

# Boletín Política de inversiones

BIP 07

LIMA, MARZO DE 2012



## Estudios en la Fase de Inversión

La Fase de Inversión comprende la elaboración de los estudios y la ejecución del PIP. A continuación se presentan los tipos y contenidos básicos de los estudios en esta fase:

### Expediente Técnico (Obras)

- Conjunto de documentos que determinan en forma explícita las características, requisitos y especificaciones necesarias para la ejecución de la edificación<sup>i</sup>.
- Comprende: Memoria descriptiva, especificaciones técnicas, planos, metrados, presupuesto base con análisis de costos, cronograma de adquisiciones de materiales y de ejecución de obra, fórmula polinómica, estudios técnicos específicos (estudio de suelos, de impacto ambiental, de impacto vial, geológicos, etc.), relación de ensayos y/o pruebas que se requieran<sup>ii</sup>.
- En los casos que existan normas específicas referidas a la obra, se recabará el pronunciamiento del sector y/o entidad que corresponda.

### Especificaciones Técnicas (Bienes o Suministros)

- Documento que determina las características técnicas de los bienes o suministros a adquirir.
- Comprende: Especificaciones técnicas de los bienes o suministros a adquirir, costo y presupuesto de adquisiciones, cronograma y plazos de entrega, cotizaciones de precios de los bienes o suministros y los planos de ubicación de equipos en la infraestructura proyectada.
- Las especificaciones técnicas deben cumplir obligatoriamente con los reglamentos técnicos, normas metrológicas y/o sanitarias nacionales, si las hubiere<sup>iii</sup>.

### Términos de Referencia (Servicios o Consultorías)

- Documento que determina las características técnicas de los servicios o consultorías a contratar.
- Comprende: Antecedentes, objetivo del servicio, ubicación, actividades a realizar, productos, duración del servicio, forma de pago, requerimientos mínimos, estructura de costos.
- Para el caso de Capacitaciones o Asistencia Técnica: Objetivo del servicio, productos esperados, población objetivo, implementación, metodologías propuestas, requerimientos mínimos, presupuestos, forma de pago y mecanismos de evaluación de resultados.

<sup>i</sup> Reglamento Nacional de Edificaciones.

<sup>ii</sup> Reglamento Nacional de Edificaciones, Resolución de Contraloría 195-88-CG.

<sup>iii</sup> Artículo 13 de la Ley de Contrataciones del Estado.

## Contenido

### Pág. 2

#### Análisis Funcional: Inversión pública en Transportes

- Pág. 2 Principales Intervenciones en la Infraestructura Vial  
Pág. 4 Situación actual de la Infraestructura Vial  
Pág. 4 Lineamientos de la Política Nacional del Sector Transportes y Comunicaciones  
Pág. 5 Criterios de priorización para la construcción de vías  
Pág. 6 Programación de Inversiones Viales en el contexto de los Corredores Logísticos  
Pág. 7 Programa de Inversión 2011-2016

### Pág. 8

#### Artículo Especial: La Agenda de Competitividad 2012-2013

- Pág. 8 ¿Cómo vamos en competitividad?  
Pág. 9 Agenda de Competitividad 2012-2013: Esfuerzo conjunto  
Pág. 10 Las siete líneas estratégicas y sus 60 metas de competitividad

### Pág. 12

#### Análisis Territorial: Ayacucho

- Pág. 12 ¿Qué dicen sus principales indicadores sociales?  
Pág. 13 ¿Cómo se ejecutaron los recursos de inversión en esta región?  
Pág. 14 ¿Cómo ha programado sus recursos de inversión el Gobierno Regional de Ayacucho?  
Pág. 14 ¿Qué se viene haciendo?

### Pág. 15

#### Secuencia de pasos de la Gestión de Inversiones: Fase de inversión - Estudios

# Análisis Funcional: Transporte Terrestre

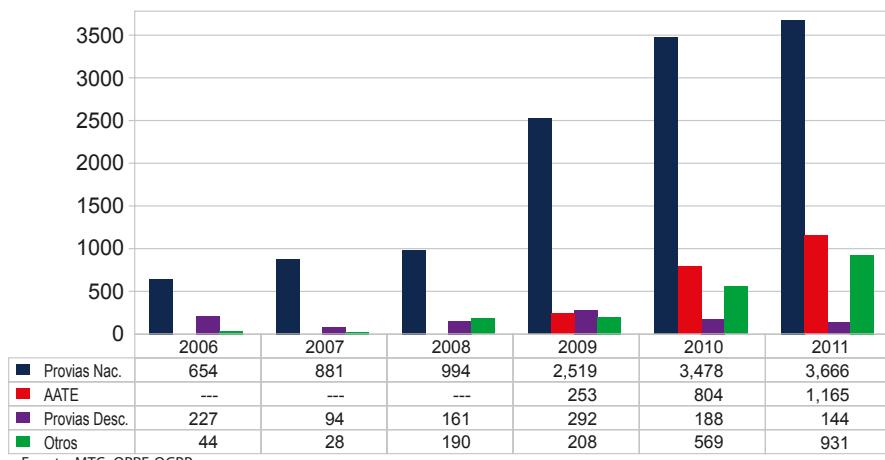
La infraestructura de transporte terrestre es uno de los soportes necesarios para una economía en desarrollo como el Perú y la calidad de ésta repercute en la competitividad del país. A pesar de que, en los últimos años se han incrementado significativamente las inversiones en infraestructura vial, todavía se requiere de un esfuerzo sostenido para continuar con su mejoramiento.

## Principales Intervenciones en la Infraestructura Vial

**Inversiones en la Red Vial Nacional;** En los últimos años la inversión pública de la Red vial Nacional (Provías Nacional) muestra un crecimiento sostenido, de S/. 654 millones en el año 2006 a S/. 3,666 millones al año 2011 (Gráfico N° 1); y la ejecución total del presupuesto de inversión del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) ha mejorado notablemente, de 68.5% en el 2008 a 97.0% en el 2011, lo cual es reflejo de un manejo presupuestal eficiente, que está permitiendo cumplir y sobrepasar las metas programadas, principalmente en el mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de carreteras.

Gráfico N° 01

Ejecución presupuestado en inversiones 2006 - 2011



Fuente: MTC-OPRE-OGPP

**Conservación vial por niveles de servicio;** en concordancia con la política de priorizar la conservación de la infraestructura vial existente se ha introducido la suscripción de contratos de Conservación Vial por Niveles de Servicio, que buscan consolidar “corredores económicos”; los cuales contemplan la prestación de servicios de mantenimiento rutinario, periódico, cambio de estándar de afirmado a soluciones básicas, inventario vial calificado, relevamiento de información (estudio de tráfico, origen-destino y otros) y atención de emergencias viales durante todo el plazo del Contrato (3 a 5 años).

Al año 2011, se han concretado 34 Contratos de Conservación Vial por Niveles de Servicio, que involucran 11,736 Km. de carreteras por un monto de S/.3,862 millones (Cuadro N° 01).

Cuadro N° 01

Contratos de Conservación Víal por Niveles de Servicios

Años	Nº Contratos	Km. Contratados	Monto Contratado (S/. Mill.)
2007	2	607	80.4
2008	6	2,114	387.2
2009	5	1,522	512.6
2010	19	6,841	2,656.1
2011	2	652	225.5
TO TAL	34	11,736	3,861.8

Fuente: MTC-OGPP

**Inversiones en Infraestructura a través de la participación privada;** actualmente se tienen 14 concesiones viales administradas por el sector privado con una inversión de \$3,423 millones, interviniendo 5,363 Km. de la Red Vial Nacional (Cuadro N° 02).

Cuadro N° 02  
Concesiones Viales Existentes

N°	CONCESIÓN	LONGITUD KM.	INVERSIÓN COMPROMETIDA MILL US\$
1	Red Vial N° 5: Ancón-Huacho Pativilca	183	75
2	Red Vial N° 6: Pucusana-Cerro Azul-Ica	222	232
3	Red Vial N° 4: Pativilca-Puerto de Salaverry	356	286
4	Autopista del Sol: Trujillo-Sullana	475	300
5	IIRSA Centro: Tramo 2 (Pte. Ricardo Palma-LaOroya-Dv. Cerro de Pasco y La Oroya-Huancayo)	377	100
6	IIRSA Norte: Paita-Piura-Moyobamba-Tarapoto-Yurimaguas	955	354
7	IIRSA Sur: Tramo 2 (Urcos-Inambari)	300	628
8	IIRSA Sur: Tramo 3 (Inambari-Iñapari)	403	508
9	IIRSA Sur: Tramo 4 (Azángaro-Inambari)	306	514
10	Buenos Aires-Canchaque	78	37
11	IIRSA Sur: Tramo 1 (San Juan de Marcona-Urcos)	758	138
12	IIRSA Sur: Tramo 5 (Matarani-Azángaro e Ilo Juliaca)	827	185
13	Ovalo Chancay-Huaral-Acos	77	42
14	Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún	47	24
TOTAL		5,363	3,423

Fuente: MTC-OPRE-OGPP

**Apoyo a la Descentralización;** el MTC a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte – PROVIAS DESCENTRALIZADO, viene ejecutando 2 programas de apoyo a los gobiernos regionales y locales que cuentan con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento (BIRF) por US\$ 100 millones cada uno: el Programa de Caminos Departamentales (PCD) y el Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD). En los cuadros N° 03 a y 03 b se muestran las metas de estos dos programas que se encuentran en su etapa de finalización.

Cuadro N° 03a  
Metas del Programa de Caminos Departamentales

Componentes	Meta Total	Unidad de medida	Avance acumulado al 2011	Meta Programada al 2011
<b>Planificación y Estudios</b>				
Actualización de PVDP	24	PVDP	14	7
Ejecución de estudios de preinversión	2,029	Km	1,995	19
Ejecución de estudios definitivos	1,786	Km	1,447	279
<b>Obras Civiles</b>				
Rehabilitación de RVD	1,781	Km	325	565
Mantenimiento periódico Red transferida	2,202	Km	1,972	658
<b>Mantenimiento Rutinario</b>				
Red rehabilitada (1.781 km)(incluye perfilado)	1,748	Km	21	184
Red transferida por PVR	2,471	Km	2,471	2,362
Red transferida por PVR(Perfilado)	2,202	Km	492	1,647

Fuente: Plan Operativo Anual 2012 del Programa de Caminos Departamentales (PCD)

Cuadro N° 03b  
Metas del Programa de Transporte Rural Descentralizado - Infraestructura Rural

Componentes	Meta Total	Unidad de medida	Avance acumulado al 2011	Meta Programada al 2011
<b>a. Obras</b>				
Reabilit. caminos rurales (priorizados en PVPP)	3,358	Km	3,053	120
Mantenimiento Periódico	7,506	Km	3,671	1,950
Mejoramiento de Caminos Herradura	2,515	Km	1,938	632
<b>b. Estudios</b>				
Est. Preinvers. y Def. (caminos rurales en PVPP)	2,488	Km	2,502	19
Estudios de Mantenimiento Periodico	1,515	Km	1,010	44
Est. pre-inversión y Def. (Caminos Herradura)	2,365	Km	2,059	351

Fuente: Plan Operativo Anual 2012 del Programa de Transporte Rural descentralizado

## Situación actual de la Infraestructura Vial

La red vial existente en el Perú tiene una extensión de 120,047 kilómetros de carreteras<sup>1</sup>, y está conformada por:

- i) **La Red Vial Nacional**, con una extensión de 23,075 Km y conformada por los principales ejes longitudinales y transversales en el país. El 54% de esta red vial tiene algún tipo de pavimento y el 46% aún se encuentra a nivel de base granular afirmada, sin afirmar o en trocha. En cuanto a la condición de su superficie, alrededor del 71% se encuentra en buen o regular estado de transitabilidad y un 29% en malas condiciones.
- ii) **La Red Vial Departamental o Regional**, con una extensión de 25,329 Km, se encuentra comprendida por las carreteras de segundo nivel; solo el 8% de esta red vial se encuentra pavimentada y 92% sin pavimentar. Actualmente, cerca del 61% se encuentra en estado bueno o regular y el 36% en estado malo o muy malo.
- iii) **La Red Vial Vecinal o Rural<sup>2</sup>**, con una extensión total de 71,643 Km, integrada por las carreteras de nivel local, presenta una condición de pavimentado en solo el 2% y el resto a nivel de trochas o sin afirmar. Asimismo, el 43% de esta Red Vial se encuentra en estado bueno o regular, el 41% malo o muy malo y un 17% de vías no cuentan con información sobre el particular; además existen 24,184 Km. de vías vecinales no registradas<sup>3</sup>.

Cuadro N° 04  
Red Vial existente según estado y condición

Red Vial	Total	Red Vial existente según estado		Red Vial existente según condición			
		Pavimentada	No Pavimentada	Bueno	Regular	Malo	Sin dato
Nacional	23,075	12,340	10,735	8,081	8,354	6,607	33
Departamental	25,329	1,905	23,424	4,059	11,448	9,084	738
Vecinal*	71,643	1,200	70,443	5,733	24,898	29,139	11,873
Total	120,047	15,445	104,602	17,873	44,700	44,830	12,643
%	100%	13%	87%	15%	37%	37%	11%

\* 24,184 Km. de la Red Vial Vecinal en proceso de formalización

Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, Proviñas Descentralizado / Elaboración: OGPP-MTC

## Lineamientos de la Política Nacional del Sector Transportes y Comunicaciones

La Política Nacional del Sector Transporte está orientada a transformar la situación actual partiendo de las siguientes bases: visión integral de los servicios e infraestructura de transporte; gestión integrada del sistema enfocada en el usuario para mejorar la eficiencia, la seguridad y la calidad; conservación prioritaria y efectiva de las infraestructuras y su desarrollo de acuerdo con la demanda y accesibilidad; financiamiento adecuado para la sostenibilidad del sistema; marco normativo y organización institucional modernos; desarrollo tecnológico y de las competencias de los recursos humanos. En este marco se plantean los siguientes lineamientos de política<sup>4</sup>:

- Ampliar, conservar y modernizar la infraestructura de transportes de calidad y competitivas, que promuevan la inclusión social y la integración interna y externa del país.
- Promover la competitividad, sostenibilidad y seguridad de los servicios de transportes, a través de la logística asociada al transporte y uso de tecnologías modernas.
- Fomentar la competitividad, conectividad e innovación tecnológica de los servicios de telecomunicaciones.
- Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones.
- Fortalecer la participación del Sector en el proceso de descentralización, desarrollando y afianzando capacidades de gestión en los gobiernos subnacionales.
- Modernizar la gestión de los organismos del Sector, impulsando la innovación, el uso de la tecnología de la información y la gestión por resultados.

1 Segundo el nuevo Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, actualización aprobada por D.S. N° 036-2011-MTC.

2 Registrada de acuerdo al actual Clasificador de Rutas - Aprobado mediante D.S. N° 36-2011-MTC

3 Correspondiente a los Inventarios Viales Georeferenciados Provinciales, de un total de 193 (se excluye Lima y Callao), que faltan incluir en el Clasificador de Rutas.

4 Proyecto de Plan Estratégico Sectorial Multianual 2012 del MTC

# Criterios de priorización para la construcción de vías

En el marco de la metodología para la elaboración de sus planes viales regionales y provinciales, los gobiernos subnacionales utilizan los criterios que se presentan a continuación con el fin de priorizar la construcción de caminos departamentales y vecinales:

## Criterios para Caminos Departamentales

Criterios de Priorización	Concepto	Indicador
Población	Total de población beneficiada por el tramo. Se da prioridad a los tramos que atienden a una mayor población por kilómetro.	<i>Indicador de población = Población total del tramo / longitud del tramo</i>
Pobreza	Relación entre el nivel de pobreza del distrito y del departamento	<i>Indicador de pobreza = Índice de pobreza del distrito / Índice de pobreza total del departamento</i>
Conectividad	Relación entre la longitud total de caminos vecinales y la longitud del camino departamental. Se da mayor prioridad al tramo que contenga una mayor longitud de caminos vecinales.	<i>Indicador de conectividad = longitud total de caminos vecinales que se conectan al camino / longitud del camino departamental</i>
Transitabilidad	Permite calcular el grado de transitabilidad de un camino a lo largo de un año, otorgándole un mayor puntaje al camino que permanece intransitable un mayor número de días al año.	<i>Indicador de Transitabilidad = Número de días que el camino no es transitable / 365</i>
Tráfico	Permite considerar la cantidad de vehículos que transitaran por el tramo, otorgándole un mayor puntaje al camino que tiene un mayor tráfico.	<i>Indicador de tráfico = Tráfico proyectado al año diez</i>
Servicios de transporte	Esta referido a los servicios de transporte que actualmente se brindan en el camino, se otorga un mayor puntaje a los tramos que cuentan con un servicio de transporte más frecuente.	<i>Transporte = 1 al camino que tiene varios servicios diarios; 0.9 si la frecuencia del servicio es diaria y 0.8 si la frecuencia no es diaria y como máximo semanal; 0 para el resto de casos</i>
Carga	Se realiza el cálculo aproximado de la carga que transita por el camino, como referencia de la importancia económica de la vía.	<i>Carga Total = Carga Nominal x número de vehículos promedio diario</i>
Flete/Precio	Incidencia del flete de transporte en el precio del producto, tomando en consideración, se otorga un mayor puntaje a los tramos donde la relación flete/precio es mayor.	<i>Flete/Precio = Flete de transporte / precio del producto</i>
Producción	Se evalúa las potencialidades económicas del tramo, calificando la importancia de las provincias por el Valor Bruto de Producción (VBP) de los tres primeros rubros de producción provincial. Este valor se traslada a los tramos que se ubiquen en dichas zonas.	<i>Provincia = (VBP agrícola provincial + VBP minera provincial + VBP producción industrial provincial)/ PBI departamental</i>
Turismo	Este indicador considera la existencia de centros turísticos cercanos al tramo, otorgándole un mayor puntaje a los centros turísticos de mayor importancia.	<i>Turismo = 1.0 para centros turísticos de primer nivel, 0.8 para segundo nivel, 0.6 para tercer nivel y 0.0 para el resto</i>

Fuente: Marco Teórico y Manual de Procedimientos para la Formulación de Planes Viales Departamentales Participativos-PVDP

## Criterios para Caminos Vecinales

Criterios de priorización	Se evalúa	Peso
Potencialidad	El mayor Coeficiente de Localización en el cual se ubican los recursos potenciales	2.0
Tráfico	Flujo de vehículos que transitan por el camino de forma diaria.	1.8
Nº centros poblados beneficiados	Número de centros poblados que conecta el camino.	1.7
Nº de habitantes beneficiados	Total de la población beneficiada con la intervención en el camino.	1.7
Conectividad	A que red vial de mayor jerarquía se conecta el camino. (Nacional, Departamental, Vecinal Troncal, Vecinal Local).	1.6
Nivel de pobreza	Nivel de pobreza por quintil según FONCODES.	1.5
Accesibilidad a servicios	Identifica el número de centros educativos o centros o postas de salud por donde el camino da acceso a estos establecimientos	1.5

# Programación de Inversiones Viales en el contexto de los Corredores Logísticos

Mapa N° 01  
Corredores Logísticos Identificados

## El Sistema Logístico de Transporte;

Como parte del Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte<sup>5</sup>, se han identificado las principales relaciones logísticas en el país, las cuales se articulan en el territorio a través de un eje estructurante nacional (con foco en Lima) que organiza la actividad hacia la costanorte (principalmente hasta Chiclayo, con una extensión hacia Piura), y a lo largo de la costa sur hasta Arequipa.

**Los Corredores Logísticos;** el MTC tiene definido 22 corredores logísticos que comprenden carreteras nacionales, departamentales y rurales o vecinales, totalizando 25,717 kilómetros a lo largo del territorio nacional.

Estos corredores han sido mapeados y georeferenciados para contar con la caracterización de su infraestructura actual y movimiento de carga en cada uno de ellos. Esto contribuye al proceso de planificación de las inversiones futuras y a la implementación de una red de infraestructura de transporte eficiente e integrada con adecuados niveles de transitabilidad, que permita la reducción de los costos logísticos de transporte<sup>6</sup> (Cuadro N° 05).



Cuadro N° 05  
Corredores Logísticos

Nombre	Longitud			Código	Nombre del Corredor Logístico
	Ejes Principales (Km)	Ejes Alimentadores (Km)	Total (Km)		
20 Corredores Logísticos	9,644	12,122	21,766	C01	Corredor Logístico 1: Chiclayo - Moyobamba - Tarapoto - Yurimaguas - Iquitos
				C02	Corredor Logístico 2: Paita - Piura - Dv. Olmos
				C03	Corredor Logístico 3: Lima - La Oroya - Cerro de Pasco - Huánuco - Tingo María - Pucallpa
				C04	Corredor Logístico 4: Marcona - Nazca - Abancay - Cusco
				C05	Corredor Logístico 5: Matarani - Arequipa - Juliaca - Puno - Pte. Inambari
				C06	Corredor Logístico 6: Arequipa - Moquegua - Tacna - La Concordia (Frontera con Chile)
				C07	Corredor Logístico 7: Matarani - Ilo - Moquegua - Desaguadero (Frontera con Bolivia)
				C08	Corredor Logístico 8: Cusco - Puerto Maldonado - Íñapari (Frontera con Brasil)
				C09	Corredor Logístico 9: Ayacucho - Pisco
				C10	Corredor Logístico 10: Abancay - Ayacucho - Huancayo - La Oroya
				C11	Corredor Logístico 11: Cusco - Juliaca - Puno - Desaguadero (Frontera con Bolivia)
				C12	Corredor Logístico 12: Tarapoto - Aucayacu - Tocache - Tingo María
				C13	Corredor Logístico 13: Pativilca - Conococha - Huaraz - Carhuaz
				C14	Corredor Logístico 14: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chachapoyas
				C15	Corredor Logístico 15: Piura - Tumbes - Puente Internacional (Frontera con Ecuador)
				C16	Corredor Logístico 16: Chiclayo - Cajamarca
				C17	Corredor Logístico 17: La Oroya - Tarma - La Merced - Satipo
				C18	Corredor Logístico 18: Chimbote - Huacrachucu - Tocache
				C19	Corredor Logístico 19: Salaverry - Trujillo - Shorey - Huamachuco
				C20	Corredor Logístico 20: Dv. Quilka - Matarani - Ilo - Tacna
02 Ejes Estructurales	2,018	1,933	3,951	EE1	Eje Estructurante 1: Carretera Panamericana Norte hasta Piura
				EE2	Eje Estructurante 2: Carretera Panamericana Sur hasta Arequipa
<b>Total</b>	<b>11,662</b>	<b>14,055</b>	<b>25,717</b>		

Fuente: Marco Teórico y Manual de Procedimientos para la Formulación de Planes Viales Departamentales Participativos-PVDP

5. Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte – Plan de Acciones Inmediatas (PAI), MTC 2011.

6. Actualmente para el caso peruano, se encuentra en el orden del 34% del precio final de venta, cifra superior al promedio de América Latina de 14%.

La experiencia adquirida en el Programa Proyecto Perú, ha permitido diseñar el **Contrato CREMA Peruano**. Es un contrato por resultados, en el que el componente de riesgo es asumido por el contratista y al que se le ha añadido la ejecución de las obras de mejoramiento y rehabilitación, utilizando como unidad de gestión la malla o red vial. Se busca garantizar la calidad de la obra a través del cumplimiento de los estándares óptimos en la operación de los servicios e incluyendo otras prestaciones complementarias necesarias para la gestión vial.

## Programa de Inversión 2011-2016

En concordancia con la demanda de servicios de transporte y bajo un enfoque de desarrollo de corredores logísticos que contribuya a la competitividad del país y a la inclusión social, el Programa de Inversiones al año 2016 busca ordenar el desarrollo de la infraestructura de transportes e infraestructura y servicios complementarios, así como, proponer acciones enmarcados en una visión integral de mediano y largo plazo. Las acciones en infraestructura vial intervienen en:

- Mejoramiento y rehabilitación de carreteras de la Red Vial Nacional (carreteras nacionales), y complementariamente en vías de nivel regional y/o local
- Mantenimiento de carreteras por niveles de servicio
- Implementación de infraestructura complementaria en carreteras
- Construcción de zonas de actividades logísticas (ZAL)
- Creación de terminales y/o centrales de carga
- Fomentar la innovación tecnológica y eficiencia en transporte y logística
- Fomentar la intermodalidad y el transporte

• **Inversiones en Infraestructura Vial;** a la fecha, la Cartera de Proyectos en la Red Vial Nacional es de 121 proyectos, los cuales abarcan 9,471 km de carreteras. La situación actual de estos proyectos es: 20 en ejecución, 45 con estudios definitivos, 56 en la fase de preinversión (37 a nivel de estudio de factibilidad y 19 a nivel de estudio perfil).

Asimismo, se han identificado corredores logísticos que suman 25,717 km de vía, cuya intervención permitirá contar con una red de transporte eficiente e integrado. Los criterios para la programación de los proyectos son:

- i) Que se encuentre comprendido dentro de los 22 corredores logísticos priorizados; y
- ii) Que contribuya al logro de la meta establecida por el sector<sup>7</sup>.

La inversión requerida, para generar una dinámica que haga eficiente el uso de estos 22 corredores, es de \$ 11,000 millones (2012-2016), los cuales se invertirían mediante Obra Pública y Asociaciones Públicas-Privadas (ver cuadro N° 06).

Mediante Asociaciones Públicas-Privadas, se proponen 17 concesiones localizadas en los principales ejes troncales del país<sup>8</sup>, agrupadas en cuatro ejes viales: i) La Panamericana (Ica–Dv Quilca), ii) Carretera IIRSA Centro (Tramos 3 y 4), iii) Carretera Longitudinal de la Sierra; y iv) La Carretera Longitudinal de la Selva.

• **Inversiones en Nodos Logísticos;** para los próximos años se ha proyectado la ejecución de 33 plataformas o nodos logísticos, identificados en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte, los cuales se localizan en aquellas zonas donde se producen rupturas o fraccionamientos de carga.

Cuadro N° 06  
Inversión en el quinquenio  
2011 - 2016

Inversionista	Monto (US\$ Millones)
Asociaciones Público Privadas	3,792
Sector Privado	2,926
Sector Público	866
Público	7,208
<b>Total</b>	<b>11,000</b>

<sup>7</sup> Para el año 2016, el Sector Transportes tiene como meta que el 85% de la red Vial Nacional este pavimentada (más de 19 mil Km de caminos); y se espera que 100% de la misma cuente con mantenimiento a fin de garantizar el libre tránsito.

<sup>8</sup> El área de influencia es en 17 departamentos del territorio nacional. La identificación de estas obras está basada en el Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte del Perú.

# Artículo Especial: La Agenda de Competitividad 2012-2013<sup>9</sup>

El pasado febrero, la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de la Competitividad presentó la Agenda de Competitividad 2012-2013, que establece sesenta medidas definidas, priorizadas y concertadas por los sectores público, privado y académico, a fin de promover mejoras que contribuyan con el crecimiento sostenido del país a través de siete líneas estratégicas:

- Ciencia, tecnología e innovación
- Desarrollo empresarial, calidad y educación productiva
- Internacionalización
- Infraestructura
- Tecnología de información y comunicaciones
- Facilitación de negocios
- Ambiente

*“Para ser competitivos se requiere mayor diferenciación, diversificación y conocimiento”*

Las metas planteadas conjugan lo urgente con lo importante, enfocadas en el incremento de la productividad de las empresas y de la eficiencia del Estado.

Para ser competitivos se requiere mayor diferenciación, diversificación y conocimiento. Ello implica incorporar renovados modelos de gestión para los sistemas de ciencia, tecnología, innovación y calidad; una estrategia articulada de internacionalización; y una educación que acompañe a la transformación productiva, todo esto dentro de un ambiente que facilite la generación de negocios y el uso de las TICs. Al respecto existe un enorme consenso sobre la necesidad de estas reformas y sobre las acciones que al Estado, las empresas, y la academia les toca realizar.

## ¿Cómo vamos en competitividad?

Medir y evaluar la competitividad es un trabajo de alta complejidad. Por su naturaleza dinámica y por la cantidad de variables que interactúan entre sí, la competitividad es ante todo una variable que se mide en términos relativos, pues se relaciona directamente con la capacidad de un país para competir con otros. De allí que los altos estándares de calidad del sector empresarial sólo son importantes en la medida que puedan ser comparados en un contexto internacional.

*“...la competitividad es ante todo una variable que se mide en términos relativos, pues se relaciona directamente con la capacidad de un país para competir con otros”*

Las mediciones internacionales sobre competitividad brindan un saldo positivo al comportamiento del Perú, en el sentido que nuestro país viene mostrado un comportamiento positivo en relación a otros países en muchas de las variables.

Las variaciones en el comportamiento, se explican por la diversidad de metodologías aplicadas, las cuales se basan en el desempeño económico (dentro del país y en el exterior), la eficiencia de las políticas de gobierno y el marco institucional, así como la eficiencia del mercado y la infraestructura, entendida en un sentido amplio, entre otros factores.

En el **Reporte Global de la Competitividad (GCR)** 2011-2012, publicado por el World Economic Forum (WEF), que **mide la habilidad de los países de proveer altos niveles de prosperidad a sus**

9 Este artículo se basa en el documento oficial “Agenda de Competitividad 2012 – 2013”, aprobada en la Sesión del Consejo Directivo del Consejo Nacional de la Competitividad del 9 de febrero de 2012.

**ciudadanos y cuán bien un país utiliza productivamente sus recursos disponibles.** En este ranking el Perú se ubica en el puesto 67 de un total de 142 países. El Perú presenta una notoria mejora en este ranking, ya que en el 2008 ocupaba el puesto 83.

Según el **ranking del Doing Business (DB)**, publicado por el Banco Mundial, el cual se concentra en **evaluar el marco institucional y cómo este promueve o inhibe la actividad empresarial en un país**, el Perú pasó del puesto 62 en el 2008 (DB2009) –de un total de 183 países– al puesto 41 en el 2011 (DB2012). Situación inversa se presenta en el **Anuario Mundial de la Competitividad (WCY)**, publicado por el International Institute for Management Development (IMD), que **mide la capacidad de los países para mantener un ambiente que sostenga la competitividad de las empresas**. Para este índice, el Perú ocupó el lugar 43 de un total de 59 países en el 2011, ligeramente por encima del promedio latinoamericano (puesto 44). Sin embargo, en el 2008 se ubicó en el puesto 35, con lo cual su competitividad relativa habría descendido. Cabe resaltar que en todos los casos, el Perú ha estado en mejor posición que el promedio latinoamericano, como puede verse en el Gráfico N° 02.

Si consideramos el Reporte Global de Competitividad del WEF 2011-2012, los aspectos en que el Perú resulta mejor calificado son: entorno macroeconómico, salud y educación primaria (en la categoría de requerimientos básicos), eficiencia del mercado laboral, eficiencia del mercado de bienes y desarrollo del mercado financiero (en la categoría de potenciadores de la eficiencia).

Acerca de la eficiencia de los mercados, esta se manifiesta en la facilidad con que se puede iniciar un negocio en el Perú, así como en las menores barreras para el comercio internacional (arancelarias y paraarancelarias) y para la llegada de inversión extranjera. Esta reducción de barreras ha propiciado una mayor internacionalización del Perú. A todo lo anterior se suma mejoras en el mercado laboral, que facilita las contrataciones, sin olvidar la cooperación en las relaciones entre empleadores y empleados.

## Agenda de Competitividad 2012-2013: Esfuerzo conjunto

La Agenda de Competitividad es el resultado de un esfuerzo conjunto entre el sector privado, público y académico para consensuar y definir prioridades en mesas técnicas de trabajo, lideradas por el CNC. La Agenda construye sobre todo lo avanzado en el Plan Nacional de Competitividad del 2005, el cual comprendió 44 estrategias, 138 políticas y 450 acciones específicas; llegándose a cumplir 95 acciones. Entre las dificultades impidenntos se identificaron: el factor presupuestal, el seguimiento y monitoreo, y la designación específica de instituciones responsables y amplitud de las acciones.

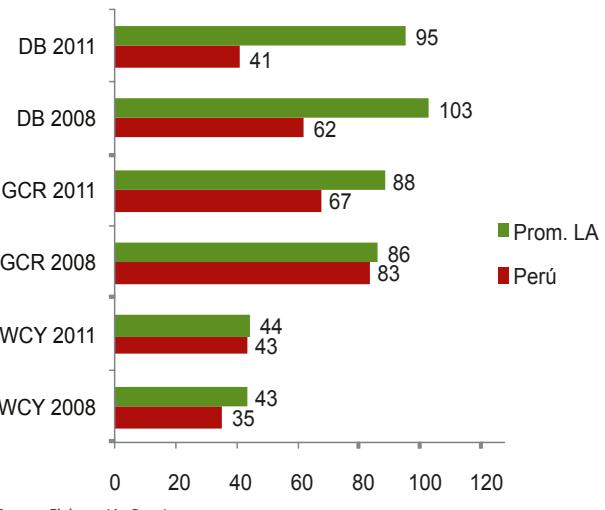
Dado el enfoque sistémico de competitividad y el rol del CNC como impulsor, articulador de políticas, promotor de cooperación intersectorial y proveedor de información de nivel meso, se tomaron algunas decisiones importantes:

1. Priorizar líneas estratégicas que requieren atención inmediata.
2. Establecer rendición de cuentas periódica, dos veces al año.
3. Incorporar la Agenda de Competitividad en la lógica de presupuesto por resultados.

De esta forma la Agenda de Competitividad 2012-2013 se constituye en una hoja de ruta de cumplimiento imprescindible para el Sector Público para la mejora de la competitividad del país y al mismo tiempo es un documento consensuado que comparte la visión común del sector privado y académico.

A continuación se detallan las 60 metas de competitividad agrupadas en las siete líneas estratégicas definidas:

Gráfico N° 02  
Ubicación en rankings de competitividad:  
Perú y América Latina, 2008 y 2011



Fuente: Elaboración Propia

Línea estratégica	Meta
1 <b>Ciencia , Tecnología e Innovación:</b> Fortalecer la política nacional de ciencia, tecnología e innovación, e incrementar su financiamiento.	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Contar con un sistema fortalecido de ciencia, tecnología e innovación.</li> <li>2. Contar con disponibilidad de recursos para instituciones y programas públicos de CTI que contribuyan a la sostenibilidad y al fortalecimiento del sistema.</li> <li>3. Diseñar e iniciar la implementación de un sistema de becas (nacional y extranjero), alineado con el sistema de CTI.</li> <li>4. Aumentar la masa crítica de investigadores en 20% en cinco áreas priorizadas en el Plan Nacional de CTI 2009-2013.</li> <li>5. Proponer reforma de arreglo institucional y operativo para los Centros de Innovación Tecnológica.</li> <li>6. Ampliar la Cartera de Servicios que brindan los tres CITE (públicos, privados y otros similares).</li> <li>7. Contar con un sistema de apoyo a los agentes del sistema en propiedad intelectual.</li> <li>8. Apoyar 20 proyectos innovadores de despegue comercial originados en el sistema CTI.</li> </ul>
2 <b>Desarrollo empresarial, calidad y educación productiva:</b> fortalecer capacidades empresariales para incrementar niveles de productividad .	<ul style="list-style-type: none"> <li>9. Implementar en dos regiones, a manera de piloto, el portal de información sobre apertura, operación y cierre de empresas.</li> <li>10. Lograr que 100% de las ventas (por concepto de bienes y servicios) realizadas a las entidades de los gobiernos nacional y regional del Estado sean documentadas mediante las facturas electrónicas.</li> <li>11. Poner en implementación un grupo de instrumentos de apoyo al desarrollo productivo.</li> <li>12. Identificar y priorizar clusters.</li> <li>13. Contar con un Sistema Nacional de Calidad unificado en pilares que se retroalimentan y permiten brindar un servicio integrado a las empresas.</li> <li>14. Elaborar propuesta de nuevo modelo de funcionamiento de los Centros Educativos Técnico-Productivos (CETPRO) y de los Institutos Superiores Tecnológicos (IST) públicos.</li> <li>15. Fomentar que el proceso de desarrollo curricular (currícula, materiales, capacitación, etc.) responda a criterios desde la mirada del desarrollo del emprendedurismo.</li> </ul>
3 <b>Internacionalización:</b> aprovechar de manera eficiente la inserción del Perú en los mercados internacionales a partir de una mejora competitiva en la gestión de los servicios logísticos y aduaneros, así como el aprovechamiento de las oportunidades comerciales .	<ul style="list-style-type: none"> <li>16. Lograr que el 80% del Plan Maestro de la VUCE ha sido implementado: trámites de componentes de mercancías restringidas, servicios portuarios y certificados de origen habilitados.</li> <li>17. Aprobar normas que establezcan al EXPORTAFÁCIL como modalidad de exportación.</li> <li>18. Diseñar e implementar un plan de mejoras para la operatividad del servicio de EXPORTAFÁCIL.</li> <li>19. Diseñar un sistema de IMPORTAFÁCIL para el ámbito postal.</li> <li>20. Lograr que 200 empresas localizadas en regiones aprovechan las oportunidades comerciales identificadas en mercados con los cuales el Perú ha firmado acuerdos comerciales.</li> <li>21. Duplicar el número de grupos de empresas vinculadas con el comercio exterior que se benefician de los fondos concursables para la mejora de la competitividad e innovación.</li> <li>22. Hacer que al menos el 25% de importaciones usen el Despacho Anticipado.</li> <li>23. Implementar el programa de Usuarios Aduaneros Certificados.</li> <li>24. Hacer que el 100% de costos logísticos asociados a los procesos de importación y exportación sean difundidos y de acceso público.</li> <li>25. Elaborar propuesta de articulación interinstitucional para la mejora de la política de promoción del Perú.</li> </ul>
4 <b>Infraestructura:</b> mejorar los procesos y la calidad de la inversión, y reducir la brecha de infraestructura en servicios logísticos .	<ul style="list-style-type: none"> <li>26. Aprobar normas y/o medidas que permitan mejorar la eficiencia y efectividad de los procesos referidos a proyectos de inversión.</li> <li>27. Lograr que el 100% de proyectos priorizados sigan lineamientos integrales y respondan a estudios de evaluación económica para la mejora de la competitividad.</li> <li>28. Aprobar normas que regulen la participación del sector privado en las iniciativas privadas que demanden cofinanciamiento o garantías del Estado.</li> </ul>

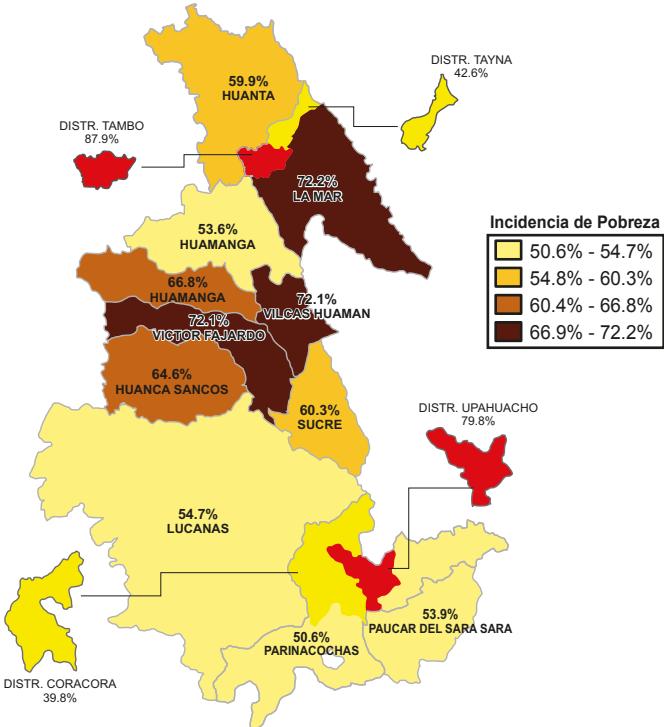
	<p>29. Aprobar normas que establezcan la evaluación y diseño de proyectos tomando en cuenta criterios de valor por el dinero.</p> <p>30. Aprobar normas que reduzcan barreras burocráticas para la ejecución de inversión privada.</p> <p>31. Establecer un mecanismo de asistencia para los estudios de preinversión de proyectos priorizados con potencial de participación del sector privado.</p> <p>32. Definir e implementar el marco institucional para la priorización y ejecución del Plan.</p> <p>33. Elaborar un proyecto que permita ejecutar la gestión de una Zona de Actividad Logística (ZAL) y una zona de plataforma de distribución urbana para Arequipa, Piura y Callao.</p>
<b>5</b>	<p><b>Tecnologías de la información y comunicaciones:</b> Agilizar los procesos con el Estado y mejorar la conectividad Estado – empresa y empresa – mercados.</p> <p>34. Incrementar en 17% la cantidad de capitales de provincia que cuentan con enlaces de fibra óptica.</p> <p>35. Conectar a 2,850 nuevos centros poblados.</p> <p>36. Incrementar en 8% la cantidad de líneas móviles.</p> <p>37. Incrementar en 114% la cantidad de conexiones de banda ancha móvil.</p> <p>38. Incorporar a la Plataforma de Interoperabilidad del Estado (PIDE) 10 servicios de alta demanda.</p> <p>39. Poner en funcionamiento un esquema de validación de transacciones en el Estado, en tanto se implementa la firma digital.</p> <p>40. Poner en funcionamiento un esquema de validación de transacciones de ciudadanos y empresas, en tanto se implementa la firma digital.</p> <p>41. Lograr que 20% de estudiantes y docentes acceden y/o producen recursos digitales.</p> <p>42. Hacer que 20% de las escuelas (de primaria y secundaria) cuentan con equipamiento y recursos físicos.</p> <p>43. Lograr que 20% de los docentes de primaria y secundaria pública cuenten con capacitación en uso y suficiencia de TIC.</p> <p>44. Incrementar en 15% la cantidad de instituciones educativas públicas de primaria y secundaria que cuentan con servicios de conectividad de TIC</p> <p>45. Permitir que los datos de registro de personas y empresas sean de acceso abierto para todo el sector público.</p> <p>46. Establecer 10 procedimientos comunes optimizados y estandarizados a través del Sistema Único de Trámites.</p>
<b>6</b>	<p><b>Facilitación de negocios:</b> mejorar los procesos y procedimientos vinculados al inicio, operación y cierre de empresas.</p> <p>47. Establecer en doce capitales de departamento el servicio electrónico de constitución de empresas.</p> <p>48. Implementar en veinticinco municipalidades el servicio de licencia de funcionamiento en plataforma electrónica.</p> <p>49. Mejorar el procedimiento de Inspección Técnica de Seguridad de Defensa Civil (ITSDC).</p> <p>50. Reducción en cuarenta y nueve municipalidades distritales de Lima y el Callao el plazo de emisión de la Licencia de Edificación a 30 días.</p> <p>51. Lograr que el 50% de las leyes propuestas por tres ministerios sean sustentadas/acompañadas por un análisis de impacto regulatorio.</p> <p>52. Reducir en 15% el índice de producción de sentencias versus carga procesal.</p> <p>53. Reducir en 50% el tiempo para el cobro de acreencias con garantías reales.</p> <p>54. Reducir en 30% el tiempo que toma la liquidación de una empresa.</p> <p>55. Duplicar el uso de la garantía mobiliaria.</p>
<b>7</b>	<p><b>Ambiente:</b> diseñar acciones de sostenibilidad ambiental para lograr mejoras en la competitividad .</p> <p>56. Lograr que el 10% de entidades del gobierno nacional tengan programas de ecoeficiencia y logren reducir el consumo de energía, de agua o de residuos.</p> <p>57. Incrementar en 70% el número de empresas que participan en el Premio a la Ecoeficiencia.</p> <p>58. Lograr que 20 empresas estén en proceso integral de certificación en ecoeficiencia.</p> <p>59. Incrementar en 20% el valor de las exportaciones de productos y servicios derivados de la biodiversidad.</p> <p>60. Hacer que 150 nuevas comunidades nativas participen en el Programa Nacional de Conservación de Bosques para la mitigación del cambio climático.</p>

# Análisis Territorial: Ayacucho

Para el año 2011, el presupuesto asignado al departamento de Ayacucho por parte de los tres niveles de gobierno (nacional, regional y local) fue próximo a los S/. 2,731 millones. De los cuales se ejecutó el 83% del presupuesto (S/. 2,266 millones) y los recursos de inversión representan el 46.8% del total del presupuesto.

A pesar del presupuesto asignado al departamento, el 62.6% de la población de Ayacucho vive en situación de pobreza y las 11 provincias que constituyen el departamento presentan una incidencia de pobreza mayor al 50%. La provincia con la mayor incidencia de pobreza es La Mar (72.2%) y la que presenta la menor incidencia es la de Parinacochas (50.6%). Pero al interior de estas provincias hay distritos con patrones distintos en lo referente a la incidencia de pobreza (Mapa N° 02).

Mapa N° 02  
Situación de pobreza en Ayacucho



Fuente: INEI, Mapa de Pobreza 2009  
Elaboración Propia

## ¿Qué dicen sus principales indicadores sociales?

Ayacucho es uno de los departamentos que presenta una situación crítica en lo que se refiere a sus indicadores sociales, como podemos apreciar en la Cuadro N° 07.

Ayacucho presenta una incidencia de pobreza (62.6%) por encima del promedio nacional (34.8%); en cuanto a pobreza extrema, es el quinto departamento con la mayor incidencia en el país con el 26.2% de su población en esa condición.

En educación, a nivel departamental no se cuenta con información por no haber alcanzado la cobertura requerida<sup>10</sup>. Solo 7 de las 11 provincias lograron alcanzar el número de alumnos requeridos para tomar como válidos sus resultados en el marco de la Evaluación Censal de Estudiantes (ECE) 2010. La provincia de Huanca Sancos es la que presenta menor proporción de alumnos con el rendimiento suficiente esperado en comprensión lectora (8.4%) y en matemática (3.4%).

En cuanto a salud, la tasa de mortalidad infantil en el departamento fue de 25.6 por cada mil nacidos vivos, siendo la provincia de Parinacochas (43 por mil nacidos vivos) la que presentan la mayor tasa de mortalidad infantil. La desnutrición crónica en niños y niñas menores de 5 años es de 41.4%, mayor al promedio nacional (28.5%) y colocando a Ayacucho como el segundo departamento con mayor nivel de desnutrición crónica infantil del país, solo por debajo de Huancavelica (53.6%).

10 Solo se evaluó al 61.5% de los alumnos.

Cuadro N° 07  
Ayacucho en números

Indicadores Sociales	Desarrollo Social /1			Educación /2		Salud/3		Servicios Básicos /4		
	Pobreza	Pobreza extrema	Población con dos o más NBI	Rendimiento suficiente en comprensión lectora	Rendimiento suficiente en matemática	Mortalidad infantil (por mil nacidos vivos)	Desnutrición crónica infantil	Población sin agua	Población sin desagüe	Población sin alumbrado eléctrico
Perú	34.8	27.8	7.7	28.7	13.8	25	28.5	42.7	49.4	23.9
Ayacucho	62.6	26.2	7.8	.....	.....	25.6	41.4	41.5	71.3	44.5
Provincias	Huamanga	53.6	23.3	12.2	.....	26	41.3	22.3	51.5	25.9
	Cangallo	66.8	34.2	17.6	.....	22.4	41.7	53.4	91.2	64.0
	Huanca Sancos	64.6	31.1	26.9	8.4	3.4	27	40.5	73.6	88.3
	Huanta	59.9	28.8	31.8	18.5	16.4	24.8	42.0	50.7	52.9
	La Mar	72.2	40.7	40.2	.....	.....	23	42.3	76.8	88.4
	Lucanas	54.7	24.2	31.1	15.7	10.7	25.3	41.3	40.7	78.6
	Parinacochas	50.6	21.3	33.0	22.7	14.8	43	41.8	37.3	71.3
	Paucar Del Sara Sara	53.9	24.7	21.4	17.6	10.4	19.0	41.9	26.8	85.9
	Sucre	60.3	28.6	23.1	20.9	22.0	29	40.9	36.3	85.1
	Victor Fajardo	72.1	40.6	15.4	17.2	6.7	21.4	41.3	40.3	81.5
	Vilcas Huaman	72.1	37.2	15.2	.....	.....	26	41.1	45.4	92.5

Fuentes:

1/ Mapa de pobreza distrital, INEI 2009.

2/ Evaluación censal de estudiantes (ECE-2010), UMC del Ministerio de Educación.

3/ Mapa de desnutrición crónica de niñas y niños menores de cinco años a nivel provincial y distrital, INEI 2009.

4/ Censo nacional de población y vivienda, INEI 2007.

Respecto al acceso a los servicios básicos, el 41.5%, 71.3% y 44.5% de la población en el departamento de Ayacucho, no cuenta con agua, desagüe y electrificación, respectivamente. Las provincias con mayor carencia del servicio de agua son La Mar (76.8%) y Huanca Sancos (73.6%); mientras que el 92.5% y 91.5% de la población en las provincia de Vilcashuamán y Cangallo, respectivamente, no cuentan con el servicio de desagüe, y Vilcashuamán (79.8%) es también la provincia con mayor población que no tiene acceso al servicio de electricidad.

## ¿Cómo se ejecutaron los recursos de inversión en esta región?

En el período 2006 – 2011 este departamento contó con un total de S/. 4,284 millones destinados a inversión pública, ejecutándose el 73% (S/. 3,118 millones).

La ejecución acumulada de los proyectos de inversión por funciones para dicho período fue de S/. 1,043 millones en transporte, S/. 283 millones en riego, S/. 254 millones en educación, de S/. 243 millones en saneamiento, S/. 154 millones en energía, S/. 142 millones en salud, y S/. 28 millones en ambiente.

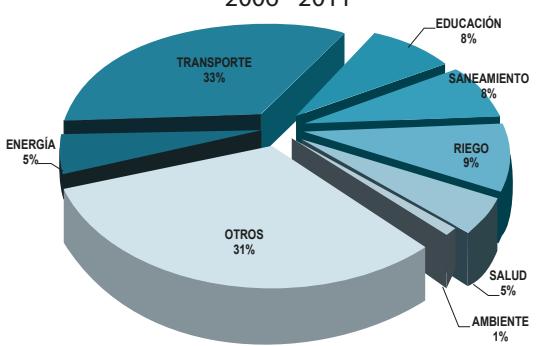
Del 2006 al 2011 se viabilizaron 7,011 PIP por un monto total de S/. 7,489 millones, siendo el 82% (5,768 PIP) de estos menores o iguales a S/. 1.2 millones (PIP menores).

Cuadro N° 08  
Cartera de proyectos viables

Años	PIP Menores	Perfil			Factibilidad	Total de PIP
	0 - 1.2 millones	> 1.2 - 3 millones	> 3 - 10 millones	> 10 millones		
2006	301	52	20	3		376
2007	1,002	104	37	4		1,147
2008	1,123	158	59	5		1,345
2009	1,403	160	89	7		1,659
2010	983	150	84	9		1,226
2011	956	171	125	6		1,258
TOTAL	5,768	795	414	34		7,011

Fuente: Banco de Proyectos del SNIP-MEF

Gráfico N° 03  
Inversión ejecutada por función 2006 - 2011



Fuente: MEF-SIAF

A continuación se presentan los proyectos con mayor ejecución por nivel de gobierno en el año 2011 en el departamento de Ayacucho:

Nivel de Gobierno	Proyecto	Devengado (millones de S.)
Gobierno Nacional	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Quinua - San Francisco	210
	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Ayacucho - Abancay	186
	Concesiones viales	42
	Mejoramiento de la capacidad resolutiva de los servicios de salud para brindar atención integral a las mujeres, niños y niñas menores de 3 años en el departamento de Ayacucho	19
	Construcción y mejoramiento de la carretera Oyolo - Ushua - Corculla	8.6
Gobierno Regional de Ayacucho	Fortalecimiento de la capacidad resolutiva del servicio de equipo mecánico (SEM) del G.R. de Ayacucho	20
	Fortalecimiento del desarrollo agropecuario competitivo en el ámbito de la irrigación río Cachi - Ayacucho	5.8
	Gestión del programa y otros - programa de caminos departamentales	4.5
	Mantenimiento de caminos departamentales	1.9
	Construcción puente carrozable de interconexión Muyurina, distrito de Tambillo - Huamanga - Ayacucho	1.7
Gobiernos Locales	Fortalecimiento institucional en tecnologías de información y comunicación del G.R. de Ayacucho	1.5
	Ampliación y mejoramiento de los sistemas de agua potable, alcantarillado y tratamiento de aguas servidas - Chipao, provincia de Lucanas - Ayacucho	5.1
	Construcción de la represa Santiago de Chuquimaran - Pampa Galeras, provincia de Lucanas - Ayacucho	4.2
	Mejoramiento y construcción de planta de tratamiento del sistema agua potable y tratamiento de agua servida del distrito de Sivia - Huanta - Ayacucho	4.0
	Construcción de pistas, veredas y áreas verdes en la avenida las Américas, Francisco Bolognesi, La Victoria de Ayacucho, 8 de Diciembre, distrito de San Juan Bautista - Huamanga - Ayacucho	3.0
	Mejoramiento de los servicios educativos en quince instituciones educativas iniciales del distrito de Llochegua - Huanta - Ayacucho	1.8

## ¿Cómo ha programado sus recursos de inversión para los próximos años el Gobierno Regional de Ayacucho?

Para el período 2012 – 2014, el Gobierno Regional del Ayacucho ha programado una cartera de 283 PIP por un monto total de S/. 1,023 millones. Dicha cartera está conformada por 115 PIP nuevos (no se encuentran en ejecución) que representan el 39% del presupuesto de inversión programado.

Según funciones, se han programado 58 PIP en educación básica regular, 42 en transporte terrestre, 35 en riego, 25 en salud, 14 en ambiente, 9 en saneamiento y 3 en energía. De los 168 PIP en ejecución, ninguno cuenta con presupuesto programado para ningún año, pese a que el 77% de estos tienen saldos positivos al acabar el período de la programación.

## ¿Qué se viene haciendo?

Con fondos del Banco Mundial, el Ministerio de Economía y Finanzas a través de la Dirección General de Política de Inversiones, viene realizando el **Proyecto de Apoyo Profesional In Situ** para mejorar la implementación de las inversiones en la región. A la fecha, se muestra significativos avances en las provincias de Huamanga y Huanta, tal como: instalación de los equipos de especialistas, conformación de Comités de Gestión de Inversiones y aprobación de sus respectivos reglamentos.

Inicialmente las características de la cartera de estudios de pre inversión en estas municipalidades, en su mayoría la conformaban PIP de sectores que no incidan en forma directa al cierre de brechas sociales:

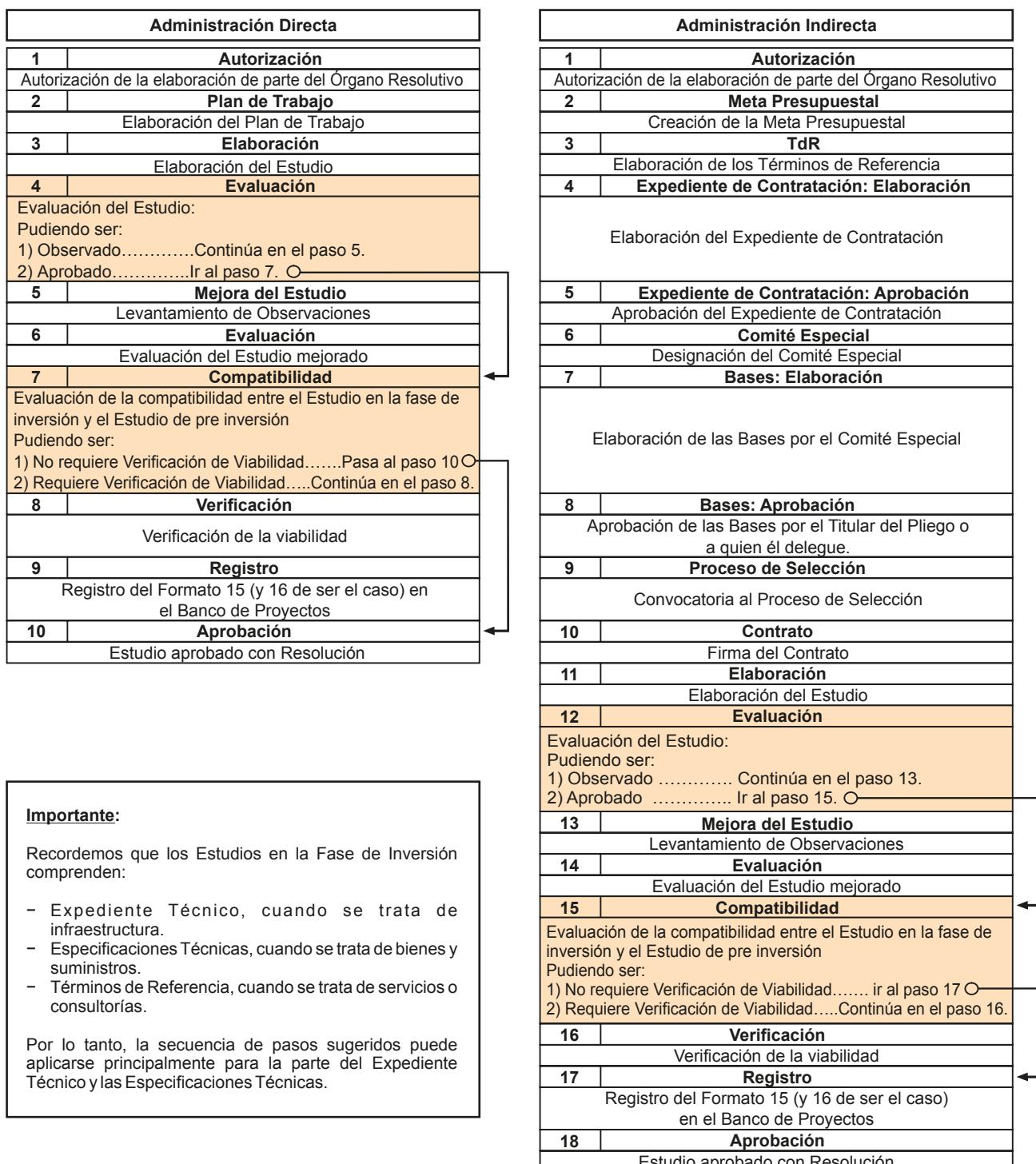
- En la Municipalidad Provincial de Huamanga del monto viabilizado el 81% fueron en PIP de “pistas y veredas” y lo restante (19%) al mejoramiento de un “malecón turístico”.
- En la Municipalidad Provincial de Huanta, sólo 4% del monto viabilizado se ha orientado al sector salud y el 96% restante está orientado a proyectos que no ayudan al cierre de las principales brechas sociales.

En tal sentido, el Proyecto en coordinación con las municipalidades provinciales de Huamanga y Huanta han conformado para cada provincia una cartera estratégica:

- En la Provincia de Huamanga se tienen 2 proyectos en educación y 4 en saneamiento por un monto aproximado de S/. 23 millones. De estos 1 está en la etapa de idea y 5 en formulación. El total de beneficiarios con la puesta en marcha de estos proyectos es de 25,369 habitantes.
- Para la Provincia de Huanta se tienen 4 proyectos en educación y 2 en salud por un monto aproximado de S/. 37 millones. De estos 2 están en la etapa de idea y 4 en evaluación. El número de beneficiarios con la ejecución de estos proyectos será de 84,972 habitantes.

# Secuencia de Pasos de la Gestión de Inversiones: Fase de Inversión – Estudios en la Fase de Inversión

Continuamos mostrando la secuencia de los pasos más importantes sugeridos para la fase de Inversión, específicamente, para los estudios en la Fase de Inversión. Ello con la finalidad de brindar una herramienta que ayude a establecer el “estado” en el que se encuentra un PIP, identificar los tiempos promedio entre paso y paso; y sobretodo, proponer mejoras que permitan agilizar tiempos y procesos.



### Carteras estratégicas en los Gobiernos Locales de Piura

La DGPI viene acompañando a la Asociación Civil sin Fines de Lucro SAVIA Perú (Asociación SAVIA) en la implementación de las buenas prácticas en la programación multianual estratégica en la Municipalidad Provincial de Talara y en las Municipalidades Distritales de Colán, El Alto, La Brea, Lobitos y Vichayal. La inversión que se ha priorizado para el año 2012 en las funciones básicas asciende a S/. 150 millones contenidos en 61 proyectos de inversión pública.

### El 82% de la inversión regional se orienta a las funciones básicas y complementarias

Entre marzo de 2011 y febrero de 2012, el 82% de la inversión regional estuvo alineada a las funciones básicas (Educación, Salud, Nutrición, Saneamiento, Energía, Riego, Transporte Interurbano y Ambiente) y complementarias (Residuos Sólidos, Seguridad Ciudadana, Telecomunicaciones y Transporte Urbano). Los gobiernos regionales que mejor orientaron sus inversiones fueron La Libertad (100%), Lambayeque (96%), Cajamarca (92%), Ica (91%) y Huánuco (91%). En el caso de los gobiernos locales y las entidades del gobierno nacional, el alineamiento es menor, con 68% y 60%, respectivamente.

### Comités de Inversiones

La DGPI viene acompañando el trabajo permanente de los Comités de Inversiones en las entidades del Gobierno Nacional y los Gobiernos Regionales. A la fecha, se han creado con Resolución Ejecutiva y vienen funcionando 12 Comités de Inversiones en los Ministerios y 17 Comités Regionales de Inversiones en los Gobiernos Regionales.

### Articulación Planeamiento - Inversiones - Presupuesto

La DGPI forma parte de un grupo de trabajo junto con la DGPP y CEPLAN, que se encuentra trabajando la relación entre estos sistemas administrativos del Estado a través de los programas presupuestales. Este trabajo se complementa con otros que se llevan a cabo con la Secretaría de Descentralización y Proinversión para la conformación de carteras estratégicas regionales; y con Tesorería, Contrataciones y Contraloría para el seguimiento de la inversión pública.

### Próximos eventos: 10 y 11 de abril

La DGPI está organizando para los días 10 y 11 de abril, tres Círculos de Políticas (CIP) vinculados a Educación. El CIP 07 abordará el tema “Experiencias Exitosas en Educación Básica en el Perú” el martes 10 en la tarde. El CIP 08 tratará el tema “Programas Presupuestales Estratégicos Logros de Aprendizaje” el miércoles 11 en la mañana. Finalmente, el CIP 09 servirá de marco para la presentación del tema “Escuelas Marca Perú” el miércoles 11 en la tarde.

### Próxima publicación: BIP 08

En Abril, el Boletín de Política de Inversiones - BIP 08 tendrá un artículo funcional dedicado a Ambiente, otro territorial (Loreto) y uno especial (Actividades previas a la formulación de un PIP).

Los invitamos a ser parte de nuestro Boletín, aportando experiencias exitosas, temas, artículos, comentarios, fotografías y toda aquella información que se considere pertinente para su publicación.



### SNIP PERÚ INVERSIÓN PÚBLICA DE CALIDAD

Editado por:

© Dirección General de Política de Inversiones – Ministerio de Economía y Finanzas  
Jr. Lampa 277 – Lima  
Telf.: (511) 3115930 / 3119900  
Fax: (511) 6269950

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 2012-03812

Diagramación e impresión:

Editora Diskcopy S.A.C.  
Jr. San Agustín 497 Lima / Lima / Surquillo  
ventas@editoradiskcopy.com

Para hacernos llegar sus consultas y/o sugerencias, por favor escribirnos a la Dirección de Política y Programación de Inversiones – dppi@mef.gob.pe

Página web : [www.mef.gob.pe](http://www.mef.gob.pe)