objeción.
- € La Dirección Ejecutiva contando con la No Objeción de los Bancos aprobará la actualización del MOP mediante Resolución Directoral.

8.3 ACTUALIZACIÓN DE LOS ANEXOS

Los Anexos del MOP están conformados por Manuales, Guías, Directivas, Bases, etc. que conforman documentos de trabajo del Programa.

Cuando se requiera la actualización de alguno de los Anexos del MOP se realizará de la siguiente manera.

- € La Gerencia responsable de la actualización del Anexo comunicara a la Dirección Ejecutiva la modificación y solicitará la su actualización en el MOP.