RESPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN A LA SOLICITUD AL PANEL DE INSPECCIÓN DE REVISIÓN DEL PROYECTO DE TRANSPORTE DE LIMA (PRÉSTAMO BIRF 7209-PE Y FMAM TF NO. 052856)

La Administración ha considerado la Solicitud de Inspección del Proyecto de Transporte de Lima, Perú (Préstamo BIRF 7209-PE y FMAM TF No. 052856), recibida por el Panel de Inspección el 1º de octubre de 2009 y registrada el 14 de octubre de 2009 (RQ09/09). La Administración ha preparado la respuesta que sigue.

ÍNDICE

Abreviaturas y siglas ..... **iv**

Resumen ejecutivo ..... **vi**

I. INTRODUCCIÓN **1**

II. LA SOLICITUD **1**

III. CONTEXTO Y ANTECEDENTES DEL PROYECTO **2**

IV. EL PROYECTO **6**

V. RESPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN **9**

VI. PLAN DE ACCIÓN **23**

Anexos

Anexo 1. Reclamos y Respuestas
Anexo 2. Descripción de los Proyectos del BIRF y el FMAM
Anexo 3. Consulta y participación de partes interesadas
Anexo 4. Línea de tiempo de la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)
Anexo 5 Misiones de supervisión y composición del equipo
Anexo 6. Folletos informativos distribuidos por Protransporte
Anexo 7 Comunicaciones de los Solicitantes con autoridades locales

Mapa

Mapa 1. BIRF No. 37332 – Perú: Distrito Barranco, Lima

ABREVIATURAS Y SIGLAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BIRF	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
BM	Banco Mundial
BP	Procedimientos del Banco (*Bank Procedures*)
BRT	Sistema de Buses de Tránsito Rápido (*Bus Rapid Transit*)
CIP	Colegio de Ingenieros del Perú
CONAM	Consejo Nacional del Ambiente
COSAC	Corredor Segregado para (Buses de) Alta Capacidad
CPPR	Evaluación de Desempeño de la Cartera del País (*Country Portfolio Performance Review*)
DGASA	Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales, dependiente del MTC
DGPM	Dirección General de Programación Multianual
DMTU	Dirección Municipal de Transporte Urbano
DNEP	Dirección Nacional de Endeudamiento Público
EIA	Evaluación de Impacto Ambiental
EMAPE	Empresa Municipal Administradora de Peajes de Lima, dependiente de la MML
EMILIMA	Empresa Municipal Inmobiliaria de Lima
FONAM	Fondo Nacional Ambiental
FMAM	Fondo Mundial para el Medio Ambiente
GNC	Gas Natural Comprimido
GPS	Sistema de Posicionamiento Global (*Global Positioning System*)
GTU	Gerencia de Transporte Urbano, dependiente de la MML
INC	Instituto Nacional de Cultura
IPN	Panel de Inspección (*Inspection Panel*)
ISDS	Hoja de Datos Integrados de Salvaguardias (*Integrated Safeguards Data Sheet*)
ISR	Informe de Estado de Ejecución (*Implementation Status Report*)
MDB	Municipalidad de Barranco
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
Metropolitano	El proyecto de BRT ejecutado por Protransporte con financiamiento del Banco Mundial y el BID
MINAM	Ministerio del Ambiente
MINT	Ministerio del Interior
MML	Municipalidad Metropolitana de Lima
MTC	Ministerio de Transporte y Comunicaciones
OM	Manual de Operaciones (*Operational Manual*)
OMS	Disposición del Manual de Operaciones (*Operational Manual Statement*)
OP	Política Operativa (*Operational Policy*)

PAD	Documento de Evaluación de Proyecto (*Project Appraisal Document*)
PAR	Plan de Acción de Reasentamiento
PDO	Objetivo de Desarrollo del Proyecto (*Project Development Objective*)
PMA	Plan de Manejo Ambiental
PPP	Asociación Público Privada (*Public Private Partnership*)
Protransporte	Instituto Metropolitano Protransporte de Lima
QAT	Equipo Regional Salvaguardia de Garantía de Calidad (*Quality Assurance Team*)
QSA	Evaluación de Calidad de la Supervisión (*Quality of Supervision Assessment*)
SEA	Evaluación Ambiental Estratégica (*Strategic Environmental Assessment*)
SEDAPAL	Servicio de Agua Potable y Alcantarillado de Lima
TF	Fondo Fiduciario (*Trust Fund*)
UNESCO	Organización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
WBG	Grupo Banco Mundial (*World Bank Group*)

RESUMEN EJECUTIVO

1. **El 14 de octubre de 2009, el Panel de Inspección registró una Solicitud de Inspección, Solicitud IPN RQ09/09 (en lo sucesivo denominada "la Solicitud"), relativa al Proyecto de Transporte de Lima, Perú**. El Proyecto fue aprobado el 9 de diciembre de 2003, y tenía como fecha de cierre original el 30 de junio de 2009, posteriormente prorrogada en 12 meses, al 30 de junio de 2010.

EL PROYECTO

2. **El Proyecto, conocido como "Metropolitano", apunta a aumentar la disponibilidad de transporte público en la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) mediante la implementación de un sistema de buses de tránsito rápido (BRT) que atienda en particular a las necesidades de movilidad de los pobres, mejorando así la productividad económica y la calidad de vida de la población.** La responsabilidad primaria de ejecución del Proyecto recae en Protransporte, una entidad establecida en 2002 bajo la jurisdicción de la MML, el Prestatario.

3. **El Proyecto se apoya en la extensa experiencia que el Banco y sus clientes han adquirido en el diseño e implementación de sistemas BRT, considerados actualmente la mejor práctica para los sistemas de tránsito masivo.** En 1995, Quito desarrolló un exitoso BRT en el corazón de su distrito colonial, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. El Distrito Federal de México también implementó un BRT para suplementar su sistema de metro. El BRT Transmilenio de Bogotá, que inició operaciones en 2000, se convirtió en un éxito instantáneo. El Transmilenio, en particular, influyó en el diseño del Metropolitano, que fue seleccionado entre otras opciones de tránsito masivo como la mejor solución técnica y de relación costo-eficacia para las necesidades de transporte de Lima.

4. **Se acordaron diversas fuentes de financiamiento para el Proyecto, cuyo costo estimado total ascendía a US$ 141,88 millones**. El financiamiento se estructuró como sigue: la MML financiaría US$ 43,95 millones, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF, Préstamo 7209-PE) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) financiarían US$ 45 millones cada uno, y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM, TF No. 052856) financiaría US$ 7,93 millones.

5. **Además, se esperaba el aporte de un total de US$80-100 millones del sector privado. Esta suma ha sido actualmente superada, alcanzando a casi US$ 200 millones,** los que primordialmente están siendo usados para la compra de nuevos buses articulados, dedicándose el resto a financiar los equipos de cobro de pasajes y GPS.

LA SOLICITUD

6. **La Solicitud fue presentada por residentes del Distrito de Barranco en la ciudad de Lima, Perú (los "Solicitantes"). La Administración entiende que las principales quejas de los Solicitantes son que el Proyecto:** (a) ha provocado un

significativo empeoramiento de las condiciones de tránsito en el Distrito de Barranco; (b) ha causado efectos ambientales y socio-culturales negativos en el Distrito que no han sido mitigados de manera adecuada; (c) ha carecido de una apropiada información y consulta a las comunidades afectadas; (d) ha producido daños irreparables al patrimonio arquitectónico del Distrito; (e) no ha tenido una buena preparación; y (f) no contó con una adecuada supervisión. La Administración entiende que, si bien no se oponen al BRT en sí, los Solicitantes hubieran preferido que se seleccionara un diseño alternativo que no hubiera desviado el tránsito vehicular a través de su vecindario.

7. **El Panel ha indicado que los reclamos de los Solicitantes indican que el Banco podría no haber actuado de conformidad con las siguientes políticas operativas:** (a) OP 4.01, Evaluación Ambiental; (b) OP 4.11, Recursos Físicos Culturales; (c) OP 13.05, Supervisión del Proyecto; y (d) OMS 2.20, Evaluación del Proyecto.

CONTEXTO DEL PROYECTO

8. **Las condiciones de transporte en Lima han empeorado de manera significativa en los últimos años, haciendo indispensable un sistema eficiente de tránsito masivo rápido.** En los años 90, el parque vehicular se incrementó en el 195 por ciento y las estadísticas públicas sugieren que se produjo un aumento adicional del 37 por ciento entre 2000 y 2009, un reflejo del acelerado crecimiento económico en el transcurso de la década. La congestión es endémica, si bien la mayoría de los viajes se realiza empleando el transporte público. El actual transporte público se compone de 30.000 vehículos, mayormente para menos de 20 pasajeros, con vehículos de una antigüedad promedio cercana a los 18 años. Lima es ahora una de las mayores metrópolis de América Latina y una de las más grandes del mundo que carece de un metro o BRT. La calidad del aire se encuentra entre las peores de América Latina.

9. **El Distrito de Barranco, declarado patrimonio histórico por el Instituto Nacional de Cultura (INC), es pequeño y altamente congestionado.** Con fácil acceso a través de una importante autopista, ha experimentado un marcado aumento en los volúmenes de tránsito, en parte debido al crecimiento del parque vehicular en Lima. El lado oeste de Barranco, que es el área más histórica del Distrito, es un destino popular de entretenimiento, que atrae un importante número de automóviles. Además, los residentes del lado oeste, que es relativamente acomodado, se movilizan primordialmente en automóvil. La construcción de edificios en altura sin adecuadas instalaciones de estacionamiento se combina con los factores anteriores para empeorar la congestión. Los residentes de la zona oriental de Barranco, menos acaudalada y principalmente residencial, dependen mayormente del transporte público existente.

10. **El Metropolitano contribuyó efectivamente a la congestión en Barranco durante su construcción.** La Avenida Bolognesi, que ya era una importante arteria del transporte público que corre a través del Distrito, fue seleccionada sobre otras rutas posibles como el corredor exclusivo para los buses debido a su relación de costo a eficacia y para evitar expropiaciones y reasentamientos en el área histórica y otros lugares. Sin embargo, la construcción del corredor demandó el desvío de todo el tránsito, incluidas las rutas de buses, hacia otras calles, especialmente en el lado oeste, aumentando la congestión. El

nuevo carril exclusivo para buses ya está construido, pero no lo están las estaciones, motivo por el cual el BRT todavía no está operativo, si bien la MML, respondiendo a quejas de la comunidad, ha permitido el retorno temporario de la mayoría de las rutas de bus a la Av. Bolognesi. Los nuevos semáforos destinados a reducir la congestión no fueron sincronizados de manera apropiada, contribuyendo a exacerbar la situación en lugar de mejorarla.

11. **Sin embargo, una vez que se encuentre operativo, el Metropolitano debería producir mejoras significativas del transporte en Barranco, además de otras partes de Lima.** Dada la localización de la demanda, alrededor de la mitad de los buses del sistema retornarán al norte antes de ingresar a Barranco. Los nuevos buses que atraviesen Barranco usando el nuevo carril exclusivo para buses (los viejos buses desregulados ya no podrán circular por dicho carril y serán retirados de la circulación) transportarán a la mayoría de los pasajeros que actualmente usan las opciones públicas o privadas disponibles. Con los nuevos patrones de tránsito y al permitirse el tránsito vehicular hacia el norte en la Avenida Bolognesi, debería aliviarse la congestión en las calles paralelas. Asimismo, un nuevo sistema de semáforos, apropiadamente sincronizado, también debería contribuir a mejorar la circulación. El tránsito vehicular en dirección sur que atraviese Barranco, sin embargo, continuará siendo desviado de la Av. Bolognesi.

RESPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN

12. **La Administración considera que el Banco ha realizado significativos esfuerzos para dar cumplimiento a los requisitos de las políticas operativas relevantes durante todas las fases del ciclo del Proyecto, desde la preparación y evaluación hasta la ejecución y supervisión, pero llega a la conclusión de que dichos esfuerzos no han dado pleno cumplimiento a dichas políticas.** La Administración reconoce falencias en el cumplimiento de las OP 4.01 y 13.05 y OMS 2.20. Según se resume a continuación, las falencias se refieren, primordialmente a aspectos de consulta y divulgación.

13. **El Banco ha trabajado con Protransporte para resolver problemas técnicos y atender a las preocupaciones de los beneficiarios que fueron surgiendo durante la ejecución de este complejo Proyecto, pero la Administración llegó a la conclusión de que se requieren medidas adicionales.** A este fin, el Plan de Acción de la Administración, que se resume en el párrafo 20 que sigue, incluye medidas para fortalecer la gestión ambiental y del tránsito, mejorar las consultas y la comunicación, y aumentar los resultados en términos de desarrollo.

14. ***Gestión del Tránsito.*** **La Administración considera que el Banco ha cumplido con los requisitos de la OP 4.01 con respecto al diseño de medidas de gestión del tránsito. La Administración reconoce que la disposición de la OP 4.01 sobre la necesidad de mitigar los impactos adversos residuales no ha sido cumplida plenamente.** El diseño del Proyecto y la traza del BRT en Barranco durante la preparación y evaluación se basaron en un exhaustivo análisis para identificar la traza que sería más costo-efectiva y provocaría el menor número de impactos adversos. Posteriormente se hicieron estudios detallados para recomendar medidas de mitigación. La Administración reconoce, no obstante, que no se ha cumplido plenamente el requisito de la OP 4.01 de

mitigar los impactos adversos no anticipados que surgieron durante la ejecución, en particular porque la congestión se mantiene en niveles mayores a los anticipados como resultado de demoras en la ejecución del Proyecto y deficiencias en la sincronización de los semáforos. Además, no siempre se ejecutaron de manera satisfactoria las consultas con actores informados, como consecuencia de lo cual algunos grupos carecían de una apropiada comprensión de los alcances del Proyecto.

15. ***Proceso de Evaluación Ambiental.*** **La Administración concluye que el Banco satisfizo los requisitos de la OP 4.01 durante la preparación y evaluación al realizar los estudios requeridos de alternativas y otros asuntos, pero reconoce que en la divulgación de los estudios y planes relevantes no siempre se cumplió con las disposiciones de la política.** Además, a la fecha de aprobación la capacidad institucional para la gestión ambiental y social no estaba suficientemente desarrollada. El Banco se esforzó para apoyar la construcción de la capacidad necesaria durante la ejecución, particularmente en lo referido a gestión social. El Proyecto incluía un componente de mitigación social y participación comunitaria. El Banco alentó al Prestatario a establecer una Unidad de Manejo Social del Proyecto para ejecutar el programa de mitigación social. El Banco asesoró a Protransporte en su estrategia de comunicación y contrató a consultores expertos para ayudar a fortalecer su PMA. La Administración reconoce, sin embargo, que estas actividades no alcanzaron a cumplir plenamente con sus objetivos. Además, documentos clave tales como la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) final fueron difundidos en el país sólo parte del tiempo y el Banco omitió su divulgación en el Infoshop.

16. ***Proceso de consulta.*** **La Administración conviene que el Proyecto no ha dado pleno cumplimiento a los requisitos de las políticas y procedimientos relativos a consulta y mecanismos de queja.** Se realizaron amplias consultas con varios grupos de actores durante la preparación y evaluación del Proyecto y han continuado durante la ejecución. Sin embargo, la Gerencia reconoce que la calidad y congruencia del proceso de consulta han sido dispares. En particular, si bien nunca puede lograrse un consenso completo entre actores que tienen intereses divergentes, se debería haber prestado una mayor atención sistemática a la comunicación con grupos afectados en relación con el diseño del Proyecto, recabando y considerando sus inquietudes e indicándoles de qué manera podía atenderse a sus preocupaciones. También, se prestó más atención a actores clave tales como propietarios y conductores de buses que a otros actores.

17. ***Recursos Culturales Físicos*** **La Administración considera que el Banco ha dado cumplimiento a los requisitos de la OP 4.11 sobre Recursos Físicos Culturales.** Se ha garantizado el cumplimiento de las normas e instituciones locales, que es un principio clave de esta OP. De conformidad con la ley peruana, el INC ha estado directamente involucrado en el Proyecto, al que ha fiscalizado. Además, la Evaluación Ambiental Estratégica (SEA) y la EIA contenían un análisis completo de las áreas del Proyecto según lo establecido en la política, incluido el Distrito de Barranco, y se adoptaron acciones especiales para optimizar el impacto en sitios históricos y recursos culturales, de conformidad con las recomendaciones del SEA y la EIA.

18. ***Proceso de evaluación***. **La Administración concluye que el Banco dio cumplimiento globalmente a la OMS 2.20.** Durante la preparación y evaluación, el Banco

analizó de manera apropiada los aspectos técnicos, económicos, financieros y comerciales, conforme a la OMS 2.20. Sin embargo, al ser aprobado, el Proyecto no estaba todavía totalmente preparado para la ejecución. Por ejemplo, se produjeron demoras en la finalización de los documentos licitatorios de conformidad con las normas para adquisiciones del Banco y el BID; además, la capacidad de ejecución y coordinación, en particular en las áreas de gestión ambiental y social, requirieron un significativo fortalecimiento. Sin embargo, se otorgó la aprobación en el supuesto compartido de que distintos temas pendientes serían resueltos en forma rápida y que la ejecución de las obras podría iniciarse poco tiempo después de la aprobación del Proyecto. En retrospectiva, resulta claro que este supuesto fue excesivamente optimista. Por ejemplo, demandó dos años de trabajo generar un marco común de adquisiciones con el BID.

19. ***Supervisión.*** **La Administración considera que la supervisión dio cumplimiento a los requisitos de la OP 13.05 en forma parcial.** La Administración señala que al ir avanzando la ejecución del Proyecto, el personal del Banco hizo progresivos esfuerzos por cumplir las normas fijadas por la OP 13.05. En los primeros años de ejecución del proyecto, los equipos de supervisión se concentraron en los complejos temas institucionales y de adquisición del Proyecto. En consecuencia, no era frecuente que las misiones incluyeran especialistas ambientales y sociales, situación que se encaró a partir de fines de 2007. Sin embargo, en una revisión realizada en 2006 por el Grupo de Garantía de Calidad (QSA) interno del Banco la supervisión de los aspectos sociales y ambientales se consideró satisfactoria, considerándose que otros aspectos no lo eran totalmente, ya que el Banco debería haber sido más enérgico en atender las demoras de ejecución durante el período 2004-2006. La frecuencia e intensidad de las misiones se incrementó como resultado de las recomendaciones del QSA. La Administración considera que a medida que avanzaba la ejecución del Proyecto, y emergían temas técnicos, de grupos de interés y otros asuntos relativos a la ejecución, el Banco fue intensificando la supervisión y fue proactivo, satisfaciendo así los requisitos de la política.

PLAN DE ACCIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN

20. **La Administración concluye que, con las excepciones antes señaladas, el Banco ha dado cumplimiento en general a las políticas operativas relevantes. No obstante, la Administración comparte las inquietudes de los Solicitantes relativas a la mayor congestión del tránsito causada por las demoras en la construcción. En el transcurso de una supervisión intensificada a partir de fines de 2008, el Banco ya había comenzado a adoptar o está planificando diferentes acciones para atender a los problemas de ejecución, incluidos los mencionados por los Solicitantes, y aumentar de manera ulterior los resultados del Proyecto para el desarrollo.** Dichas acciones deberían mejorar la calidad de vida y movilidad de los residentes de la MML, incluido Barranco, durante el proceso final de ejecución del Proyecto así como en el largo plazo. Estas acciones incluyen:

- *Gestión del Tránsito.* Financiamiento mediante fondos fiduciarios de un estudio de gestión del tránsito comprendiendo aspectos tales como la gestión de los cierres de calles y desvíos, la sincronización de los semáforos, y la operación de intersecciones para mejorar la circulación del tránsito y la seguridad vial en varios

distritos de Lima, incluido Barranco. Los resultados del estudio serán coordinados con la implementación del sistema de señalización del tránsito del Metropolitano. (Comienzo esperado en febrero de 2010, terminándose en junio de 2010).

- *Gestión Ambiental.* Supervisión activa continuada por parte de personal del Banco experimentado en los aspectos sociales y ambientales del Proyecto, para asegurar la mejora de la comunicación entre la MML y los residentes locales. (En curso y a continuarse hasta la finalización de las obras en marzo de 2010). El Banco también realizará un seguimiento con Protransporte para asegurar que se lleve a cabo la auditoría ambiental posterior requerida una vez finalizadas las obras. (Conclusión esperada para septiembre de 2010).

- *Estrategia de Consulta y Comunicación:* Apoyar el diálogo y las consultas en Barranco entre Protransporte, actores y autoridades de Barranco mediante: (a) la contratación de un experto en facilitación, resolución de conflictos y mediación; (b) el establecimiento de la operación de la mesa de diálogo acordada en junio de 2009; y (c) el establecimiento de un mejor sistema formalizado de mediación y resolución de quejas en el Proyecto. (El consultor ya está contratado. El diálogo está planificado para el período de noviembre de 2009 al 30 de junio de 2010). El Banco también continuará prestando asesoramiento técnico a Protransporte en el área de comunicaciones, y asegurará una adecuada supervisión, apoyo y calidad de las consultas locales, incluido su registro, para ayudar al organismo a manejar los temas que pudieran surgir en el futuro con otros grupos de actores, tales como los operadores de los buses existentes. (Diálogo iniciado a principios de 2008, con finalización esperada para el 30 de junio de 2010).

- *Supervisión.* Además, el Banco monitoreará las obras finales en Barranco para asegurar que su finalización sea satisfactoria y que se construyan las estaciones según los diseños aprobados por el INC. (En curso y a continuarse hasta la finalización de las obras en marzo de 2010).

I. INTRODUCCIÓN

1. **El 14 de octubre de 2009, el Panel de Inspección registró una Solicitud de Inspección, Solicitud IPN RQ09/09 (en lo sucesivo denominada "la Solicitud"), referida al Proyecto de Transporte de Lima, Perú** financiado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (el Banco) (Préstamo BIRF 7209-PE) y el Fondo Mundial para el Medio Ambiente (FMAM TF No. 042856).

2. **El Proyecto apunta a asistir a la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) a mejorar la productividad económica y la calidad de vida de la población del área Metropolitana de Lima mediante una mejor movilidad y accesibilidad.** El Proyecto fue aprobado el 9 de diciembre de 2003, teniendo como fecha original de cierre el 30 de junio de 2009, la que fue prorrogada 12 meses hasta el 30 de junio de 2010. El Proyecto atiende a las necesidades de transporte público de Lima mediante la implementación de un sistema de transporte masivo. La responsabilidad primaria de ejecución del Proyecto recae en Protransporte, una entidad dependiente de la MML, el Prestatario. El Proyecto es cofinanciado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

3. **El actual documento contiene las siguientes secciones:** La Sección II presenta un resumen de la interpretación dada por la Administración a la Solicitud de Inspección; la Sección III proporciona información contextual y de antecedentes del Proyecto; la Sección IV describe el contenido del Proyecto y su estado de ejecución; la Sección V presenta la respuesta de la Administración a la Solicitud de Inspección; y la Sección VI contiene un Plan de Acción destinado a atender las inquietudes de los Solicitantes. Se incluyen varios anexos: el Anexo 1 presenta los reclamos de los Solicitantes, junto con las respuestas detalladas de la Administración, en un formato de tabla; el Anexo 2 proporciona una detallada descripción de los Proyectos del BIRF y el FMAM; el Anexo 3 contiene una cronología de la interacción del Banco y el Proyecto con los principales actores, incluidos los Solicitantes; el Anexo 4 brinda una línea de tiempo de los trabajos de evaluación ambiental realizados para el Proyecto; el Anexo 5 suministra información detallada sobre las misiones de supervisión y la composición de los equipos; el Anexo 6 contiene información distribuida al público por Protransporte; y el Anexo 7 es una cronología de las comunicaciones de los Solicitantes con las autoridades locales.

II. LA SOLICITUD

4. La Solicitud fue presentada por un grupo de residentes del Distrito de Barranco en la ciudad de Lima, Perú (en lo sucesivo denominado los "Solicitantes"). A la Solicitud se adjuntaba una lista de cartas dirigidas por los Solicitantes a autoridades nacionales y el Banco Mundial para plantear sus inquietudes, y un CD-ROM con videos, artículos de prensa y otros materiales de referencia relativos a la Solicitud.

5. **La Administración entiende que los principales reclamos de los Solicitantes plantean que:** (a) el Proyecto empeoró de manera significativa las condiciones del tránsito en el Distrito de Barranco; (b) los impactos negativos del Proyecto en el medio ambiente y la dinámica sociocultural del Distrito no fueron adecuadamente mitigados; (c) las comunidades afectadas no

fueron bien informadas ni consultadas; (d) el Proyecto causó daños irreparables al patrimonio arquitectónico del Distrito; (e) el Proyecto no fue bien preparado; y (f) la supervisión del Proyecto no fue adecuada.

6. **La Solicitud contiene reclamos que según el Panel podrían constituir incumplimientos por parte del Banco de varias disposiciones de sus políticas y procedimientos,** incluidos los siguientes:

OP/BP 4.01, Evaluación ambiental;

OP/BP 4.11, Recursos físicos culturales;

OP/BP 13.05, Supervisión del Proyecto; y

OMS 2.20, Evaluación del Proyecto.

III. CONTEXTO Y ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Área de ejecución del Proyecto

7. **El Proyecto se está ejecutando en Lima, la capital de Perú.** Lima tiene más de 7.600.000 habitantes[1], quienes viven en un entorno con una densidad relativamente baja (110 habitantes por hectárea) si se lo compara con otras ciudades latinoamericanas. En consecuencia, las distancias de viaje son mayores al promedio, en particular para los pobres, quienes suelen habitar la periferia de la ciudad pero trabajan en su centro.

8. **La ciudad de Lima tiene dos niveles de gobierno.** La MML es gobernada por un alcalde y un cuerpo legislativo. En lo que se refiere al transporte, la MML es responsable de la construcción, mantenimiento y operación de las principales avenidas y vías de acceso, de autorizar las rutas de los buses, y de la construcción y operación de otra infraestructura troncal. Dentro de la MML hay 43 distritos municipales, que cuentan con sus propios intendentes y cuerpos legislativos electos. Los distritos tienen responsabilidades locales tales como la gestión de las calles locales, la recolección de residuos y el mantenimiento de las plazas.

El tránsito en Lima y la visión global del Proyecto

9. **Las condiciones de transporte en Lima empeoraron de manera significativa en los últimos años.** En los años noventa, el parque vehicular se incrementó el 195 por ciento[2], en buena parte debido a legislación adoptada a principios de la década que permitía la importación de vehículos usados. Las estadísticas gubernamentales sugieren que entre los años 2000 y 2008 el parque automotor aumentó el 32 por ciento, y es probable que se haya incrementado el 37 por ciento desde el año 2000 hasta fines de 2009.[3] Este crecimiento es un reflejo de la aceleración del

[1] La Municipalidad Provincial del Callao, que es contigua a Lima, tiene alrededor de un millón de habitantes, que hacen ascender la población metropolitana total a casi 9 millones.
[2] Fuente: Gerencia de Transporte Urbano, Municipalidad de Lima Metropolitana.
[3] Fuente: MTC—Oficina de estadísticas. Parque Vehicular Estimado 2000-2009.

crecimiento económico durante la década. La congestión es endémica, si bien el 82,5 por ciento de los viajes se realiza por medio del transporte público. En 1991 y 1992, se desreguló el transporte público a través de controvertidas normas, lo que contribuyó al surgimiento de un gran sistema de transporte público poco regulado, con la consiguiente congestión del tránsito. El actual transporte público se compone de 30.000 vehículos, principalmente para menos de 20 pasajeros, con vehículos con una antigüedad típica cercana a los 18 años. La calidad del aire se encuentra entre las peores de América Latina, a pesar de que Lima está ubicada sobre la costa.

10. **El tamaño y las características de Lima hacen indispensable un sistema de tránsito masivo eficiente.** Lima es ahora una de las mayores metrópolis de América Latina que carece de un metro o Buses de Tránsito Rápido (BRT) y una de las más grandes del mundo sin un sistema de tránsito masivo. A fines de la década de 1980 el Gobierno Peruano inició la construcción de una línea de metro pesado (Tren Eléctrico), pero este proyecto no fue finalizado y aún no se encuentra operativo.

11. **El Proyecto apoya el desarrollo de un sistema de tránsito masivo rápido – dentro de las restricciones fiscales de la MML y las limitaciones económicas del país – mediante la construcción de una primera línea de BRT.** Los principales objetivos del Proyecto son aumentar la productividad económica y la calidad de vida dentro del área metropolitana, con particular foco en las necesidades de movilidad de la población de bajos ingresos y con el objeto de reducir la creciente contaminación causada por el gran número de automóviles y el gran número de viejos buses y taxis.

12. **La primera línea del Metropolitano (nombre con el que se conoce al Proyecto) es un BRT de alto desempeño en carriles segregados[4], con modernos buses articulados a gas natural comprimido (GNC), estaciones y terminales especiales, un moderno sistema de recaudo de pasajes y control de los vehículos usando posicionamiento global (GPS).** Esta línea corre de norte a sur en forma paralela a la costa, con una longitud de 28,6 kilómetros. Tal como ocurre en todo BRT, los pasajeros pagarán al ingresar a la estación y abordarán los buses desde la plataforma, lo que permite que todos los pasajeros tengan facilidad de uso del servicio, incluidas las personas con discapacidades físicas. La línea tendrá 35 estaciones y dos terminales de transferencia, donde los pasajeros transbordarán de los buses alimentadores a los de la línea troncal. Se espera que la línea transporte más de 600.000 pasajeros en un día de semana típico, lo que la convertirá en una de las más utilizadas del mundo.

13. **El Metropolitano se apoya en una amplia experiencia internacional.** En 1995 Quito inauguró la primera línea de su sistema BRT, que ingresaba al sector colonial de la ciudad, lugar declarado Patrimonio Histórico de la Humanidad por la UNESCO, como ocurre en el caso del centro de Lima. En el año 2000, Bogotá (por entonces otra gran ciudad de la región que carecía de un sistema de tránsito masivo) inauguró su sistema BRT Transmilenio, que se convirtió en un éxito inmediato. De igual forma, el Distrito Federal de México adoptó un sistema BRT para suplementar su sistema de metro, aumentando significativamente la movilidad. En la actualidad, se considera que el enfoque BRT es la mejor práctica para el desarrollo del tránsito

[4] Se trata de carriles segregados para todo el resto del tránsito y que son exclusivos para la circulación de los buses.

masivo, en especial si los recursos no son suficientes para construir un sistema de metro completo. La MML, con el apoyo técnico y financiero del Banco Mundial y el BID, decidió avanzar con el Metropolitano, tomando como modelo el Transmilenio en la mayoría de sus aspectos técnicos.

La situación de Barranco

14. **Barranco es un pequeño distrito ubicado en las adyacencias del océano en la parte sur de la ciudad (véase el Mapa 1), entre los distritos de Miraflores (relativamente acomodado) y Chorrillos (relativamente modesto).** Barranco en sí tiene algunos sectores acaudalados en su lado oeste, cerca de la costa, donde las viejas viviendas están siendo reemplazadas por edificios altos. El lado oeste también contiene el área histórica más valiosa, así como muchos bares y restaurantes. Su población se moviliza principalmente en automóvil. El lado este de Barranco, no tan acomodado, es principalmente residencial y su población depende mayormente del transporte público. Debido a sus casas de estilo colonial, Barranco fue declarado patrimonio histórico por el Instituto Nacional de Cultura (INC) en diciembre de 1972.

15. **El Metropolitano cruza Barranco por la Av. Bolognesi, una avenida de cuatro carriles muy utilizada por vehículos públicos y privados que ha sido adaptada para uso del BRT.** Se eligió esta traza para el Metropolitano porque la avenida ya era un importante corredor del transporte público, vinculando Barranco y Chorrillos con la autopista (Av. Paseo de la República, también llamada Vía Expresa) que conecta Barranco con el centro de Lima (Plaza Grau). El Metropolitano también usa los carriles para buses ya existentes en la autopista, que fueron adecuados dándoles mayor amplitud para que los buses puedan sobrepasar a otros buses detenidos en las estaciones. Dada la relativa estrechez del corredor de la Av. Bolognesi y el deseo de evitar las expropiaciones y reasentamientos en un área histórica, el análisis de factibilidad del Proyecto determinó que en la avenida solamente cabían dos carriles para los buses del Metropolitano, junto con los carriles en sentido norte para automóviles.[5] Los carriles para autos que circulan en dirección sur fueron desviados en forma permanente hacia el lado oeste del Distrito. Al mismo tiempo, en el diseño se eliminó el carril de sobrepaso de los buses en las estaciones. Esta adaptación era posible porque la demanda es mayor al norte de Barranco y más de la mitad de los buses girará antes de ingresar al Distrito.

16. **Barranco ha sufrido una creciente congestión del tránsito en los últimos años por razones que en buena medida no están vinculadas con el Metropolitano.** Con el rápido aumento del parque vehicular en Lima, Barranco—ubicado en el extremo de la Vía Expresa y por lo tanto fácilmente accesible por automóvil—experimentó marcados aumentos en los volúmenes de tránsito. Además, se desarrollaron allí un gran número de edificios comerciales y en altura, aumentando más aún la densidad del tránsito en el Distrito.

17. **Durante el período de su construcción, el Proyecto exacerbó los problemas en Barranco.** Las principales razones son las siguientes:

[5] Véase "Estudio del Tránsito del Área Sur de Lima" con fecha 11 de mayo de 2005, que determinó que el tránsito de automóviles en dirección norte debía permanecer en la Av. Bolognesi, mientras que el tránsito en sentido sur podía ser desviado dada la importancia relativa de cada flujo de tránsito.

(a) Durante la construcción de los carriles exclusivos para buses (agosto de 2007 a agosto de 2008), la Av. Bolognesi estuvo totalmente cerrada al tránsito. El tránsito de buses y automóviles fue desviado por calles tales como la Av. San Martín, Av. Grau, y Av. Lima, aumentando la congestión en el área (véase el Mapa 1).

(b) Una vez completada la construcción de los carriles para buses en la Av. Bolognesi, la MML decidió mantener los desvíos (véase la nota al pie 5 y el párrafo 35 que sigue).

(c) La MML instaló semáforos sobre el lado este de Barranco para reducir la congestión y en respuesta a las quejas de los residentes. Lamentablemente, los semáforos no estaban bien sincronizados y en lugar de mejorar las condiciones del tránsito, las empeoraron.

Foto 1. Av. Bolognesi, Distrito de Barranco, carriles en dirección norte y exclusivos para buses

18. **Se espera que el Metropolitano mejore las condiciones de transporte en Barranco una vez que comience a operar dado que:**

(a) Reemplazará a innumerables pequeños buses, brindando un servicio de buses eficiente y confiable.

(b) El tránsito de automóviles no se verá interrumpido por las frecuentes detenciones de buses para recoger y dejar pasajeros, ya que los nuevos buses están confinados a su carril.

(c) Se implementará un moderno sistema de señalización del tránsito y una mejor gestión del mismo.

(d) También se espera que el Proyecto cause impactos ambientales positivos al generar menos contaminación del aire, en especial particulados, con una disminución de las enfermedades respiratorias en los residentes de Lima, en especial niños y adultos mayores.

IV. EL PROYECTO

Objetivos del Proyecto

19. **El Objetivo de Desarrollo del Proyecto (PDO) es asistir a la MML a mejorar la productividad económica y la calidad de vida en el área metropolitana de Lima mediante una mejor movilidad y accesibilidad para la población metropolitana**, especialmente en los vecindarios pobres periurbanos, al establecer un sistema de tránsito masivo más rápido y limpio. Según lo indicado en el Documento de Evaluación de Proyecto (PAD), el PDO específicamente comprende:

- Implementar el nuevo sistema de tránsito masivo rápido sobre la base de una Asociación Público Privada (PPP) con la operación de corredores de buses/rutas alimentadoras y sistema de recaudo de pasajes;

- Mejorar el acceso en las áreas de bajos ingresos mediante la facilitación del uso de alternativas de transporte de bajo costo, tales como el desplazamiento a pie y en bicicleta.

- Fortalecer la capacidad institucional local para regular y gestionar el sistema de transporte metropolitano sobre una base sustentable; y

- Reducir el impacto ambiental negativo del transporte motorizado en Lima.

Financiamiento del Proyecto

20. **Se acordaron diversas fuentes de financiamiento para el Proyecto, cuyo costo estimado total ascendía a US$ 141,88 millones**. El financiamiento se estructuró como sigue: La MML financiaría US$ 43,95 millones, el BIRF y el BID financiarían cada uno US$ 45 millones y el FMAM financiaría US$ 7,93 millones.

21. **Además, se esperaba obtener financiamiento del sector privado** para la compra de nuevos buses articulados, para recomprar y desguazar los viejos buses contaminantes a través del programa de desguace y para proveer y operar el sistema electrónico de pasajes y el centro de control. Se esperaba un aporte total de US$80-100 millones del sector privado.

Componentes del Proyecto

22. **Según lo detallado en el PAD, el Proyecto del BIRF incluye seis componentes que se resumen a continuación** (en el Anexo 2 puede encontrarse una descripción más detallada):

- Componente 1: Mejoras de movilidad y ambientales (US$ 99,92 millones en total; US$ 37,94 millones BIRF). Este componente financia obras de infraestructura para

implementar 28,6 kilómetros de carriles para buses en los corredores viales existentes, así como medidas complementarias destinadas a mejorar la seguridad vial y los beneficios ambientales del Proyecto.

- Componente 2: Mitigación social y participación comunitaria (US$ 5,75 millones; US$ 1,63 millones BIRF). Este componente incluye actividades de consulta y comunicación, y esfuerzos de mitigación para ayudar a los actuales operadores y propietarios de buses cuyas actividades económicas pueden verse limitadas como resultado del nuevo sistema.

- Componente 3: Fortalecimiento institucional (US$ 4,77 millones; US$ 1,5 millones del BIRF). Este componente apoya a las entidades responsables de la elaboración de la política de transporte público, la realización de las obras físicas requeridas y la regulación de la provisión de los servicios de tránsito masivo rápido.

- Componente 4: Estudios y supervisión de la construcción (US$ 8,58 millones; US$ 3,48 millones del BIRF). Este componente financia la supervisión de las obras físicas antes descritas, la preparación de los proyectos finales de ingeniería para expandir la red de carriles exclusivos para buses más allá de los 28,6 kilómetros financiados por el Proyecto, así como la evaluación de los impactos sociales del nuevo sistema.

- Componente 5: Administración del programa (US$ 6,53 millones, financiado íntegramente con fondos de contrapartida). Este componente financia los gastos operativos de las instituciones responsables de la administración del Proyecto y para la implementación de las operaciones de los carriles exclusivos para buses.

- Componente 6: Separación de niveles en la Plaza Grau (US$ 10 millones, financiado íntegramente con fondos de contrapartida). Este componente financia la reconstrucción de la Plaza Grau, una de las intersecciones más activas de Lima y un nodo central de los carriles exclusivos para buses a ser financiados bajo el Proyecto.

23. **Además, un Proyecto del FMAM (US$ 7,93 millones) vinculado apunta a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero** promoviendo el retiro de los buses obsoletos y contaminantes y mejorando las instalaciones para bicicletas (se puede encontrar una descripción más detallada en el Anexo 2).

Acuerdos de ejecución

24. **La responsabilidad principal de ejecución del Proyecto recae en la MML (el Prestatario), a través de Protransporte,** según se define en la sección 3.01(a) del Convenio de Préstamo. Protransporte es responsable de la administración cotidiana de las actividades del Proyecto y también suministra, cuando es necesario, fondos, instalaciones, servicios y otros recursos adicionales requeridos para el Proyecto. Protransporte también administra el préstamo de cofinanciamiento del BID. El componente del FMAM es gestionado por el Fondo Nacional Ambiental (FONAM), que mantiene una coordinación permanente con Protransporte.

25. **La fiscalización del Proyecto es responsabilidad del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF),** ya que el Gobierno de Perú otorgó un aval soberano para garantizar las

obligaciones de la MML hacia el Banco Mundial y el BID. Específicamente, existen dos direcciones en el MEF que fiscalizan este Proyecto: la Dirección General de Programación Multianual (DGPM) que supervisa los aspectos técnicos incluida la evaluación y supervisión del Proyecto, y la Dirección Nacional de Endeudamiento Público (DNEP) que supervisa los aspectos financieros vinculados con el componente de deuda de este Proyecto. Además de la supervisión cotidiana, tres veces al año se realizan en Perú revisiones del Desempeño de la Cartera del País (CPPR), organizadas en conjunto por la DNEP, la DGPM y el Banco. Este Proyecto es evaluado sistemáticamente como parte de la CPPR.

Hitos del Proyecto

26. En la tabla que sigue se resumen los hitos del Proyecto

Reunión de decisión sobre el Documento de Concepto del Proyecto	20 de febrero de 2003
Reunión de decisión	19 de junio de 2003
Aprobación del Directorio	9 de diciembre de 2003
Firma	2 de junio de 2004
Efectividad del Proyecto	15 de diciembre de 2004
Revisión de medio término	marzo de 2008
Fecha de cierre, original	30 de junio de 2009
Fecha de cierre (prorrogada en la revisión de medio término)	30 de junio de 2010

Estado del Proyecto

27. **Hasta la fecha, el Proyecto ha desembolsado US$ 36,7 millones, el 81,6 por ciento del monto total del préstamo.** El Proyecto ha financiado principalmente la construcción de los carriles exclusivos para buses. La siguiente tabla muestra las principales fechas para la construcción de los carriles exclusivos, estaciones y terminales. El Distrito de Barranco está ubicado en el Segmento II del Corredor Sur.

Instalación	Fecha de inicio de la construcción	Fecha de final de la construcción	Avance a la fecha
Corredor Sur I	Abril de 2007	Enero de 2008	100%
Corredor Sur II	Agosto de 2007	Agosto de 2008	100%
Corredor Central I	Julio de 2008	Julio de 2009	100%
Corredor Central II	Julio de 2008	Julio de 2009	100%
Corredor Norte	Noviembre de 2008	Diciembre de 2009	90%
Estaciones Sur	Julio de 2009	Diciembre de 2009	60%
Estaciones Barranco	A la espera de autorización final del INC	Marzo de 2010	0%
Estaciones Norte	Octubre de 2009	Marzo de 2010	20%
Terminal Sur	Agosto de 2009	Marzo de 2010	40%
Terminal Norte	Septiembre de 2009	Marzo de 2010	5%
Garaje de buses norte	Noviembre de 2009	Marzo de 2010	5%
Garaje de buses sur	Agosto de 2009	Diciembre de 2009	70%

Nota: Las estaciones, terminales y garajes de buses son construidos con fondos propios de la MML, y no son financiados directamente por el Banco.

28. **La ejecución del Proyecto está avanzada, pero todavía se encuentran pendientes varias acciones para finalizarlo.** La construcción de los carriles para buses está casi totalmente concluida. La construcción de las estaciones de buses ha comenzado, pero con demoras significativas. Después de que la MML rechazara dos diseños para las estaciones, Protransporte recién los finalizó a mediados de 2008. El cambio de organismo encargado de la contratación significó que la construcción recién se iniciara en agosto de 2009. La INC todavía tiene en curso la aprobación final del proyecto de algunas estaciones, incluida la de Barranco. Dadas estas demoras, Protransporte ha informado que la operación del Metropolitano comenzará en abril de 2010. Los concesionarios de buses tendrán los buses del Proyecto listos para principios de 2010, a tiempo para la fecha de inauguración esperada. Alrededor de la misma fecha también estará listo el centro de control y recaudo de pasajes. La MML está a la búsqueda de financiamiento que ayude a implementar el programa de desguace de los viejos buses que ya no operarán una vez que el Metropolitano se encuentre plenamente funcional. Protransporte ha contratado a empresas para elaborar los detalles del programa de mitigación social para los operadores de buses desplazados por el nuevo sistema, parte del cual es financiado por el Proyecto. Se está preparando un programa de comunicación masiva para informar a los residentes de la ciudad con respecto a los nuevos servicios del Metropolitano.

29. **A septiembre de 2008, los costos totales estimados del Proyecto habían aumentado a US$ 272 millones**, debido a los aumentos a escala mundial en el costo de los materiales de construcción, la gran demanda de servicios de construcción en Perú dado el rápido crecimiento económico del país y la depreciación del dólar en relación con el Sol Peruano. La MML ha financiado la diferencia entre los costos finales estimados del Proyecto y el financiamiento aportado por el BIRF, el BID y el FMAM con sus propios recursos, por la suma de US$ 182 millones. Las obras que financiará la MML totalmente con sus propios recursos comprenden: todas las estaciones en la traza, las dos terminales de transferencia, una a cada extremo de la línea, y los garajes de buses e instalaciones de reparación. El sector privado contribuyó con cerca de US$ 200 millones al Proyecto para buses, el centro de control y el sistema de recaudo, monto muy superior al originalmente esperado.

30. **Las autoridades peruanas han expresado interés en extender el sistema BRT en el futuro.** Como primer paso, la MML ha identificado la necesidad de extender la ruta del BRT otros 11 kilómetros hacia el área norte de Lima, donde residen algunos de los pobladores más pobres. A fin de financiar este segmento adicional, se está discutiendo la posibilidad de financiamiento adicional por parte de ambos Bancos, por US$ 45 millones cada uno. Todavía no se ha alcanzado una decisión final al respecto.

V. RESPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN

31. **A continuación se presenta la respuesta de la Administración a los reclamos de los Solicitantes, resumidos en el párrafo 5 anterior.** Los reclamos de los Solicitantes, junto con las respuestas detalladas de la Administración, aparecen en el Anexo 1. En los Anexos 2 a 7 se brinda información adicional.

Gestión del Tránsito

32. **La Administración considera que el Banco ha cumplido con los requisitos de la OP 4.01 con respecto al diseño de medidas de gestión del tránsito. La Administración reconoce que la disposición de la OP 4.01 sobre la necesidad de mitigar los impactos adversos residuales no han sido cumplida plenamente.** Las trazas y diseños se eligieron en base a un exhaustivo análisis de alternativas, y satisfacen el requisito de la OP 4.01 de identificar y seleccionar las alternativas que causan el menor impacto adverso, en particular en la población pobre y vulnerable. Sin embargo, el Proyecto ha avanzado con una lentitud mayor a la esperada (todavía no está operativo) y algunas medidas destinadas a mitigar los aumentos temporarios de la congestión, tales como la instalación de semáforos, se ejecutaron de manera deficiente. En consecuencia, los impactos adversos residuales de la fase de construcción han durado más tiempo de lo planificado. Además, las consultas informadas con los grupos de interés no siempre se implementaron de manera satisfactoria y como resultado algunos grupos carecían de una apropiada comprensión del alcance del Proyecto.

33. **La Administración concuerda con los Solicitantes en que el Proyecto ha contribuido parcialmente a la congestión del tránsito en Barranco durante la construcción.** Como ya se señaló, la congestión del tránsito se incrementó en Barranco por varias razones que no están vinculadas con el Metropolitano: el parque vehicular se multiplicó más de tres veces en Lima desde los años 1990 y, además, el desarrollo de edificios altos y comerciales en Barranco produjo un aumento todavía mayor en la densidad de tránsito en el Distrito. Los aumentos de la congestión superaron las proyecciones dado que las tasas de crecimiento fueron superiores a las esperadas. Sin embargo, el Proyecto también contribuyó al problema. La Avenida Bolognesi, una avenida principal que transportaba una gran proporción de la carga de tránsito del Distrito, estuvo cerrada durante la construcción de los segmentos locales de los carriles exclusivos para buses del Metropolitano. Esto aumentó la congestión en las calles locales que se usaron como desvío para todo el tránsito público y privado durante el período de construcción. Además, la construcción del Proyecto demandó más tiempo del esperado y los cierres temporarios de calles y desvíos han tenido una duración mayor a la inicialmente contemplada.

34. **La Administración hace notar que se consideraron distintas opciones para la gestión del tránsito en el diseño del Proyecto, las que fueron examinadas en la Evaluación Ambiental Estratégica (SEA) y la traza seleccionada fue estudiada en profundidad en la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA).** Como parte de la preparación de la EIA, se realizó un análisis de 11 trazas alternativas en 2002. Además, en 2004-2005 se hizo un estudio detallado del tránsito, antes de iniciar la construcción.[6] En este estudio integral se comparaban cuatro alternativas diferentes de diseño para el segmento sur y se eligió la mejor, considerando que tenía la menor cantidad posible de impactos de corto y largo plazo. En la EIA se concluyó que con una ingeniería de tránsito apropiada, los desvíos permanentes no causarían grandes problemas en Barranco. Las otras opciones hubieran hecho necesario el reasentamiento de centenares de personas y la destrucción de parte del área histórica del Distrito. Además, los diseños de

[6] Véase "Estudio del tránsito en el área sur de Lima", con fecha 11 de mayo de 2005. Se trata de un informe de 264 páginas que expone los patrones de tránsito y los posibles impactos del Proyecto en el segmento sur del corredor. En particular, en las páginas 72 a 88 se describen cuatro escenarios alternativos de tránsito en el Distrito de Barranco, y la sección siguiente simula y compara las alternativas a fin de seleccionar la mejor.

ingeniería contenían un Plan de Manejo Ambiental (PMA) detallado y planes de gestión del tránsito afinados.[7]

35. **La mayor parte de las obras vinculadas con el Metropolitano en Barranco ya han sido finalizadas, pero el Metropolitano todavía no está operativo y los patrones de tránsito no son aún los óptimos.** La construcción de los carriles exclusivos para buses en la Av. Bolognesi se inició en agosto de 2007 y finalizó un año después. Sin embargo, la construcción de todas las estaciones del Metropolitano se ha visto demorada, habiéndose programado que se inicien las operaciones del Metropolitano en abril de 2010, como ya se señaló. Ahora que la construcción de los carriles exclusivos para buses ha finalizado, nuevamente transita por la Av. Bolognesi el tránsito privado en dirección norte, pero en la dirección sur los desvíos a través del área residencial serán permanentes. Inicialmente Protransporte pensaba que no era conveniente permitir que los buses convencionales usaran el nuevo carril exclusivo debido a las probables dificultades que plantearía su posterior remoción, una vez que comience a operar el Metropolitano. Los residentes de Barranco se hicieron oír con respecto a la congestión y pidieron que se instalaran semáforos para mejorar los flujos de tránsito. La MML respondió con la instalación de 10 semáforos en el Distrito, financiados con recursos propios. Lamentablemente, muchos de ellos no estaban bien sincronizados. Meses después, en marzo de 2009, en respuesta a más quejas de los residentes de Barranco, Protransporte acordó derivar unas 25 de las 46 rutas de buses que cruzan Barranco nuevamente hacia la Av. Bolognesi.

36. **El Banco fue monitoreando esta situación en su evolución; habiendo notado que el tránsito no circulaba como sería deseable en Barranco, la misión de supervisión de marzo de 2009 incluyó un especialista en gestión del tránsito.** El consultor llegó a la conclusión de que: (a) el plan original de gestión del tránsito, incluido en el estudio de 2005, era de alta calidad; (b) los semáforos recientemente instalados no estaban bien sincronizados, por lo que se generaban cuellos de botella y largas filas, y en general aumentaban la congestión del tránsito; (c) obras públicas no relacionadas con el Metropolitano, en particular reparaciones no anunciadas efectuadas por empresas de servicios básicos, agravaban la congestión; y (d) la falta de estacionamiento adecuado hacía que se usaran a este fin de manera informal las calles e inclusive las aceras, lo que es particularmente problemático en las calles angostas.

37. **En su informe el consultor recomendaba mejorar la sincronización de los semáforos, colocar señalización vial, y acelerar la implementación del Proyecto para asegurar que el Metropolitano comience a operar tal como está planificado y se establezcan los patrones de tránsito definitivos.** El Banco compartió el informe con Protransporte para que le diera seguimiento. El Banco ha observado que el avance en el sentido de las recomendaciones ha sido muy lento, en parte debido a falta de capacidad en la Gerencia de Transporte Urbano (GTU), el organismo a cargo de la semaforización, para realizar la ingeniería de detalle requerida. Protransporte argumentó que dado el estudio de ingeniería de alta calidad para los semáforos que forman parte del corredor del Metropolitano, la situación en Barranco se resolvería una vez que el Proyecto se ponga en operación. No obstante, para tratar de acelerar la solución en Barranco y atendiendo a la debilidad en temas de ingeniería en la GTU, el Banco

[7] Véase Vera y Moreno S.A. 2006. "Elaboración de Expedientes Técnicos para la Construcción del Corredor Sur, Tramo II. Informe Final." Anexo VII, Plan de Desvíos. Véase también el PMA incluido en el documento "Estudio de Impacto Ambiental, Elaboración de Expedientes Técnicos para la Construcción del Corredor Sur."

está buscando recursos de un fondo fiduciario para realizar un estudio de ingeniería de tránsito detallado y específico para Barranco, que aportaría recomendaciones a ser implementadas antes de que el Proyecto entre en operación. En el ínterin, la misión de supervisión de diciembre volverá a evaluar la evolución de la situación en las calles de Barranco y ofrecerá nuevas recomendaciones.

38. **La Administración observa que la mayoría de los impactos negativos causados por el Proyecto son temporarios.** Hasta que las obras estén finalizadas y el Proyecto plenamente operativo, no se sabe si se producirán impactos negativos permanentes. El Proyecto reducirá el número de buses tradicionales en Barranco, estará operando un nuevo servicio de buses eficiente y confiable, y se establecerán nuevos patrones de tránsito. La Administración continuará su supervisión y seguimiento, y apoyará al Prestatario para mitigar los impactos adversos residuales que pudieran existir.

Proceso de Evaluación Ambiental.

39. **La Administración concluye que el Banco satisfizo los requisitos de la OP 4.01 durante la preparación y evaluación al realizar los estudios requeridos de alternativas y otros asuntos, pero reconoce que en la divulgación de los estudios y planes relevantes no siempre se cumplió con las disposiciones de la política.** Además, la capacidad institucional para la gestión ambiental y social no estaba suficientemente desarrollada a la fecha de aprobación del Proyecto. Los esfuerzos del Banco para promover el fortalecimiento institucional no permitieron cumplir plenamente con sus objetivos. El equipo del Banco podría haber intervenido de manera más enérgica en este sentido, y podría haber recurrido a especialistas ambientales y sociales del Banco de manera más sistemática en las etapas tempranas de ejecución del Proyecto. Desde fines de 2007, el equipo de supervisión ha incluido especialistas ambientales y sociales del Banco.

40. **Durante la preparación del Proyecto, el Banco reconoció la complejidad de la operación propuesta y se realizaron distintos análisis ambientales que cubrían todos los temas sociales y ambientales vinculados con el Proyecto.** Dichos análisis comprendían: (a) una SEA del Proyecto; (b) una EIA específica de los corredores que incluía un PMA preliminar; y (c) directrices ambientales para el desguace de los buses. En congruencia con la práctica habitual para este tipo de proyecto en ese momento, a los fines de la Evaluación Ambiental el Proyecto recibió la Categoría “B”. La categorización se mantuvo inalterada después de los hallazgos de la SEA y la EIA, lo que indicaba que se esperaba que los impactos ambientales negativos fueran localizados y mayormente de naturaleza temporaria (durante la construcción) y que el reasentamiento involuntario estaría limitado a la reubicación de un mercado de flores callejero.

41. **En la SEA se adopta un amplio enfoque regional del Programa de Transporte Urbano de Lima, mientras que en la EIA se estudiaron los impactos ambientales específicos de la construcción y operación del primer corredor para buses financiado en el marco de la actual operación.** La SEA y la EIA realizadas en el plano del Proyecto reconocen la complejidad del mismo y brindan un análisis integral de los posibles impactos ambientales y sociales positivos y negativos, incluidos aquellos vinculados con cambios en los patrones de tránsito y la congestión en algunas áreas adyacentes a los corredores del BRT.

42. **Tanto la SEA como la EIA fueron recibidas y analizadas por el Banco con anterioridad a la evaluación del Proyecto. El Equipo Regional de Garantía de Calidad (QAT) revisó los documentos relevantes del Proyecto, incluidas la SEA y la EIA, y dio su visto bueno a la evaluación del Proyecto**, siempre que el equipo del Proyecto: (a) incorporara acciones para continuar el diálogo iniciado con los actores durante el proceso de la SEA; (b) ampliara el PMA para incluir las recomendaciones de la SEA sobre cambios de políticas; y (c) hiciera explícito en el PAD qué componente financiarían el fortalecimiento de capacidad institucional para realizar actividades ambientales en conjunción con el Proyecto. Posteriormente, los documentos del Proyecto fueron aprobados por el QAT con anterioridad a las negociaciones.

43. **Durante la implementación, Protransporte preparó los estudios y planes de manejo requeridos que debían ser usados como base para la fase de construcción.** Como parte de la supervisión, el Banco contrató a consultores especializados, uno para revisar el PMA correspondiente a las Secciones I y II del Corredor Sur y realizar una visita de campo al lugar, y otro para revisar el plan de gestión del tránsito. Sus recomendaciones fueron incorporadas a los esfuerzos del Banco a través de la supervisión y el apoyo para la implementación, que son analizados en más detalle abajo en la sección relativa a la supervisión.

44. **Se realizaron esfuerzos para efectuar consultas amplias sobre los análisis ambientales antes mencionados, pero la Administración señala que las mismas no siempre fueron plenamente satisfactorias en lo que se refiere a divulgación previa de información y seguimiento con los actores interesados.** Se realizaron consultas locales sobre la SEA y el borrador de la EIA. Durante las consultas de la SEA se establecieron varios grupos focales y estos fueron foros particularmente importantes para identificar y atender a las preocupaciones. En particular, los operadores de buses y los usuarios del tránsito fueron participantes clave. Se distribuyó el borrador de la EIA y se lo publicó en línea para su consulta en febrero y marzo de 2003 (en la siguiente sección sobre consultas pueden encontrarse mayores detalles). La EIA final, con fecha mayo de 2003, fue posteriormente publicada en línea por Protransporte durante alrededor de un año más. Sin embargo, con posterioridad la EIA fue retirada del sitio web por razones que el Banco desconoce y solamente quedó en línea una versión anterior. Además, el Resumen Ejecutivo de la EIA en inglés fue difundido en el Infoshop con anterioridad a la evaluación del Proyecto, lo que no ocurrió en el caso de la EIA y la SEA. La Administración reconoce que en esa oportunidad el Banco debería haber difundido también la EIA completa y la SEA en español a través del Infoshop. Tal difusión hubiera permitido que los grupos interesados en el Proyecto contaran con otras fuentes de información detallada. En julio de 2009, por recomendación del Banco, Protransporte volvió a publicar la EIA en su sitio web. El Banco entregó una copia completa de la EIA al Infoshop ese mismo mes. La SEA ha estado publicada durante la mayor parte del período 2003-2009 en el sitio web de Protransporte.

45. **Los esfuerzos del Banco para promover el fortalecimiento institucional necesario para asegurar una exitosa implementación de todas las medidas de mitigación social y ambiental planificadas no llegaron a cumplir sus objetivos plenamente.** Desde las etapas iniciales de implementación del Proyecto, el Banco enfatizó la complejidad del mismo y la importancia del fortalecimiento institucional. Hacia agosto de 2006, el Banco estuvo remarcando la necesidad de que el Prestatario creara una Unidad de Gestión Social del Proyecto para supervisar la implementación del programa de mitigación social para los operadores de los buses

que serían desplazados por el nuevo sistema. Sin embargo, la Administración reconoce que el equipo del Banco podría haber intervenido de una manera más enérgica en este sentido, y que podría haber recurrido a especialistas ambientales y sociales del Banco de manera más sistemática en las etapas tempranas de ejecución del Proyecto. Desde fines de 2007, el equipo de supervisión ha incluido especialistas del Banco en temas sociales y ambientales, y el equipo en el campo fue fortalecido en marzo de 2009 con otro especialista social y un especialista ambiental asignados a la oficina del Banco en Lima. Estos especialistas trabajan en estrecha relación con sus contrapartes en Protransporte.

46. **El Banco cumplió con los requisitos de la OP 4.01 en lo que se refiere a obtener de Protransporte una EIA (incluido un PMA preliminar) como parte del proceso de evaluación del Proyecto en forma oportuna.** Posteriormente, nuevamente conforme a los requisitos de la política del Banco durante la supervisión, el Banco obtuvo de Protransporte los PMA actualizados específicos para los corredores, antes de que se iniciaran efectivamente las obras, mientras se estaban completando los proyectos finales de la infraestructura. Algunos de estos no cumplían las normas del Banco.

47. **Si el proceso de aprobación ambiental ha dado o no cumplimiento a la legislación nacional será, en última instancia, tema de decisión del sistema jurídico peruano, en caso de que se presentara una demanda formal.** De acuerdo con la OP 4.01 el trabajo de evaluación ambiental realizado en relación con un proyecto financiado por el Banco "debe tener en cuenta... la legislación nacional" (véase la OP 4.01, párrafo 3). El Proyecto cumplió con este requerimiento.

48. **El Banco era consciente de que el marco jurídico peruano para la aprobación de evaluaciones de impacto ambiental no era claro durante el período en el que se estaba evaluando el Proyecto.**[8] Reconociendo las ambigüedades de la legislación nacional, la conclusión del Banco fue que la preparación del Proyecto era sólida y que los procesos locales habían sido apropiados. En 2002, un "Análisis rápido del marco jurídico e institucional ambiental a nivel nacional y municipal" llegó a la conclusión de que la MML tendría facultades a este efecto, aunque reconocía los conflictos inherentes en la legislación nacional sobre este tema. En la EIA del Proyecto de 2003 estas características de la ley nacional se tuvieron en cuenta explícitamente, concluyendo que la falta de reglamentación de la Ley 27446 creaba un vacío legal para el procesamiento de las EIA de proyectos. En 2003, el MEF analizó todos los aspectos del proyecto, incluidos los arreglos institucionales, y llegó a la conclusión de que eran sólidos.[9]

[8] La Ley 27 446 de abril de 2001, citada por los Solicitantes, le asignaba la responsabilidad de dicha aprobación a la "autoridad competente", verbigracia el ministerio sectorial nacional relevante, es decir, el MTC (Artículo 18.2 de la Ley). Sin embargo, dado que sus disposiciones no podían ser implementadas plenamente hasta tanto dicha ley fuera suplementada por la reglamentación acompañante, la Ley 27446 contenía una cláusula transitoria (Disposición transitoria única de la Ley) que establecía que dicha responsabilidad fuera asignada de acuerdo con las normas sectoriales correspondientes entonces vigentes hasta que se estableciera la reglamentación (lo que no ocurrió sino hasta septiembre de 2009, aproximadamente seis años después de la evaluación del Proyecto). La Ley 27446 no especificaba cuáles eran dichas normas sectoriales correspondientes entonces vigentes. Además, la Ley 27446 indicaba que no podían comenzarse obras hasta que dicha "autoridad competente" emitiera un certificado ambiental, pero esta disposición explícitamente no era aplicable hasta tanto se emitiera la reglamentación entonces ausente (Artículo 3 de la Ley).

[9] Véase MEF Oficio 910-2003-EF/68.01 del 4 de junio de 2003.

49. **La ambigüedad del marco jurídico persistió durante la implementación del Proyecto.** Las discusiones entre Protransporte, la MML y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) continuaron durante varios años en relación con quién debía aprobar los PMA subsiguientes más detallados específicos para los corredores que fueron desarrollados al cristalizar los proyectos de infraestructura. La incertidumbre legal persistía al iniciarse las obras en 2007, lo que explica por qué las obras se iniciaron sin una aprobación formal, explícita, de los PMA asociados. El MTC tenía pleno conocimiento del contenido de la EIA, la SEA y los PMA, y solicitó una auditoría ambiental una vez que las obras estuvieran terminadas. La Administración reconoce que, independientemente de que se diera cumplimiento o no a la ley local, se mantiene la obligación del Banco de dar cumplimiento a las disposiciones de su propia política operativa relacionada.

Proceso de consulta

50. **La Administración conviene que el Proyecto no ha dado pleno cumplimiento a los requisitos de las políticas y procedimientos relativos a mecanismos de consulta y quejas.** La Gerencia considera que la calidad y congruencia del proceso de consulta han sido dispares. Se debería haber prestado una atención más sistemática a la comunicación previa de información a los grupos afectados, a recabar y considerar sus aportes, y a proporcionarles una respuesta. Sin embargo, la Administración señala que como parte de la supervisión se han realizado esfuerzos consistentes para subsanar esas debilidades (véase el párrafo 53) y el Banco continúa interactuando con las autoridades del Proyecto para fortalecer dichos aspectos.

51. **Se han realizado consultas públicas y actividades de difusión durante toda la vigencia del Proyecto (en el Anexo 2 puede encontrarse una cronología detallada).** A continuación se enumeran algunos de los principales pasos adoptados en ese sentido:

(a) Como parte del proceso de preparación, en enero de 2002 el Banco difundió al público la Nota de Concepto de Proyecto de lo que se denominaba el Proyecto Limabus-Perú (que más tarde pasó a conocerse como el Metropolitano). Al mismo tiempo, la Municipalidad de Lima comenzó a presentar al público el sistema de transporte urbano propuesto: una exposición de prototipos de buses y estaciones recibió 300.000 visitantes.[10]

(b) Al mismo tiempo que se preparaba la SEA a principios de 2002, se realizó una Evaluación de Beneficiarios, que incluyó encuestas de opinión de grupos pobres y muy pobres de la población residentes en las áreas noreste y sur de la ciudad.[11]

(c) Durante la preparación de la EIA en 2002, Protransporte discutió los detalles del Proyecto con representantes de: (i) las municipalidades en el área de influencia del Proyecto incluidas Barranco, Independencia, Los Olivos y San Martín de Porres; (ii) los Ministerios de Transporte y Comunicaciones y Vivienda; (iii) los Institutos de Recursos

[10] Véase el Ayuda Memoria del Banco de agosto de 2002.
[11] Véase "Valoración de los Beneficiarios del Proyecto de Transporte Público Urbano de Lima," Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo, DESCO, Lima, julio de 2002.

Naturales, Cultura Nacional, y Estadísticas Nacionales; y (iv) el Consejo Ambiental Nacional (CONAM).[12]

(d) La EIA se abrió a la consulta pública en febrero de 2003. El 9 y 10 de febrero se publicó en periódicos locales (El Comercio y El Peruano) una convocatoria a enviar comentarios sobre la EIA. Los documentos estuvieron disponibles para su consulta en el sitio web de Protransporte desde el 10 de febrero hasta el 28 de marzo de 2003. El sitio recibió 240 visitas para descargar la EIA y se distribuyeron 45 CD con copias electrónicas del documento.

(e) Reconociendo la complejidad de las actividades del Proyecto y la posibilidad de impactos no previstos, el Proyecto—aprobado por el Directorio del Banco en diciembre de 2003—incluyó un componente de mitigación social y participación comunitaria precisamente para promover la continuidad de las consultas durante la implementación y a fin de poder atender los temas pendientes.

(f) Como parte de las actividades desarrolladas por el Proyecto, entre 2004 y 2005 se realizaron otras reuniones de consulta y grupos focales para la preparación de un estudio de línea de base y un diagnóstico social. Barranco fue el tema específico de uno de los grupos focales convocados a este fin, si bien el foco de esta actividad estuvo puesto en los usuarios y operadores de buses más que en el impacto que podrían tener las obras de construcción en los residentes.

(g) Como parte del estudio de gestión del tránsito de 2004-2005 destinado a considerar en detalle los desvíos permanentes en Barranco que se hacían necesarios debido al diseño del Proyecto en el Distrito, la Municipalidad de Barranco presentó su propia alternativa. Los consultores analizaron esa alternativa y la compararon con otras tres. La alternativa recomendada fue una mezcla parcial de las cuatro alternativas y se consideró la más eficaz.[13]

(h) Protransporte consultó con los alcaldes de los distritos en los que tendrían lugar las obras y les pidió que realizaran otras consultas con sus respectivas comunidades.

(i) Durante la construcción de los carriles exclusivos para buses en la Av. Bolognesi en 2007-2008, Protransporte suministró información oportuna a la comunidad sobre las obras planificadas y los desvíos del tránsito y también colocó señalización apropiada en las áreas afectadas.

52. **Con respecto a las consultas con las comunidades afectadas como parte de la implementación, los contratistas de la construcción están obligados a recibir y atender las quejas que surjan durante el proceso de construcción. La Administración señala que como resultado de esta práctica se puede haber producido una falta de interacción sistemática entre Protransporte y los actores locales, y que no está clara la supervisón del proceso por parte de Protransporte.** Esta debilidad también se refleja en los mecanismos para presentar

[12] Véase EIA Final, pág. 407.
[13] Véase "Estudio del Tránsito del Área Sur de Lima" con fecha 11 de mayo de 2005.

reclamos y solicitar resarcimientos, que también son responsabilidad de los contratistas de la construcción. Siguiendo la práctica habitual, Protransporte le asigna al contratista y al supervisor la responsabilidad de recibir reclamos de residentes afectados. Sin embargo, los residentes no tenían información clara sobre los mecanismos disponibles para atender a las quejas. La Administración considera que se necesita un enfoque más estructurado, transparente y coordinado en forma centralizada. En 2009, Protransporte comenzó a desarrollar un sistema mediante el cual la comunidad puede presentar sus reclamos, incluida una oficina de promoción social en Barranco creada en abril de 2009.[14] Sin embargo, este mecanismo aun no ha implementado totalmente un procedimiento claro para atender a las quejas y darles seguimiento. El Banco apoyará a Protransporte para que este mecanismo sea robusto y accesible a los residentes locales y los usuarios del transporte. Se espera que involucrará varios niveles de interacción y mediación, dependiendo de los temas que deban ser abordados. En el nivel más básico, se continuará fortaleciendo la comunicación y la difusión. En el caso de las quejas, es posible que se recurra a un panel asesor independiente para que efectúe tareas de mediación y asesoramiento. En los temas más serios, el Proyecto podría facilitar el acceso a la Defensoría del Pueblo de Perú. Finalmente, debe existir claridad sobre la forma en la que los ciudadanos pueden recurrir a la justicia como parte del proceso global de reclamo y resarcimiento. Esto está incorporado en el Plan de Acción del Banco que se incluye en esta Respuesta de la Administración, y será discutido y acordado con las autoridades peruanas. El Banco verificará que este sistema sea accesible y asequible, según lo establece la política del Banco.

53. **Cuando se identificaron carencias en las actividades de comunicación y difusión pública de Protransporte, el Banco recomendó mejoras.** Por ejemplo:

(a) Una firma de comunicación contratada por Protransporte en 2006 para apoyar su estrategia de comunicación mostraba pocos avances. En agosto de 2007 el Banco le aportó recomendaciones detalladas a Protransporte sobre la manera de mejorar su estrategia de comunicación.

(b) En septiembre de 2008, un grupo de funcionarios del Banco visitó el Proyecto en Barranco y recomendó que Protransporte desarrollara una estrategia clara para encarar posibles reclamos.

(c) En diciembre de 2008, la asociación vecinal Salvemos Barranco realizó una conferencia de prensa en la que presentó su preocupación con respecto a la situación del tránsito en el Distrito. El Banco respondió rápidamente, y se realizaron llamadas a Protransporte para discutir las inquietudes y estudiar soluciones. El Banco también le recomendó a Protransporte interactuar con la comunidad a través de consultas significativas, y enfatizó la necesidad de una estrategia de comunicación eficaz.

(d) A fines de 2008 y en 2009, en distintas reuniones entre los funcionarios de comunicación de Protransporte y la oficina del Banco en Lima se discutió cómo mejorar las comunicaciones con los grupos de interés y la forma de desarrollar mecanismos para atender las quejas e inquietudes.

[14] El personal del Banco ha recomendado que Protransporte publicite activamente la existencia de esta oficina (y otras similares en otras áreas).

(e) A principios de 2009, el Banco condicionó su no objeción a la ejecución de obras destinadas a crear senderos peatonales y mejorar áreas públicas en Barranco a la organización de más consultas con los residentes.

(f) En junio de 2009, el Banco y el BID organizaron una reunión entre Protransporte y los residentes de Barranco durante la cual se decidió establecer una mesa de diálogo para discutir los temas pendientes.

54. **Si bien se debería haber hecho más y más temprano, las acciones adoptadas por el Banco desde 2008 contribuyeron a desarrollos positivos en las actividades de comunicación y difusión pública.** Protransporte ha adoptado pasos para mejorar su comunicación con la comunidad. En octubre de 2008, Protransporte sostuvo varias reuniones con un grupo de ciudadanos de Barranco y autoridades locales para informar a la comunidad, recibir reclamos y brindarles respuesta. Protransporte ha encarado algunas quejas, incluida la repavimentación de calles en el área, la instalación de semáforos adicionales, la mejora de cruces en intersecciones importantes, y la apertura de carriles al tránsito en la Av. Bolognesi. Desde junio de 2009 Protransporte y los residentes de Barranco se reunieron varias veces para intentar acordar el formato de la mesa de diálogo mencionada anteriormente. El contrato con la firma de comunicación fue reactivado, y se produjo un aumento observable en la cobertura de prensa positiva.

55. **La Administración reconoce que a pesar de estos esfuerzos, la calidad de los procesos de consulta ha sido despareja y que la sustancia de los aportes de los ciudadanos y la medida en que los mismos influyeron en las decisiones no siempre estuvieron bien integrados o documentados.** La Administración observa que la complejidad así como la alta visibilidad del Metropolitano aumenta la probabilidad de diferencias de opinión entre los grupos de interés, y hace particularmente difíciles los procesos de consulta. El Banco continuará alentando a Protransporte a fortalecer sus esfuerzos para interactuar activamente con las comunidades afectadas y a asegurar, por ejemplo, que la mesa de diálogo con representantes de Barranco—que todavía no está en funcionamiento—sea establecida y se convierta en un instrumento de diálogo eficaz.

56. **La cuestión de si los procesos de consulta desarrollados en el contexto del Proyecto son acordes con los requisitos de la ley peruana será materia de decisión para el sistema judicial de Perú.** La Administración reconoce que, independientemente de que se diera cumplimiento o no a la ley local, se mantiene la obligación del Banco de dar cumplimiento a las disposiciones de su propia política operativa relacionada. Como ya se señaló, si bien debe tenerse en cuenta la legislación nacional, los esfuerzos de supervisión del Banco se centraron en dar cumplimiento a las políticas y procedimientos del Banco.

57. **El Banco continuará interactuando con las autoridades del Proyecto para fortalecer los procesos de consulta y para implementar un sistema estructurado de mediación y resolución de reclamos.** Como lo señalan de manera positiva los Solicitantes, el Banco interactuó de manera activa con los ciudadanos de Barranco. El Banco ha respondido a todas las comunicaciones de los residentes de Barranco, al tiempo que alentaba a las autoridades públicas a interactuar con la comunidad de manera significativa. Además, el Banco está financiando un facilitador, contratado para mejorar la calidad del diálogo entre Protransporte y la

comunidad. El Banco también continuará brindando apoyo a Protransporte en el tema de comunicaciones, en particular para ayudar a manejar las tensiones que podrían materializarse en el futuro con otros grupos de interés (por ejemplo, el impacto del Metropolitano sobre numerosos operadores de buses privados deberá ser cuidadosamente manejado y las actividades de mitigación contempladas requerirán una comunicación eficaz, entre otras intervenciones).

Recursos Culturales Físicos

58. **La Administración considera que en este Proyecto se ha dado cumplimiento a los requisitos de la OP 4.11 sobre Recursos Culturales Físicos.** Se ha garantizado el cumplimiento de las normas e instituciones locales, que es un principio clave en esta OP. Además, la SEA y la EIA contenían un análisis completo de las áreas del Proyecto según lo establecido en la OP, incluido el Distrito de Barranco, y se adoptaron acciones especiales para minimizar el impacto en sitios históricos y recursos culturales, de conformidad con las recomendaciones de la SEA y la EIA.

59. **En consonancia con la legislación peruana, el INC ha fiscalizado y estado directamente involucrado en el Proyecto**. En Perú no puede realizarse ninguna obra con posibles impactos en el patrimonio cultural sin la aprobación del INC. En el caso de Barranco, el INC todavía tiene en trámite la aprobación final del diseño de la estación en el Distrito, que requiere de su aprobación (véase el Anexo 1).

60. **Según lo recomiendan la SEA y la EIA, se han tomado medidas para enfrentar los posibles impactos del Proyecto en recursos culturales físicos en distritos históricos como Barranco.** En el diseño del Proyecto se evitaron las expropiaciones de tierras que podrían haber ocasionado la demolición de edificaciones. El personal del Banco también interactuó proactivamente con las autoridades con el propósito de enfrentar los temas de gestión del tránsito y mejorar las áreas públicas en Barranco.

Foto 2: Calle en el Área Histórica de Barranco

61. **Además, en forma independiente a cualquier medida de mitigación vinculada con el Proyecto, el Banco se propone apoyar los esfuerzos de las autoridades locales para estudiar posibles medidas destinadas a revitalizar las áreas históricas de Lima.** A este fin se están movilizando fondos fiduciarios. En el diseño de estos estudios se contemplará la incorporación de aportes significativos de los residentes locales.

Proceso de evaluación

62. **La Administración concluye que el Banco ha dado cumplimiento a los requisitos de la Política del Banco sobre Evaluación (OMS 2.20) en términos generales.** Con respecto a los aspectos conceptuales, financieros y comerciales, y de preparación y evaluación del Proyecto se cumplieron íntegramente los requisitos de la OMS 2.20. Sin embargo, en el momento de su aprobación, el Proyecto no estaba listo para la implementación. Por ejemplo, se produjeron demoras en la finalización de los documentos licitatorios que fueran consistentes con las normas sobre adquisiciones del Banco y el BID, y como resultado las primeras licitaciones para la construcción de los carriles exclusivos para buses recién se emitieron a fines de 2006. También resultó claro que la capacidad de implementación y coordinación, en particular en las áreas de gestión ambiental y social, requerían un significativo fortalecimiento. La Administración sostiene que las soluciones y los diseños elegidos eran los apropiados, y señala que puede ser inevitable que los distintos actores tengan opiniones y puntos de vista divergentes. La suposición de que varios de los temas pendientes podrían ser resueltos de manera rápida y que la implementación de las obras podría iniciarse al poco tiempo de aprobarse el Proyecto resultó ser excesivamente optimista.

63. **Aparte del tema del grado de preparación para comenzar a implementar, la Administración considera que los seis aspectos de la OMS 2.20 fueron todos adecuadamente analizados y atendidos en la evaluación,** como se explica a continuación.

(a) *Aspectos económicos.* El VNP estimado ascendía a US$ 61 millones, a una tasa de descuento del 14 por ciento, es decir, alrededor del 43 por ciento de los costos del Proyecto (o sea US$ 81 millones, usando una tasa de descuento del 12 por ciento). Teniendo en cuenta también las evaluaciones ex-post del sistema TransMilenio de Bogotá, existen pocas dudas con respecto a la justificación económica del Proyecto.

(b) *Aspectos técnicos.* Quedaron varios temas a resolver con posterioridad a la evaluación, tales como: (i) decisiones finales sobre hacía dónde derivar el tránsito general; (ii) si se licitarían los contratos sobre la base de los proyectos preliminares o finales; y (iii) cómo asegurar que los documentos licitatorios fueran congruentes tanto con las normas de adquisiciones del Banco como con las del BID. Oportunamente, todos estos temas fueron resueltos de manera satisfactoria, pero en un tiempo mayor al originalmente esperado, demorando así el inicio de las obras de construcción.

(c) *Aspectos institucionales*. De acuerdo con la práctica en otros países latinoamericanos, se creó un organismo especial (Protransporte) para implementar y gestionar el Proyecto de BRT.

(d) *Aspectos financieros*. Se consideró que el Proyecto estaba dentro de la capacidad fiscal de la municipalidad y, de hecho, se contempla que la situación financiera de la MML sea suficiente para rembolsar los préstamos del Banco y el BID.

(e) *Aspectos comerciales*. Se estimó que era adecuada la viabilidad financiera para las compañías de buses, con una tasa interna de retorno estimada en el 26 por ciento. En la actualidad parece que la viabilidad financiera de las operaciones será, efectivamente, la adecuada.

(f) *Aspectos sociológicos*. El Proyecto fue diseñado de manera de balancear las necesidades e intereses de varios grupos. Si bien esperar que se alcance un consenso pleno entre todos los involucrados podría ser poco realista, el Proyecto debería lograr un sustancial alivio de la pobreza ya que los principales beneficiarios del Metropolitano, en general, serán los usuarios del transporte público, que son personas de bajos ingresos, con especial énfasis en quienes residen en los barrios pobres periurbanos. En la evaluación también se abordaron las necesidades de los conductores de buses y los cobradores de pasajes existentes, quienes perderían su ocupación una vez que el Metropolitano empiece a operar. A la fecha de preparación y evaluación del Proyecto, el componente de mitigación social (para asistir a los operadores de buses) fue considerado innovador y de mejor práctica.

Supervisión

64. **La Administración considera que la calidad y consistencia de la supervisión del Proyecto ha dado cumplimiento en forma parcial a los requisitos de la OP 13.05.** La Administración señala que al ir avanzando en la ejecución del Proyecto, el personal del Banco hizo progresivos esfuerzos por cumplir las normas fijadas por la OP 13.05. En 2006, en una Evaluación de Calidad de la Supervisión (*Quality of Supervision Assessment*, QSA), la "calidad de supervisión" recibió la calificación de moderadamente satisfactoria. En fecha más reciente y en particular a la luz de los problemas que se plantearon en el Distrito de Barranco a fines de 2008, el Banco ha adoptado una actitud proactiva y ha realizado esfuerzos significativos para promover un diálogo constructivo entre Protransporte y la comunidad de Barranco. El equipo del Banco ha mantenido informada a la Administración de la situación mediante Informes de Estado de Implementación (*Implementation Status Reports*, ISR); la calificación correspondiente a Participación Pública descendió de moderadamente satisfactoria a moderadamente no satisfactoria.

65. **El Proyecto de Transporte de Lima es un emprendimiento sumamente complejo, que involucra los siguientes elementos entrelazados:** (a) significativa construcción vial y de carriles exclusivos para buses en un área urbana congestionada; (b) formulación y llamado a licitación de arreglos de asociación público-privada para operar los nuevos buses BRT; (c) llamado a licitación para innovadores servicios de recaudo de pasajes; (d) introducción de tecnologías que son nuevas en Lima con buses a GNC articulados, que estarán conectados a un centro de control por GPS; (e) reestructuración de las rutas de los buses convencionales; (f) mitigación social para los actuales operadores de buses que perderán su trabajo una vez que el BRT inicie sus operaciones; y (g) desarrollo de una nueva política de transporte metropolitano.

66. **Dada su escala, el sistema tenía muchos impactos que requerían supervisión,** tales como: (a) reubicación de un mercado de flores semiformal; (b) evitación de impactos negativos en los Pantanos de Villa, una zona ecológica protegida en el sur de Lima; (c) mejoras de calzadas y aceras en el centro histórico de Lima; (d) mejoras del espacio urbano ("inserción urbana") en tres zonas; (e) un nuevo sistema de señalización del tránsito y un sistema de monitoreo de la calidad del aire a lo largo del corredor del BRT; y (f) la definición de los nuevos patrones de tránsito en el centro histórico de Lima y en Barranco.

67. **Dada la compleja naturaleza del Proyecto, la supervisión del Banco comprendió una amplia gama de actividades.** La supervisión cubrió componentes tales como la aprobación de los proyectos de construcción, los PMA de las obras, e inspecciones visuales de las obras durante las visitas a Lima (entre dos y tres por año). Existen otros aspectos que, si bien no son financiados por el Banco, son elementos clave para alcanzar los objetivos del Proyecto y por ende han sido objeto de una intensa supervisión. Como ejemplo cabe mencionar los contratos con el sector privado para la operación de los buses, el centro de control, el sistema de recaudo de pasajes, así como la construcción de estaciones, terminales y garajes directamente financiados por la MML.

68. **Asimismo, la supervisión del Banco debió adaptarse, con el transcurrir del tiempo, a cronogramas de implementación sumamente diferentes.** Como se señaló anteriormente, el Proyecto sufrió serias demoras en su implementación con posterioridad a la aprobación. El período 2004-2006 estuvo caracterizado por desembolsos muy bajos (5,6 por ciento a diciembre de 2006). Más tarde, en el período 2007-2009, se llevaron a cabo la mayor parte de las obras y la tasa de desembolso del préstamo aumentó de manera significativa.

69. **En septiembre de 2006, el Proyecto fue sometido a una QSA que calificó la supervisión del Proyecto como moderadamente satisfactoria.** La supervisión de todos los aspectos fiduciarios y relativos a las salvaguardias se consideró satisfactoria, así como la "Identificación y Evaluación de Problemas". En el rubro "Acciones adoptadas y seguimiento" la calificación fue de moderadamente satisfactoria mientras que "Calidad de Documentación de Supervisión" y "Aportes de la Administración", por su parte, se consideraron moderadamente no satisfactorios. En los comentarios se señalaba que durante demasiado tiempo, en los ISR se había calificado el desempeño del Proyecto como satisfactorio cuando se deberían haber marcado los problemas en la implementación.

70. **La supervisión ha sido robusta en su atención a los problemas que surgieron en el Distrito de Barranco a fines de 2008.** Tal como se señala en los párrafos 36 y 38 anteriores, el Banco apoyó medidas para atender a los temas de gestión del tránsito que aparecieron en Barranco, incluyendo la contratación de un especialista en gestión del tránsito que visitó Perú en marzo de 2009 e hizo recomendaciones específicas para mejorar la situación, además de la movilización de fondos fiduciarios para profundizar el trabajo realizado. Como se indicó anteriormente, el Banco también desplegó una especial actividad en la promoción de mejores consultas y diálogo con las comunidades afectadas por el Proyecto, en especial en Barranco. Además, como se menciona en el párrafo 61, se están movilizando fondos fiduciarios adicionales distintos de los del Proyecto para diseñar proyectos de revitalización urbana destinados a aumentar el valor histórico, arquitectónico y cultural de distritos históricos como Barranco.

Además, como ya se explicó, el Banco contrató un facilitador para mejorar la calidad del diálogo entre Protransporte y la comunidad.

71. **La Administración valora que los Solicitantes reconozcan los esfuerzos del personal del Banco para atender los problemas en Barranco y promover un diálogo entre Protransporte y los representantes del Distrito.**

VI. PLAN DE ACCIÓN

72. **La Administración comprende las inquietudes de los Solicitantes, en particular en relación con el aumento en los volúmenes de tránsito causados por las demoras en la implementación del Metropolitano, unido a las deficiencias en la implementación—por ejemplo—de medidas de gestión del tránsito y la dispar comunicación y consulta.** Se adoptaron o ya se encuentran en curso distintas medidas que deberían ayudar a mitigar los impactos negativos temporarios del Proyecto y potenciar sus efectos positivos.

73. **La Administración considera que el Banco ha realizado intensos esfuerzos para aplicar sus políticas y procedimientos, pero se cometieron algunos errores. Para atender a las debilidades restantes durante el proceso final de implementación del Proyecto así como en el más largo plazo, se presenta el siguiente Plan de Acción. Las premisas principales del Plan de Acción fueron discutidas con la MML.**

ACCIONES EN CURSO Y PLANIFICADAS	LÍNEA DE TIEMPO
Gestión del Tránsito	
Financiamiento mediante fondos fiduciarios de un estudio de gestión del tránsito comprendiendo aspectos tales como la gestión de los cierres de calles y desvíos, la sincronización de los semáforos, y la operación de intersecciones a fin de mejorar la circulación del tránsito y mejorar la seguridad vial en varios distritos de Lima, incluido Barranco. Los resultados del estudio serán coordinados con la implementación del sistema de señalización del tránsito del Metropolitano.	A iniciarse tan pronto se apruebe el TF. Conclusión esperada para junio de 2010.
Gestión Ambiental	
Continuar la supervisión activa en los aspectos sociales y ambientales del Proyecto, para asegurar una mejor comunicación entre la MML y los residentes locales, con un constante apoyo de experimentado personal del Banco.	En curso y a continuarse hasta la finalización de las obras en marzo de 2010.
Seguimiento por parte del Banco de la auditoría ambiental ex-post al concluirse las obras.	Conclusión esperada para septiembre de 2010.
Estrategia de Consulta y Comunicación	
Apoyar el diálogo y las consultas en Barranco, entre Protransporte, actores y autoridades de Barranco mediante: (a) Contratación de un experto en facilitación, resolución de conflictos y mediación. (b) Establecimiento de la operación de la mesa de diálogo	En curso. Consultor ya contratado. Se planifica el diálogo entre noviembre de 2009 y el 30 de junio de 2010.

ACCIONES EN CURSO Y PLANIFICADAS	LÍNEA DE TIEMPO
acordada en junio de 2009. (c) Establecimiento de un mejor sistema formal de mediación y resolución de quejas en el Proyecto.	
Continuar prestando asesoramiento técnico a Protransporte en el área de comunicaciones, y asegurar una adecuada supervisión, apoyo y calidad de las consultas locales, incluido su registro con el objetivo de ayudar al organismo a manejar los temas que pudieran surgir en el futuro con otros grupos de actores, tales como los operadores de los buses existentes.	En curso. Diálogo iniciado a principios de 2008. Finalización esperada para el 30 de junio de 2010.
Supervisión	
Monitorear las obras finales en Barranco a fin de verificar que se las concluya de manera satisfactoria, y que las estaciones sean construidas de conformidad con los proyectos aprobados por el INC.	En curso y a continuarse hasta la finalización de las obras en marzo de 2010.

Anexo 1.Reclamos y respuestas

A. GESTIÓN DEL TRÁNSITO

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
TM1	Se ha derivado un tránsito vehicular excesivo hacia calles residenciales. Las condiciones de vida se han deteriorado en muchas áreas del distrito ya que el tránsito vehicular ha aumentado en calles que antes apenas se usaban, aumentando el riesgo de accidentes de tránsito. Se ha dificultado severamente el tránsito en el distrito, creando una circulación caótica y desordenada del transporte público y los vehículos particulares, los que por iniciativa propia toman rutas alternativas de baja capacidad, causando congestión del tránsito en todo el distrito.	**La Administración considera que Lima ha sufrido una creciente congestión del tránsito en los últimos años por razones que en buena parte no se relacionan con el proyecto del Metropolitano.**[15] En total, el parque vehicular en Lima ha aumentado de manera drástica en los últimos años. Además, en Barranco la densidad de la población se ha incrementado (ya que las casas han sido reemplazadas por edificios en altura) y se abrieron muchos nuevos bares y restaurantes para atender a personas de toda la ciudad. **La Administración reconoce que, mayormente debido a demoras en el comienzo de las operaciones del Proyecto y una ingeniería deficiente en la sincronización de los semáforos, Barranco ha experimentado un período innecesariamente prolongado de excesiva congestión.** Cuando el Proyecto inicie su operación (lo que se estima ocurrirá en abril de 2010), el número de buses antiguos disminuirá de manera significativa y la congestión se reducirá. **El Metropolitano cruza Barranco por la Av. Bolognesi, una avenida de cuatro carriles muy utilizada por vehículos públicos y privados que ha sido adaptada para uso del BRT.** Esta traza fue seleccionada para el Metropolitano porque la avenida ya era un importante corredor del transporte público que vinculaba Barranco y Chorrillos con la autopista. El Metropolitano también usa los carriles para buses ya existentes en la autopista, los que fueron adecuados dándoles mayor amplitud para que los buses puedan pasar a otros buses detenidos en las estaciones. Dada la excesiva estrechez del corredor en la Av. Bolognesi y el deseo de evitar las expropiaciones y reasentamientos en un área histórica, el análisis de factibilidad del Proyecto indicó que en la avenida solamente había lugar para dos carriles para los corredores exclusivos para buses del Metropolitano. Todos los automóviles privados serían derivados a las calles ubicadas al este y el oeste de la Av. Bolognesi.[16] **Con el apoyo del Banco, estos diseños originales del Proyecto fueron**

[15] La primera línea del Metropolitano (nombre con el que se conoce al Proyecto) es un BRT de alto desempeño en carriles segregados, con modernos buses articulados que usan gas natural comprimido (GNC), estaciones y terminales especiales, un moderno sistema de recaudo de pasajes y control de los vehículos usando posicionamiento global (GPS). Esta línea corre de norte a sur en forma paralela a la costa, en una longitud de 28,6 kilómetros. Tal como ocurre en todo BRT, los pasajeros pagarán al ingresar a la estación y abordarán los buses desde la plataforma, lo que permite que todos los pasajeros tengan facilidad de uso del servicio, incluidas las personas con discapacidades físicas. La línea tendrá 35 estaciones y dos terminales de transferencia, donde los pasajeros abordarán buses alimentadores de la línea troncal. Se espera que la línea transporte más de 600.000 pasajeros en un día de semana típico, lo que lo convertirá en uno de los más utilizados del mundo.

[16] Véase la EIA Final, con fecha mayo de 2003, pág. 57.

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
		modificados para minimizar los desvíos permanentes del tránsito en Barranco. Durante la preparación y la evaluación del Proyecto, el Banco indicó su preocupación frente al enfoque de redirigir todo el tránsito de automóviles. En un estudio detallado del tránsito realizado en 2005 se modelaron cuatro patrones de tránsito alternativos y se recomendó que se abandonara la traza que reservaba la Av. Bolognesi exclusivamente para carriles dedicados a buses, y que los automóviles que se dirigen hacia el norte continuaran usando la Av. Bolognesi con el propósito de minimizar las perturbaciones del tránsito. El Banco contrató un consultor especializado para revisar estas propuestas de gestión del tránsito antes de otorgar la no objeción a los diseños globales. **Durante la construcción de los carriles exclusivos para buses en Av. Bolognesi, se tomaron medidas para mitigar los impactos de perturbaciones en el tránsito.** Mientras se construían dichos carriles, la Av. Bolognesi estuvo totalmente cerrada al tránsito. En la EIA y el estudio de 2005 se habían propuesto medidas para mitigar estos impactos y los proyectos finales de ingeniería contenían mayores detalles de gestión del tránsito y un PMA. En junio y julio de 2007 la MML y Protransporte informaron a la comunidad sobre los desvíos que tendrían lugar durante la construcción, que debía comenzar a mediados de agosto de ese año. Durante todo el transcurso de la implementación, el Banco hizo un seguimiento de las obras, mediante la supervisión así como a través de un seguimiento a cobertura en medios. **Se han producido demoras en la implementación y comienzo de la operación del Proyecto.** Una vez que concluyó la construcción de los carriles exclusivos para buses en la Av. Bolognesi, la construcción de las estaciones se vio demorada: la MML consideró que los diseños no eran adecuados y debieron ser rehechos, luego la decisión de transferir la responsabilidad de la contratación de las obras restantes de Protransporte al EMAPE[17] produjo demoras adicionales. Como resultado, la construcción de las estaciones en el Corredor Sur[18] recién se inició en julio de 2009, con la excepción de Barranco, donde la construcción aun no ha comenzado por que el INC ha exigido un rediseño adicional de las estaciones de bus del Metropolitano para adecuarlas al carácter arquitectónico del Distrito. **La mayor parte de los desvíos del tránsito impuestos durante la construcción de los carriles exclusivos para buses permanecieron vigentes durante varios meses una vez finalizada la construcción.** Una vez que se terminaron los carriles exclusivos para buses en agosto de 2008, se abrieron los carriles hacia el norte para automóviles, pero por razones legales no se permitió la circulación de buses en los carriles exclusivos. A

[17] EMAPE es el organismo que gestiona las autopistas por peaje en Lima y también se ha convertido en el organismo responsable de la construcción en la ciudad.
[18] Protransporte dividió la primera línea del Metropolitano en tres corredores para facilitar los proyectos de ingeniería y la contratación de la construcción. Los mismos son: Norte, Centro y Sur. Además, los Corredores Centro y Sur tienen dos segmentos cada uno. En el Corredor Sur, el segmento 1 corre desde la zona céntrica de Lima hasta la entrada a Barranco al final de la Av. Paseo de la República y Av. Panamá. El segundo segmento, que comprende Barranco, corre desde ese punto hasta el final de la línea en Chorrillos.

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
		las autoridades les preocupaba que el permitir que los buses existentes circularan por los carriles exclusivos del Metropolitano, aunque fuera solamente durante un período de transición, pudiera conferir derechos legales que después sería difícil revocar una vez que el Metropolitano comenzara a operar con el uso exclusivo de dichos carriles. Por lo tanto, los buses existentes quedaron restringidos a los desvíos y continuaron congestionando el tránsito durante este período. **En 2008 y 2009, la supervisión del Banco se ha centrado en particular en encontrar maneras de acelerar la ejecución del Proyecto y mitigar los impactos negativos de los desvíos del tránsito.** En octubre de 2008, la MML inició una serie de obras para reparar el pavimento de las calles usadas para los desvíos, que había sido dañado por el peso de los pequeños buses. En noviembre y diciembre de ese año también instaló 10 semáforos nuevos con el fin de gestionar con más eficiencia el flujo de tránsito y en respuesta a las quejas de los residentes. Hacia mediados de diciembre de 2008, los medios de comunicación comenzaron a informar sobre las quejas de los ciudadanos acerca del empeoramiento de la situación en Barranco. El Banco discutió las quejas planteadas con Protransporte, que logró encontrar una solución al tema de los derechos legales para los buses existentes antes mencionado. Así, se permitió la circulación de estos buses por la Av. Bolognesi durante el resto del período de transición. La situación del tránsito mejoró con la implementación de dicha medida. **El Banco adoptó otros pasos adicionales para mitigar aun más los actuales problemas de tránsito.** La misión de supervisión del Banco de marzo de 2009 incluyó un especialista en gestión del tránsito para evaluar la situación. El consultor llegó a la conclusión de que: (a) el plan de gestión del tránsito original incluido en el estudio de 2005 era de alta calidad; (b) los semáforos instalados no estaban bien sincronizados y exacerbaban la congestión en lugar de reducirla; (c) otras obras públicas, en particular reparaciones no anunciadas efectuadas por compañías de servicios públicos, estaban agravando la congestión; y (d) existía una falta de estacionamiento adecuado, lo que también aumentaba la congestión. **En su informe el consultor recomendaba mejorar la sincronización de los semáforos, colocar señalización vial, y acelerar la implementación del Proyecto para asegurar que el Metropolitano comience a operar tal como está planificado y se establezcan los patrones de tránsito finales.** El Banco compartió el informe con Protransporte para su seguimiento. El Banco ha observado que el avance en el sentido de las recomendaciones ha sido muy lento, en parte debido a falta de capacidad en la Gerencia de Transporte Urbano (GTU), el organismo a cargo de la semaforización, para realizar la ingeniería de detalle requerida. Protransporte argumentó que dado el estudio de ingeniería de alta calidad para los semáforos que forman parte del corredor del Metropolitano, la situación en Barranco se resolverá una vez que el Proyecto se ponga en operación. No obstante, para tratar de acelerar la solución en Barranco y atendiendo a la debilidad en temas de ingeniería en la GTU, el Banco está buscando recursos de un fondo fiduciario para realizar un estudio de ingeniería de tránsito detallado y específico para Barranco que aportaría recomendaciones a ser implementadas antes de que el Proyecto entre en operación. Entre tanto, la misión de supervisión de diciembre volverá a evaluar la evolución de la

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
		situación en las calles de Barranco y ofrecerá nuevas recomendaciones.
TM2	Se ha eliminado una importante vía de cruce del distrito (Avenida Bolognesi)	**La Administración reconoce que la Av. Bolognesi ha sido modificada para atender primordialmente al transporte público.** La avenida también está abierta a la circulación de automóviles privados en sentido norte. Solamente los automóviles que circulan en sentido sur han sido desviados en forma permanente. Véase también la respuesta a TM1.
TM3	Se ha eliminado un espacio de distribución vehicular interdistrital conocido como Óvalo Balta. Se ha bloqueado el intercambio social y económico que tradicionalmente ha existido entre los distritos de Barranco y Surco.	**El óvalo Balta fue eliminado por el Proyecto y reemplazado por una intersección, haciendo más difícil la comunicación entre Barranco y Surco pero sin bloquearla.** Este cambio se efectuó para mejorar la circulación del sistema de tránsito masivo. Están prohibidos los giros a la izquierda en la ruta que sigue el BRT a fin de darle prioridad a las operaciones del transporte público. **El Proyecto incluye la implementación de un sistema de semáforos destinado a mejorar la operación de las intersecciones.** El Proyecto ha financiado diseños de ingeniería detallados para asegurar que dichos semáforos funcionen adecuadamente.
TM4	El sistema para movilizar el tránsito hacia el distrito interno ha sido destruido, exacerbando el efecto barrera que creó la Avenida Bolognesi y redundando en largas rutas indirectas.	**La Administración considera que el Proyecto reducirá el efecto barrera de la Av. Bolognesi.** El número de buses será menor que antes del Proyecto, lo que permitirá un cruce más seguro de la avenida para peatones y automóviles. Como se señaló en el punto anterior, se implantará un nuevo sistema de semáforos para mejorar la circulación del tránsito en la Av. Bolognesi y sus intersecciones.
TM5	Acceso vehicular a propiedades sobre la Avenida Bolognesi ha sido bloqueado.	**La Administración reconoce que el acceso a algunas propiedades en la Av. Bolognesi ha sido bloqueado.** Este problema fue encarado en la EIA y en el estudio del tránsito de 2005. El estudio de 2005 recomendó ensanchar las aceras en frente de las propiedades que se quedaban sin carriles para automóviles. Los propietarios que tienen automóviles pueden entonces acceder a la esquina más cercana circulando sobre la acera a velocidad reducida. En Europa se usa el mismo recurso en las zonas peatonales a las que deben ingresar automóviles, los que deben circular a muy baja velocidad para estacionar en garajes que ya no cuentan con acceso directo desde la calle. **Protransporte está planificando medidas adicionales para asistir a los propietarios que han perdido el acceso a su garaje.** En junio de 2009 el Banco supo que si bien la mayoría de las propiedades de esta área de la Av. Bolognesi tendrá acceso por automóvil a sus garajes, 12 propiedades ubicadas en el extremo sur de la avenida—donde las aceras se hacen más angostas—perderán dicho acceso. De estas 12 propiedades, cuatro continúan usando sus garajes. Seis personas han vendido sus automóviles y han usado el garaje para abrir pequeños comercios. Protransporte tiene planes para comprar espacios de estacionamiento en la vecindad y permitir que los cuatro residentes que todavía usan automóviles estacionen en ellos pagando un arancel. Para los que han convertido sus garajes en pequeños comercios, Protransporte planifica brindarles asistencia técnica sobre gestión comercial.

B. PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
EA1	No se ha realizado una evaluación de impacto ambiental rigurosa.	**La conclusión de la Administración es que no se han cumplido plenamente los requisitos de la Política Operativa del Banco sobre Evaluación Ambiental, OP 4.01.** **El proceso de preparación y evaluación, en lo que se refiere a la realización de los estudios requeridos, fue conforme a las políticas y procedimientos del Banco. (En la sección sobre el Proceso de Consulta y en los párrafos que siguen se brinda información adicional sobre el proceso de difusión y consulta).** El proceso fue más allá de los requisitos estándar de EIA al realizarse también una SEA a pedido del Banco. Los estudios básicos de ingeniería se iniciaron en agosto de 2002 y el proceso de evaluación ambiental se realizó en forma paralela. En la SEA se adopta un amplio enfoque regional del Programa de Transporte Urbano de Lima en su totalidad, mientras que en la EIA se estudiaron los impactos ambientales específicos de la construcción e implementación del primer corredor para buses seleccionado para su implementación y financiado por el Proyecto. Estos estudios fueron realizados para asegurar una sustentabilidad y solidez ambiental global, identificar impactos ambientales positivos, e identificar y prevenir o mitigar los posibles impactos negativos y los mismos fueron revisados y aprobados por el Banco como parte del proceso de evaluación. **Tanto la SEA como la EIA analizaron opciones y alternativas de localización y diseño de las trazas y las obras, para prevenir o reducir los impactos adversos en la medida de lo posible.** Durante el período de planificación y preparación, se consideraron varias trazas diferentes. La SEA incluye un análisis de diez escenarios alternativos con un horizonte a 20 años, con y sin intervención del proyecto y varias combinaciones de diferentes modos de transporte público. El proceso de la EIA también se basó en un análisis exhaustivo de 11 trazas diferentes, incluida la parte sur del corredor donde está ubicado Barranco. La EIA final, con fecha mayo de 2003, presenta una detallada descripción del Proyecto propuesto. Incluye su ruta exacta y la ubicación de las estaciones, los cambios anticipados en la servidumbre de paso, y recomendaciones para la planificación del servicio. Contempla impactos ambientales y sociales sobre sitios específicos, y describe impactos particulares en el contexto de las condiciones ambientales, económicas y sociales existentes. Una parte significativa del documento está dedicada a medidas detalladas de mitigación. La EIA contiene un PMA a nivel de proyecto, requiriendo la preparación de PMA más detallados y específicos para los distintos lugares, a ser preparados en conjunción con los proyectos finales de ingeniería. Los proyectos y planos de construcción de los cinco segmentos del corredor fueron finalizados en 2006, con los PMA correspondientes. Los contratistas y supervisores tienen la obligación de cumplir estos planes de mitigación. En el caso de Barranco se realizó un análisis de cuatro

		alternativas para la gestión del tránsito.[19] **La Administración reconoce que el proceso de consulta y difusión no cumplió plenamente las normas del Banco.** Si bien se realizaron numerosos eventos de consulta y se difundieron al público documentos clave, la Administración observa que este proceso fue dispar y no satisfizo plenamente los requisitos del Banco. La preparación de la SEA involucró extensas consultas mediante grupos focales con potenciales usuarios y operadores, así como entrevistas en profundidad con otros actores tales como organismos públicos y académicos, para comprender las opiniones y puntos de vista sobre el transporte público y una posible participación de la sociedad civil durante la implementación del programa. Esto se realizó como un proceso continuado: la SEA incluye un Sistema para Gestión Ambiental y detalla un plan para una participación cívica permanente, incluida la difusión de información al público en general y reuniones con grupos afectados.[20] El borrador de la EIA, que comprende los estudios y arreglos de implementación más detallados correspondientes al Proyecto, fue difundido en el país el 10 de febrero de 2003. Se recibieron comentarios hasta el 28 de marzo de 2003. El sitio web donde se publicó la EIA recibió 240 visitas para bajar la EIA y se distribuyeron 45 CD con copias electrónicas del documento. La EIA final permaneció más de un año en el sitio web de Protransporte. Luego fue retirada por razones que no son del conocimiento del Banco. En julio de 2009, el Banco le solicitó a Protransporte que publicara la EIA en su sitio web nuevamente, lo que fue realizado. En lo que se refiere a la difusión a través del Infoshop del Banco, se publicó un resumen de la EIA en inglés durante el proceso de evaluación. La Administración concuerda en que esto no satisface los requisitos de la política del Banco. El Banco corrigió el error presentando la versión completa de la EIA final en español al Infoshop en julio de 2009.
EA2	**PMA** La fase de construcción de la obra no siguió los planes de gestión del tránsito o de gestión ambiental necesarios para reducir o mitigar los impactos negativos de los mismos.	**Protransporte preparó los estudios y planes de manejo requeridos que debían ser usados como base para la fase de construcción. Sin embargo, la Administración concuerda en que la implementación de los programas de mitigación no fue satisfactoria en lo que se refiere a la gestión del tránsito.** Como parte de la supervisión, el Banco contrató a consultores especializados, uno para revisar el PMA correspondiente a los Segmentos I y II del Corredor Sur y realizar una visita de campo al lugar, y otro para revisar el plan de gestión del tránsito. Sus recomendaciones fueron incorporadas a los esfuerzos del Banco a través de la supervisión y el apoyo a la implementación, y se analizan en más detalle en los puntos siguientes sobre la supervisión. El Banco, que visitó el Proyecto durante la construcción de estos segmentos y realizó un seguimiento de los artículos relevantes en los medios peruanos, no recibió información sobre quejas durante la construcción. Como se explicó anteriormente, las demoras y la deficiente implementación de los planes de gestión del tránsito en buena

[19] "Estudio de Impacto Ambiental, Elaboración de Expedientes Técnicos para la Construcción del Corredor Sur."
[20] Para una discusión más detallada sobre la naturaleza y la calidad de la consulta, véase el item separado sobre este punto que sigue y el texto principal.

		medida explican los problemas en Barranco.[21]
EA3	Los impactos directos e indirectos de las obras han socavado completamente la forma de vida de los residentes de Barranco, distorsionando y desmantelando sistemas urbanos y dinámicas socioculturales de larga data.	**La Administración concuerda en que los cambios en los patrones de tránsito y la mayor lentitud en la implementación del Proyecto en comparación con lo esperado han contribuido a la congestión en Barranco, y que efectivamente es posible que Barranco haya sido más afectado que otros Distritos en los que se está implementando el Proyecto.** Como ya se señaló, también hubo otros factores que contribuyeron a cambiar la forma de vida de los residentes. Muchos de los impactos inducidos por el Proyecto sobre el tránsito son de naturaleza temporaria, y la acción más importante para resolver los problemas es asegurar que el Proyecto llegue a la etapa totalmente operativa sin demoras adicionales. Al ponerse fin a los servicios de buses existentes que actualmente ocupan las calles de Barranco se producirá una significativa mejora en la calidad de vida de la comunidad, mientras que la mejora de la semaforización y su sincronización asegurará flujos de tránsito más fluidos. Reconociendo los problemas causados por una deficiente gestión del tránsito, el Banco está apoyando al Prestatario para la realización de estudios adicionales sobre soluciones de gestión del tránsito para Barranco.[22]
EA4	Los impactos negativos de la obra son permanentes, no temporarios, lo que refleja en el hecho de que, hasta la fecha, no se ha implementado en nuestro distrito el sistema vial final (sentido del tránsito, calles abiertas al transporte público, intensidad de flujos, etc.).	**La Administración resalta que la mayoría de los impactos negativos causados por el Proyecto son temporarios.** Hasta que las obras estén finalizadas y el Proyecto plenamente operativo, no es totalmente posible saber si se producirán impactos negativos permanentes. Sin embargo, se espera que una vez que inicie su operación, el Metropolitano mejorará las condiciones de transporte en Barranco, principalmente dado que: (a) reemplazará a una plétora de pequeños buses por un servicio de bus eficiente y confiable; (b) los trayectos en automóvil no se verán interrumpidos por las frecuentes detenciones de los buses para el ascenso y descenso de pasajeros, ya que los nuevos buses están confinados a los carriles exclusivos; (d) se implementará un moderno sistema de señalización de tránsito y una mejor gestión del mismo; y (e) también se espera que el Proyecto genere impactos ambientales positivos dada la menor contaminación atmosférica, en especial con particulados, y menos casos de enfermedades pulmonares en los residentes de Lima, en especial en niños y ancianos. La Administración continuará realizando la supervisión y seguimiento de los impactos temporarios, y apoyará al Prestatario a mitigar los impactos adversos residuales que pudieran existir. **Una vez que el proyecto Metropolitano comience a operar, el número de buses pequeños en la Av. Grau y San Martín se reducirá de manera considerable (véase el Mapa 1).** Sin embargo, la ley nacional establece el mandato del transporte público para las personas que lo necesitan. Esto significa que las dificultades actuales podrían hacerse permanentes si el Metropolitano no entra en operación, o si no se construyen estaciones en Barranco, ya que entonces los servicios de los buses existentes

[21] Los detalles relativos a la gestión del tránsito se analizaron en puntos anteriores de este Anexo.
[22] Véanse los detalles en la sección sobre gestión del tránsito.

		continuarían operando. **El principal cambio permanente en el flujo del tránsito se desprende de los desvíos para los autos que circulan en dirección sur sobre el lado oeste de Barranco. Si bien el cambio es permanente, se espera que esto no signifique un empeoramiento de las condiciones en Barranco.** Según se detalla en otro lugar, una mejor gestión del tránsito, incluidos semáforos mejor coordinados y otros estudios y consultas, contribuirá a mejorar los flujos de tránsito.
EA5	**EIA** Las evaluaciones de impacto ambiental (EIA) deben ser aprobadas por el Ministerio de Transporte y Comunicación (MTC) con arreglo a la Ley 27 446 y de acuerdo con el trámite iniciado por el Municipio de Lima a dicho efecto. En este sentido, debe hacerse notar que estas evaluaciones no fueron aprobadas por el MTC dado que las obras se iniciaron antes de que se obtuviera la certificación ambiental requerida. Además, la institución facultada para aprobar las evaluaciones era el Ministerio de Transporte, no el Municipio de Lima. La evaluación existente no ha sido aprobada por la autoridad competente, el Ministerio de Transporte.	**Si el proceso de aprobación ambiental ha dado o no cumplimiento a la legislación nacional será, en última instancia, tema de decisión del sistema jurídico peruano, en caso de que se presentara una demanda formal.** De acuerdo con la OP 4.01 el trabajo de evaluación ambiental realizado en relación con un proyecto financiado por el Banco "debe tener en cuenta... la legislación nacional" (véase la OP 4.01, párrafo 3). El Proyecto cumplió con los requisitos de las políticas y procedimientos del Banco. **El Banco era consciente de que el marco jurídico peruano para la aprobación de evaluaciones de impacto ambiental no era claro durante el período en el que se estaba evaluando el Proyecto.** [23] Reconociendo las ambigüedades de la legislación nacional, la conclusión del Banco fue que la preparación del Proyecto era sólida y que los procesos locales habían sido apropiados. En 2002, un "Análisis rápido del marco jurídico e institucional ambiental a nivel nacional y municipal" llegó a la conclusión de que la MML tendría dicha facultad, aunque reconocía los conflictos inherentes en la legislación nacional sobre este tema. En la EIA del Proyecto realizada de 2003, estas características de la ley nacional se tuvieron en cuenta explícitamente, concluyendo que la falta de reglamentación de la Ley 27446 creaba un vacío legal para el procesamiento de las EIA de proyectos. En 2003, el MEF analizó todos los aspectos del proyecto, incluidos los arreglos institucionales, y concluyó que eran sólidos[24]. Las discusiones entre Protransporte, la MML y el MTC continuaron durante varios años en relación con quién debía aprobar los PMA subsiguientes más detallados, específicos para los corredores, que fueron desarrollados conforme se cristalizaban los proyectos de infraestructura. La incertidumbre legal persistía al iniciarse las obras en 2007, lo que explica por qué las obras se iniciaron sin una aprobación formal, explícita, de los PMA asociados. El MTC tenía pleno conocimiento del contenido de la

[23] La Ley 27446 de abril de 2001, citada por los Solicitantes, le asignaba la responsabilidad de dicha aprobación a la "autoridad competente", verbigracia el ministerio sectorial nacional relevante, es decir, el MTC (Artículo 18.2 de la Ley). Sin embargo, dado que sus disposiciones no podían ser implementadas plenamente hasta tanto dicha ley fuera suplementada por la reglamentación acompañante, la Ley 27446 contenía una cláusula transitoria (Disposición transitoria única de la Ley) que establecía que dicha responsabilidad fuera asignada de acuerdo con las normas sectoriales correspondientes entonces vigentes, hasta tanto se estableciera la reglamentación (lo que no ocurrió hasta septiembre de 2009, aproximadamente seis años después de la evaluación del Proyecto). La Ley 27446 no especificaba cuáles eran dichas normas sectoriales correspondientes entonces vigentes. Además, la Ley 27446 indicaba que no se podían comenzar obras hasta que dicha "autoridad competente" emitiera un certificado ambiental, pero esta disposición explícitamente no se aplicaba hasta que se emitiera la reglamentación entonces faltante (Artículo 3 de la Ley).
[24] Véase MEF Oficio 910-2003-EF/68.01 del 4 de junio de 2003.

		EIA, la SEA y los PMA, y solicitó una auditoría ambiental una vez que las obras estuvieran terminadas. La Administración reconoce que, independientemente de que se diera cumplimiento o no a la ley local, se mantiene la obligación del Banco de dar cumplimiento a las disposiciones de su propia política operativa relacionada.

C. PROCESO DE CONSULTA

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
CP1	No se realizaron consultas públicas.	**La Administración conviene que el Proyecto no ha dado pleno cumplimiento a los requisitos de las políticas y procedimientos relativos a mecanismos de consulta y quejas.** La Administración considera que la calidad y congruencia del proceso de consulta han sido dispares. Si bien en parte esto es resultado de la complejidad del Proyecto, la Administración concuerda en que se debería haber dedicado una atención más sistemática a la comunicación de información previa a los grupos afectados, recabando y considerando sus aportes, y brindándoles respuestas. **Se han realizado discusiones con la ciudadanía y las comunidades sobre la mejora del transporte en Lima desde los años 1990, comenzando con el programa "Limabus" propuesto.** El Metropolitano tal como se lo conoce en la actualidad ha estado en debate desde los primeros años de la actual década. En 2002, la Alcaldía organizó una exhibición pública de prototipos de los buses y estaciones que fue visitada por cerca de 300.000 personas. La ONG DESCO (Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo) preparó una Evaluación de Beneficiarios, realizando entrevistas y encuestas de posibles beneficiarios en San Juan de Lurigancho, Barranco, Chorrillos y Atocongo. Según lo establece la OP 4.01, durante la preparación del Proyecto, el Prestatario preparó una EIA que estuvo a disposición del público para comentarios en febrero y marzo de 2003. **Los estudios y planos del Proyecto se pusieron a disposición del público, y se organizaron varias reuniones y eventos públicos.** La SEA preparada a mediados de 2003 incluyó una ronda de consultas públicas, grupos focales y entrevistas en profundidad. Un grupo de actores del gobierno, el sector privado, y ONG fueron entrevistados durante la preparación de la SEA. En las entrevistas, se les preguntó a los posibles usuarios sobre sus percepciones en relación con el transporte público, y su visión de un sistema de transporte futuro. Entre 2004 y 2005, como requisito del Proyecto, una firma consultora especializada preparó un estudio de línea de base para el Metropolitano. La metodología para realizar este estudio comprendió la realización de encuestas de hogares entre octubre y noviembre de 2004. Se realizaron más de 3.000 encuestas, de las cuales al menos 250 se hicieron en Barranco. Se hicieron otras encuestas directamente en las áreas en las que estarían ubicadas las futuras estaciones del Metropolitano. Entre los datos recabados figura información sobre las percepciones relativas a los sistemas de transporte urbano existentes en comparación con el sistema de transporte futuro. En 2004-2005 se realizó un estudio de evaluación y gestión del tránsito que identificó los desvíos específicos que deberían ser implementados en

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
		Barranco para adecuarse a los cambios derivados del Metropolitano. Una de las alternativas consideradas en el estudio fue una propuesta de la Municipalidad de Barranco.[25] También se encuentran en curso consultas sistemáticas y planes para reubicar el mercado de flores de Barranco. **Si bien se realizaron varios eventos de consulta, la Administración concuerda con los Solicitantes en el sentido de que este proceso no dio suficiente participación a los miembros de la comunidad en Barranco.** Durante la fase inicial de preparación no se hicieron entrevistas o grupos focales específicamente en Barranco. En términos más generales, las consultas y su documentación no han cumplido con las normas de buena práctica. **La responsabilidad de realizar las consultas con las comunidades afectadas ha sido delegada en los contratistas de la construcción. La Administración señala que esta práctica puede haber dado como resultado la falta de una interacción sistemática entre Protransporte y los actores locales, y que no está clara la supervisón del proceso por parte de Protransporte.** Esta debilidad también se refleja en los mecanismos para presentar reclamos y solicitar resarcimientos, que también son responsabilidad de los contratistas de la construcción. Siguiendo la práctica habitual, Protransporte les asigna al contratista y al supervisor la responsabilidad de recibir reclamos de residentes afectados. Sin embargo, los residentes no tenían información clara sobre los mecanismos disponibles para atender a las quejas. La Administración considera que se necesita un enfoque más estructurado, transparente y coordinado en forma centralizada. En 2009, Protransporte comenzó a desarrollar un sistema mediante el cual la comunidad puede presentar sus reclamos, incluida la apertura de una oficina de promoción social en Barranco en abril de 2009.[26] Sin embargo, este mecanismo aun no ha implementado totalmente un procedimiento claro para atender a las quejas y darles respuesta. **Conforme se hacían evidentes los problemas de implementación y las objeciones de la comunidad en 2008, Protransporte interactuó con los grupos afectados en Barranco para atender a sus inquietudes.** Los impactos negativos en las comunidades y en particular la congestión en Barranco eran evidentes para fines de año, cuando se registraron en la prensa las primeras quejas. En forma subsiguiente, se organizaron varias reuniones con la Municipalidad de Barranco, otras autoridades municipales y miembros de los grupos afectados. **Durante la supervisión, el Banco ha interactuado con las autoridades del Proyecto para fortalecer la calidad del proceso de consulta.** Desde el comienzo, el Banco requirió que un Oficial de Comunicaciones formara parte del personal clave de Protransporte. A mediados de 2007, el Banco le enfatizó a Protransporte la importancia de mejorar su estrategia de comunicación, involucrando a todos los grupos de interés. Desde la

[25] El estudio brinda detalles de la solución propuesta y discute en detalle la alternativa acercada por la Municipalidad de Barranco.
[26] El personal del Banco ha recomendado que Protransporte publicite activamente la existencia de esta oficina (y otras similares en otras áreas).

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
		segunda mitad de 2008, el Banco ha interactuado de manera consistente y activa con Protransporte en relación con los problemas en Barranco. Personal del Banco ha participado en diversas reuniones con diferentes actores según se resume en CP4 y en el Anexo 3. La seriedad del involucramiento del Banco con Protransporte en ese sentido se refleja en el hecho de que en abril de 2009 el Banco condicionó la emisión de una no objeción a obras de mejora del espacio urbano en Barranco al que Protransporte realiza consultas significativas sobre los diseños en el Distrito. Protransporte no ha presentado aún evidencia de las consultas. **La Administración considera que se necesita un enfoque más estructurado, transparente y coordinado en forma centralizada para atender las quejas y reclamos.** Por lo tanto, el Banco trabajará con el Prestatario para mejorar la fiscalización, apoyo y calidad de las consultas locales, y para establecer un sistema mejor estructurado para la mediación y la resolución de reclamos. Esto está reflejado en el Plan de Acción de la Administración.
CP2	El Proyecto no ha dado cumplimiento a los mecanismos de consulta pública establecidos por la ley peruana.	**La cuestión de si el proceso de consulta ha dado o no cumplimiento a la legislación nacional será, en última instancia, tema de decisión del sistema jurídico peruano, en caso de que se presentara una demanda formal.**
CP3	.. [no] se le comunicó al público información adecuada sobre el estatus del proyecto en forma oportuna.	**La Administración concuerda con el reclamo de los Solicitantes en el sentido de que la disponibilidad y oportunidad de la información no siempre fueron satisfactorias.** No siempre se ha encontrado disponible información. Por ejemplo, el personal del Banco advirtió que cierta información del Proyecto previamente publicada en el sitio web de Protransporte había sido bajada en 2007, y solicitó que volviera a publicarse. Esto se hizo a principios de 2009. La Administración también concuerda con que la información sobre las demoras en la implementación del Proyecto y la necesidad de extender los desvíos no fue adecuadamente comunicada a los grupos afectados. **Protransporte ha mejorado de manera significativa la calidad de sus actividades de difusión y comunicación.** Como ejemplos de lo anterior, Protransporte ha: - Contratado a una firma para ayudar a implementar el programa de difusión de información (2006). - Desarrollado un "*banner*" informativo móvil, paneles y stands de información, y folletos informativos que fueron exhibidos y distribuidos en distintas áreas de la ciudad. - Presentó el Proyecto en reuniones comunitarias informales, y distribuyó a las comunidades afectadas folletos con el cronograma de construcción y los desvíos temporarios, antes del comienzo de las obras. - Instaló una apropiada señalización de los desvíos ocasionados por la construcción antes de que se iniciaran las obras en 2007 (véase el Anexo 6). - Organizó un concurso de pintura infantil especial para generar concientización sobre el sistema, entre otras actividades. - Solicitó que la Municipalidad de Barranco difundiera información

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
		sobre el estado del Proyecto.[27] - Incluyó continuamente información referida al Proyecto en el sitio web de Protransporte. **El Banco ha asesorado constantemente a Protransporte sobre alternativas para mejorar los procesos de comunicación y consulta, así como sobre temas técnicos tales como la implementación del Proyecto.** Estos esfuerzos se describen en más detalle en los puntos sobre supervisión que aparecen más abajo.
CP4	[…] expresamos nuestra más profunda indignación por el destrato sufrido por el distrito de Barranco durante el proceso de implementación del Proyecto de Transporte Urbano de Lima (P035740), que ignoró los reclamos presentados desde un principio por la falta de consideración de las negativas consecuencias que ha tenido, debido a la deficiente ejecución, sobre los residentes locales.	**La Administración reconoce la deficiente comunicación entre las autoridades del Proyecto y los Solicitantes, y la falta de éxito hasta ahora en alcanzar soluciones aceptables para todas las partes.** La Administración conviene en que se debería haber hecho más para interactuar con las comunidades locales, como se indicó previamente. **Desde la recepción de quejas de residentes de Barranco en la segunda mitad de 2008, Protransporte ha adoptado distintas iniciativas para atender a las demoras en la implementación y las deficiencias en la comunicación.** Como resultado se han producido algunas mejoras, pero sin alcanzar aun un nivel satisfactorio. **El Banco ha continuado asesorando y facilitando la interacción entre Protransporte y las comunidades locales.** Se ha establecido un diálogo continuado entre los Solicitantes y el Banco. La participación del Banco ha sido apreciada por los Solicitantes.[28] El apoyo y participación del Banco en el proceso se analizan en más detalle más abajo, en la sección sobre supervisión.

D. Recursos Culturales Físicos

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
PCR1	El aumento en vehículos cambiará el carácter residencial de muchas calles, lo que conducirá al desarrollo de nuevos distritos comerciales, erosionando el carácter residencial del	**La Administración considera que el Proyecto ha cumplido los requisitos de la OP 4.11 sobre Recursos Culturales Físicos, para lo cual el respeto a la legislación e instituciones locales es un principio central.** Como parte del proceso de clasificación del Proyecto de Transporte Urbano de Lima se identificaron dos sitios en particular de

[27] Oficio No. 183-2009 MML/IMPL/GG actualizando a la Municipalidad de Barranco en relación con el estado de la racionalización de la ruta para buses y solicitando que la Municipalidad de Barranco compartiera la información con sus ciudadanos.

[28] En su Solicitud de Inspección, los Solicitantes confirmaron que "hemos recibido respuesta oportuna a nuestras solicitudes (con referencia al Banco)" y "Debemos hacer notar que gracias a la intervención del Banco Mundial y el BID, la Municipalidad de Lima declaró su disposición a formar una mesa de diálogo para atender a estos problemas".

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
	distrito y las condiciones que permiten preservarlo como un distrito declarado histórico.	valor histórico y cultural: el centro de Lima (que también es Patrimonio de la Humanidad por UNESCO), y el Área de Barranco-Chorrillos (debido a su significado histórico y características arquitectónicas). El INC ha ejercido la fiscalización y ha estado directamente involucrado en el Proyecto y no se realizarán obras con un posible impacto sobre el patrimonio cultural sin su aprobación. **La EIA y la SEA incluyeron un detallado análisis de las áreas del Proyecto, incluido el Distrito de Barranco.** Tanto la EIA como la SEA concluyeron que no existían probables impactos negativos permanentes sobre sitios específicos, pero dada la naturaleza histórica de Barranco, se recomendaron acciones especiales. En el diseño del Proyecto se evitaron la expropiación de tierras y los impactos en viviendas históricas. Se eliminó el tránsito de vehículos privados en el carril en dirección al sur en la avenida principal y se lo derivó a otras calles del Distrito precisamente para evitar la necesidad de ampliar la servidumbre de paso y perder recursos culturales físicos existentes. El Proyecto también incluye una actividad de mejoramiento del espacio urbano destinada a preservar la naturaleza histórica, específicamente para el centro del Distrito y las áreas peatonales existentes. Tal como se expone bajo CP1, el Banco todavía no ha emitido su no objeción a la contratación de dichas obras, que está pendiente de mayores consultas públicas. **La Administración es consciente de que la congestión en Barranco ha afectado de manera desproporcionada algunas áreas del Distrito.** La Administración reconoce que el Proyecto es parcialmente responsable del aumento temporario del tránsito durante la construcción y como resultado de la demora en el inicio de las operaciones.[29] Los aumentos del tránsito en el vecindario también se explican por el aumento en las inversiones en infraestructura pública en 2008 que incluyeron reparaciones no anunciadas en redes de servicios públicos.[30] Además, las actuales leyes de zonificación en Barranco permiten el desarrollo comercial y la construcción de comunidades residenciales de alta densidad, particularmente frente a la playa. Además, la propiedad de vehículos en Lima se incrementó de manera sustancial durante los últimos 10 años, contribuyendo a los crecientes niveles de congestión que han afectado no sólo a Barranco, sino también a toda el área de Lima metropolitana.[31] Protransporte ha adoptado medidas para reducir el impacto en Barranco como consecuencia de los desvíos requeridos para la construcción (véase la sección sobre Gestión del Tránsito).

[29] En la sección sobre Gestión del Tránsito se brinda un resumen completo de este tema.
[30] Los detalles se incluyen en la Sección sobre Gestión del Tránsito de esta Matriz de la Respuesta.
[31] Las estadísticas publicadas por el MTC muestran que el parque vehicular que opera en el área Metropolitana Lima-Callao se ha incrementado en más del 30 por ciento en el período 2000-2008. Las estimaciones para 2009 indican que se producirá un crecimiento adicional del 4,4 por ciento, lo que haría ascender el crecimiento acumulativo para 2000-2009 a más del 37%.

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
PCR2	Los impactos directos e indirectos de las obras han causado daños irreparables al patrimonio arquitectónico del distrito, declarado Distrito Histórico por el Instituto Nacional de Cultura.	**La Administración considera que si bien el Proyecto ha redundado en impactos directos e indirectos, no ha causado daños irreparables al patrimonio arquitectónico del Distrito.** De conformidad con la OP 4.11, la EIA y la SEA abordaron los posibles impactos en los recursos culturales físicos tanto en el centro de Lima como en Barranco, según se indicó anteriormente. Estos estudios sugirieron medidas para proteger dichos recursos culturales, por ejemplo, imponiendo que el INC aprobara los diseños del Proyecto. **El personal del Banco ha interactuado en forma constante con Protransporte para asegurar que las actividades del Proyecto en Barranco respetaran el patrimonio arquitectónico.**[32] Por ejemplo, actualmente el Banco tiene pendiente su no objeción a acciones ulteriores en el subcomponente del Proyecto referido a mejoras del espacio urbano en Barranco hasta tanto los diseños sean discutidos y aceptados por los diferentes grupos de interés.[33] **Al leal entender de la Administración, Protransporte ha cumplido con las normas establecidas por el INC.** En marzo de 2009, el INC aprobó, sujeto a unas pocas recomendaciones, el proyecto preliminar de las estaciones en el centro de Lima y Barranco. La aprobación surgió al cabo de varias iteraciones entre Protransporte y el INC. Está pendiente la aprobación final del INC para comenzar la construcción de estas estaciones específicas.
PCR3	El tránsito en sentido sur que solía circular a través del distrito ha sido desviado por el Distrito Histórico de Barranco, designado por el Instituto Nacional de Cultura como un área protegida, conduciendo a la erosión del tejido urbano.	**La Administración concuerda en el sentido de que el tránsito vehicular privado en sentido sur será desviado en forma permanente a través del Distrito de Barranco. La Administración señala que esto fue identificado en la EIA, y que el Proyecto incluyó actividades para mitigar el impacto, con particular énfasis en Barranco dada su importancia histórica y cultural.** Los diseños finales y la EIA del sistema BRT en Barranco mostraron la necesidad de desviar el tránsito en forma permanente a través del Distrito, a fin de evitar el reasentamiento y conservar viviendas históricas en la Av. Bolognesi. La servidumbre de paso existente solamente permitía tres carriles en dirección norte (BRT y dos para vehículos privados) y un carril en sentido sur (BRT). Los vehículos privados que circulen hacia el sur serán desviados en forma permanente a través de otras calles. Como parte del Proyecto se encargó y completó un plan integral de gestión del tránsito. El plan identificó varias alternativas y llegó a la conclusión de que la alternativa implementada causaría el menor impacto a la naturaleza histórica de Barranco.[34] **Personal del Banco interactúa activamente con Protransporte para fortalecer la implementación de la estrategia de gestión del tránsito.**

[32] En diciembre de 2007, Protransporte y el Banco acordaron que el diseño de las estaciones del BRT en Barranco no debía interferir con el patrimonio arquitectónico del Distrito. Protransporte ha celebrado un convenio de cooperación con la Facultad de Arquitectura peruana para desarrollar diseños preliminares de conformidad con las normas locales.

[33] En marzo de 2009 el Banco le recomendó a Protransporte que se postergara el proceso licitatorio hasta tanto las actividades fueran consultadas con la comunidad en Barranco y consideradas aceptables por ésta.

[34] Municipalidad de Lima-Protransporte. Estudio de Tránsito del Área Sur de Lima. TARYET. Marzo de 2005.

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
		La misión de supervisión del Banco en marzo de 2009 incluyó un consultor en gestión del tránsito que recomendó una serie de acciones fácilmente implementables para aliviar los impactos temporarios del Proyecto (véase la sección sobre Gestión del Tránsito más arriba).

E. EVALUACIÓN

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
AP1	En distintas cartas y comunicaciones al Banco entre febrero y julio de 2009, los vecinos de Barranco han argumentado que el proyecto no estaba bien elaborado. [Nota: esta no es una cita directa de la solicitud formal ni de la Notificación de Registro del Panel]	**La Administración concluye que el Banco ha dado cumplimiento a los requisitos de la Política del Banco (OMS 2.20) en términos generales.** Con respecto a los aspectos conceptuales, financieros, económicos y comerciales, la preparación y evaluación del Proyecto cumplió plenamente los requisitos de la OMS 2.20. Apoyando el innovador concepto de BRT que contribuirá al desarrollo de un sistema de tránsito masivo urgentemente necesario para Lima, es probable que el Proyecto tenga un efecto catalítico; este es uno de los objetivos principales de los préstamos del Banco que se menciona en la OMS. También tiene un fuerte foco en la pobreza, al mejorar las condiciones de transporte para las personas de bajos ingresos. **Sin embargo, el Proyecto no estaba listo para la implementación en oportunidad de su aprobación.**[35] En retrospectiva, el supuesto de que distintos temas pendientes se resolverían rápidamente resultó ser excesivamente optimista. Por ejemplo, se produjeron demoras en la finalización de los documentos licitatorios en concordancia con las normas sobre adquisiciones del Banco y el BID, y como consecuencia, las primeras licitaciones para la construcción de los carriles exclusivos para buses recién se emitieron a fines de 2006. También resultó claro que la capacidad de implementación y coordinación, en particular en las áreas de gestión ambiental y social requerían un significativo fortalecimiento. **La evaluación de riesgos durante la preparación reconoció problemas tales como la falta o discontinuidad de la cooperación interinstitucional e intragubernamental durante la implementación.** El Documento de evaluación de proyecto cita ocho riesgos que podían demorar o inhibir la implementación del proyecto. Tres de éstos se relacionan con la falta de capacidad institucional de los organismos del gobierno de Lima; estos riesgos anticiparon bien las debilidades en la implementación del proyecto, que redundaron en demoras excesivas y relaciones deficientes con algunos distritos municipales, tales como Barranco. Dos riesgos reflejaban inquietud con respecto al compromiso de la Administración de la Ciudad hacia el proyecto; estos riesgos continuaron vigentes hasta el año 2006, aproximadamente, cuando el Alcalde estableció como prioridad en el área del transporte la extensión de la línea férrea urbana en lugar del Metropolitano.

[35] Un indicador de los temas que todavía estaban pendientes de una resolución satisfactoria a la fecha de aprobación del Proyecto era el alto número de condiciones para su vigencia.

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
		Los demás riesgos contemplan aspectos específicos de las operaciones de los buses en Lima; en el primer semestre de 2010, cuando el Metropolitano entre en operación, se verá si la inquietud sobre la resistencia de los operadores de los buses convencionales se materializa o no.

F. SUPERVISIÓN

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
SUP1	Reiteramos nuestra preocupación con respecto a estos hechos [citados más arriba], que han sido informados y documentados en las numerosas ocasiones que hemos contactado al Banco para dejar sentadas nuestras quejas.	**Desde la perspectiva de la Administración, el Banco ha sido sensible y proactivo en la atención a las preocupaciones de los Solicitantes.** Ha existido un diálogo constructivo entre los Solicitantes y el Banco. El Banco ha respondido a todas las comunicaciones, efectuadas a través de correo electrónico, conversaciones telefónicas, videoconferencias, cartas, e interacciones personales. Las comunicaciones escritas y sus respuestas están archivadas en IRIS. Personal del Banco también se reunió con representantes de la asociación vecinal Salvemos Barranco durante dos misiones de supervisión. **La Administración entiende que los representantes comunitarios en Barranco no se oponen al principio del transporte público o los objetivos globales del Proyecto. Sin embargo, preferirían que no se derive el tránsito a través de Barranco, y quieren mejores comunicaciones y consultas.** Salvemos Barranco ha propuesto soluciones alternativas: En el corto plazo, permitir que los automóviles compartan los carriles exclusivos para buses en la dirección sur. En el mediano plazo, la propuesta plantea la construcción de un túnel[36] para los carriles exclusivos para buses y el tránsito en sentido sur. El tránsito de automóviles en dirección sur se cursaría por los carriles de superficie. En el largo plazo, el grupo propuso continuar la autopista Av. Paseo de la República hacia el sur, a través de la Municipalidad de Surco, para aliviar el tránsito de automóviles que debe atravesar Barranco. **Se están considerando diferentes propuestas para atender a los**

[36] Véase Municipalidad de Lima-Protransporte, Estudio de Tránsito del Área Sur de Lima. TARYET, marzo de 2005. Sobre la base de las condiciones corrientes, este estudio aconseja no emprender un túnel, primordialmente debido al costo y el limitado número de beneficiarios. Sin embargo, si el tránsito de automóviles aumenta esto podría reconsiderarse, en especial si los costos se pueden compensar con el cobro de peajes.

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
		problemas de Barranco, y el Banco ha financiado servicios de facilitación para permitir que las partes lleguen a un acuerdo. Hasta ahora, la posición de las autoridades ha sido que el túnel propuesto podría ser demasiado costoso, y favorecería a los usuarios de automóviles en lugar de al mayor número de personas a quienes beneficia el transporte público. **El Banco continuará buscando las mejores soluciones para la gestión del tránsito en general, y los problemas de Barranco en particular.** El Banco está buscando una donación de fondos para apoyar un estudio de ingeniería del tránsito más detallado en el área de Barranco, así como un estudio urbano integral para sugerir medidas de revitalización urbana con orientación al tránsito.
SUP2	Hemos recibido respuestas oportunas a nuestros pedidos. Sin embargo, todas ellas insisten en destacar los futuros beneficios del Proyecto, sin tener en cuenta los impactos negativos que se han producido, que ni siquiera fueron mencionados en la EIA que vuestra institución recibió como parte de los requisitos para emitir los préstamos correspondientes.	**La Administración concuerda en que las respuestas a las cartas se han centrado en los futuros beneficios del Proyecto, ya que los actuales problemas en Barranco son mayormente temporarios.** La operación efectiva del Metropolitano aliviará de manera significativa los actuales problemas de congestión. **La EIA presentada para la aprobación del préstamo sí abordaba el impacto en Barranco debido a los desvíos permanentes del tránsito.** Se realizó un estudio detallado del tránsito, como se expuso en las secciones anteriores sobre Evaluación Ambiental y Gestión del Tránsito.
SUP3	Debemos hacer notar que gracias a la intervención del Banco Mundial y el BID, el Municipio de Lima declaró su disposición a formar una mesa de diálogo para atender estos temas. Sin embargo, hasta ahora no ha avanzado en esta intención de una manera clara y eficaz.	**La Administración aprecia que los Solicitantes reconozcan los esfuerzos del personal del Banco.** A continuación se presentan algunos ejemplos de los esfuerzos de supervisión y participación del Banco: - Las cartas de los Solicitantes fueron contestadas directamente, ya sea por el Gerente de Proyecto o el Director de País para Perú. - Integrantes del equipo de supervisión del Proyecto de Transporte Urbano de Lima se reunieron con representantes del grupo para sostener un diálogo sobre los impactos del Proyecto. (2 y 19 de marzo de 2009) - El Banco ha contratado un facilitador independiente para actuar como enlace entre Protransporte y los Solicitantes a fin de mejorar la relación y atender las preocupaciones de las comunidades, así como establecer la mesa de diálogo acordada en junio. - El 11 de junio de 2009, el Banco Mundial y el BID se reunieron con integrantes de Salvemos Barranco, y algunos de los Solicitantes, para discutir los problemas en Barranco con Protransporte y la MML. - El 11 de agosto de 2009 en respuesta a un correo electrónico de uno de los Solicitantes fechado 31 de julio de 2009, el gerente de proyecto confirmó la entrega de documentos adjuntos al correo y designó al Especialista Social Superior en la oficina de Lima como el punto de contacto con el grupo Salvemos Barranco. - El 24 de agosto de 2009, el Líder del Sector de Desarrollo Sustentable y el Especialista Social Superior en la oficina de Lima se reunieron con los Solicitantes para discutir buenas prácticas para la “Mesa de Diálogo” acordada en la reunión del 11 de junio de 2009. - El 2 de septiembre de 2009 el Banco recibió una carta de los Solicitantes agradeciéndole al Banco su positiva intervención. - El 3 de noviembre de 2009, el Director para el País y el Oficial de

Nº	Reclamo/Tema	Respuesta
		Comunicaciones, junto con representantes del BID, se reunieron con miembros de Salvemos Barranco y representantes de la Municipalidad de Barranco para discutir el estado del Proyecto. **A pesar de distintos esfuerzos positivos, la Administración observa que se requieren esfuerzos adicionales.** Un ejemplo de esto es el desarrollo de un sistema más sólido de mediación y resolución de quejas para el Proyecto. Esto está reflejado en el Plan de Acción que se incluye como parte de esta Respuesta. El equipo del Banco ha mantenido informada a la Administración de la situación mediante los ISR; la calificación correspondiente a Participación Pública descendió de moderadamente satisfactoria a moderadamente no satisfactoria.

Anexo 2.
Descripción de los Proyectos del BIRF y el FMAM

Proyecto del BIRF

Componente 1: Mejoras de movilidad y ambientales (US$ 99,92 millones en total; US$ 37,94 millones BIRF). Este componente apunta a: (i) construir 28,6 km de carriles segregados exclusivos para buses; (ii) repavimentar carriles para tránsito mixto adyacentes a los nuevos carriles exclusivos para buses; (iii) instalar señalización vial horizontal y vertical en los corredores; (iv) mejorar la semaforización en la vecindad inmediata de los corredores; (v) construir estaciones y terminales de buses; (vi) construir garajes y talleres para buses, excluyendo el equipamiento que será financiado por los concesionarios de los buses; (vii) implementar centros de control, para monitorear y dirigir las operaciones en los carriles exclusivos para buses; (viii) pavimentar y hacer otras mejoras en las vías alimentadoras hacia las dos terminales de buses, con una longitud aproximada de 50 km; incluido, bajo la donación del FMAM, la construcción de aceras y bicisendas para mejorar las condiciones de acceso al sistema de carriles segregados exclusivos para buses; (ix) desarrollar medidas de seguridad vial en los corredores, las vías alimentadoras, y las calles ubicadas en su área de influencia directa; y (x) mejorar el tránsito peatonal y vehicular en cinco áreas sensibles, y recuperar el espacio público, con énfasis en la interfase entre los corredores, los peatones y los usuarios de los carriles exclusivos para buses. Además, (xi) relocalizar un mercado de flores en Barranco y brindar asistencia a vendedores callejeros informales afectados por las mejoras en el corredor; (xii) implementar mitigación ambiental en la terminal final en el sur que está cerca de la zona ambientalmente sensible de los Pantanos de Villa; (xiii) implementar y lanzar la operación de un sistema mejorado de monitoreo de la calidad del aire; (xiv) desarrollar e implementar parcialmente una estrategia de seguridad vial; y (xv) desarrollar un proyecto piloto que potencie la introducción en Perú de un métodos de desguace de vehículos más amistosos con el medio ambiente (cofinanciado por el préstamo del Banco Mundial y la donación del FMAM, véase más abajo).

Componente 2: Mitigación social y participación comunitaria (US$ 5,75 millones; US$ 1,63 millones BIRF). Este componente se relaciona con el trabajo con los actores vinculados con el programa de transporte urbano y comprende cuatro áreas de actividad: (i) consulta comunitaria, incluidos usuarios y operadores, para aumentar la concientización y apropiación del nuevo sistema, incluida educación en seguridad vial durante la implementación y las fases iniciales de operación de los carriles exclusivos para buses; (ii) mitigación de los impactos negativos en los actuales operadores de buses: para aquellos que reingresarían al sector, a través de readiestramiento de conductores y voceadores y préstamos para emprendimientos en pequeña escala a fin de brindar servicios vinculados con el nuevo sistema (por ejemplo, actividades de mantenimiento de rutina y limpieza); y para quienes abandonen el sistema a través de programas de readiestramiento y colocación, en colaboración con los programas existentes del Ministerio de Trabajo; y (iii) apoyo técnico a operadores externos al sistema para fortalecer sus capacidades gerenciales y profesionales, incluida planificación de rutas, provisión de servicios, mantenimiento, seguridad vial, conocimiento de normas y leyes, etc.

Componente 3: Fortalecimiento institucional (US$ 4,77 millones; US$ 1,5 millones del BIRF). Este componente se ocupa de las funciones de regulación, monitoreo y control del transporte público urbano mediante: (i) el desarrollo e implementación de una política de transporte público, incluida su reglamentación y marco de fijación de políticas, así como su administración, operación, monitoreo y control; (ii) la creación formal, asistencia técnica y capacitación de Protransporte, la entidad responsable de implementar las operaciones de los carriles exclusivos para buses; (iii) asistencia técnica y capacitación a EMAPE, la entidad responsable de implementar las obras físicas en el marco del Proyecto; (iii) asistencia técnica y capacitación a la DMTU y la policía, con énfasis en las normas del transporte público y su monitoreo, control y aplicación; y (iv) monitoreo y evaluación de la operación de los carriles exclusivos para buses y el Proyecto.

Componente 4: Estudios y supervisión de la construcción (US$ 8,58 millones; US$ 3,48 millones del BIRF). Este componente incluye: (i) supervisión de las obras físicas antes descriptas; (ii) estudios de factibilidad económica y ambiental así como la preparación de los proyectos de ingeniería final para expandir la red de carriles exclusivos para buses más allá de los 28,6 km financiados por el Proyecto; y (iii) evaluaciones de impactos sociales del nuevo sistema, en coordinación con la estrategia de reducción de la pobreza en curso de preparación con apoyo del Banco. Este último formaba parte de un mecanismo integral de monitoreo y evaluación que usaría indicadores cualitativos y cuantitativos para cada uno de los subcomponentes. Las técnicas aplicadas incluyeron tableros de control de usuarios para medir el desempeño del transporte público; evaluaciones de beneficiarios usando entrevistas estructuradas y discusiones en grupos focales; y evaluaciones de impacto en la pobreza usando encuestas de hogares y vinculación con datos calificados de los métodos antes mencionados.

Componente 5: Administración del programa (US$ 6,53 millones, financiado íntegramente con fondos de contrapartida). Este componente incluye los gastos operativos de las instituciones responsables de la administración del Proyecto y la implementación de las operaciones de los carriles exclusivos para buses, es decir Protransporte y EMAPE.

Componente 6: Separación de niveles en la Plaza Grau (US$ 10 millones, financiado íntegramente con fondos de contrapartida). A principios de 2004, la MML inició la reconstrucción de la Plaza Grau, una de las intersecciones más activas de Lima y un nodo central de los carriles exclusivos para buses a ser financiados por el Proyecto. Se requería una separación por niveles de los movimientos de tránsito contrapuestos a fin de insertar el carril exclusivo para buses en el extremo norte del Paseo de la República, reduciendo de este modo los carriles para circulación de automóviles de tres a dos en cada dirección. Este componente fue íntegramente financiado por la Municipalidad, pero formaba parte integral del Proyecto global.

Componentes del Proyecto del FMAM

Componente A. Racionalización de la flota de transporte público (US$ 1,7 millones del FMAM). Este primer componente apuntaba a racionalizar los servicios de transporte público y brindar oportunidades para reducir el tamaño de la flota que operaba en ese momento en Lima (más de 55.000 buses, la mayoría de los cuales eran sumamente

contaminantes y obsoletos). Este componente fue dividido en tres subactividades: (i) brindar incentivos financieros a través de un Fondo de Garantía de Créditos (y, en consecuencia, préstamos a bajo costo) a los concesionarios de buses para alentarlos a retirar un mayor número de vehículos de transporte público obsoletos y contaminantes; (ii) programas de apoyo destinados a mitigar los impactos sociales de este programa en el empleo (programas de capacitación, acceso a microcréditos) en coordinación con el préstamo; (iii) apoyo a un proyecto piloto que potenciaría la introducción en Perú de métodos de retiro de vehículos con un menor impacto ambiental y que desarrollara la capacidad local requerida para asegurar que la adopción de estos nuevos métodos fuera sustentable.[37]

Componente B. Rehabilitar y expandir la red de ciclorrutas Lima-Callao (US$ 4,18 millones, FMAM). Por medio de este componente, el Proyecto apuntaba a rehabilitar y expandir la red corriente y resolver los problemas en la red existente, vinculados con el tránsito y la seguridad personal, la baja calidad del diseño de ingeniería en algunos lugares, y la falta de información y comunicación sobre el tema. Este componente incluía tres subactividades: (i) llevar a cabo las mejoras físicas requeridas en la red existente y extenderla para aumentar su conectividad, brindar instalaciones para el estacionamiento de bicicletas e instalar "ciclomódulos" para mejorar el atractivo de las bicisendas; (ii) realizar una campaña de promoción del uso de bicicletas; y (iii) reactivar el programa de crédito inactivo denominado Plan Bici para la compra de bicicletas, dándole una mayor flexibilidad y haciéndolo aplicable al financiamiento de pequeñas empresas vinculadas con las bicicletas (esta actividad se llevaría a cabo sin apoyo financiero de la donación del FMAM pero su alcance y diseño fueron definidos usando fondos del FMAM en la fase de preparación).

Componente C. Llevar a cabo un programa de fortalecimiento institucional sobre transporte sustentable (US$1,1 millón). Este componente apuntaba a incorporar consideraciones relativas al cambio climático y el medio ambiente en los procesos de toma de decisiones, pero también fortalecería las capacidades técnicas de los equipos municipales a cargo de la planificación del transporte y que eran actores del Proyecto.

Componente D. Gestión, monitoreo y evaluación, estrategia de replicación y costos administrativos (US$ 950.000). El Proyecto incluía un amplio componente de monitoreo y evaluación basado en indicadores cualitativos y cuantitativos de desempeño para cada uno de los subcomponentes. Estos indicadores incluían encuestas de usuarios del transporte público y de bicicletas y evaluaciones de impacto, datos de uso de transporte público, datos

[37] Durante la implementación de la donación del FMAM, la MML expresó dudas acerca del Fondo de Garantía de Créditos y el esquema de desguace de buses según había sido definido originalmente. Posteriormente, el Gobierno de Perú solicitó que este componente fuera reemplazado por un estudio para elaborar una estrategia global para integrar varios corredores de BRT—que en los últimos años habían sido propuestos en forma adicional al Metropolitano—entre sí y con la línea propuesta de trenes urbanos. Se procesó una reestructuración de segundo orden en 2009, y las actividades del Componente A han sido redefinidas: ahora se centran en "realizar un estudio para integrar y racionalizar el sistema de transporte público en el área metropolitana de Lima-Callao. Una firma consultora internacional comenzó el trabajo en septiembre de 2009.

de seguridad vial, recuentos generales del tránsito en rutas troncales y de buses en rutas de transporte público dadas en concesión. La estrategia de replicación iba a ser diseñada durante la primera mitad del período de implementación del Proyecto y se aplicaría en la segunda mitad. Debían invitarse a Lima alcaldes y técnicos de ciudades peruanas secundarias para realizar visitas de campo y sostener conversaciones con sus contrapartidas de Lima, además de organizarse seminarios sobre transporte sustentable en sus ciudades, con la participación de los actores del Proyecto de Lima. Este componente incluía US$ 87.000 para costos operativos.

Anexo 3.
Consulta y participación de partes interesadas

Fecha	Descripción	Participantes
2002		
Enero	Publicado en el Infoshop: Informe del FMAM sobre el Proyecto de Transporte de Lima - Perú	
Agosto	Presentación del Cliente sobre las consultas en curso, divulgación pública de los planos del Metropolitano, y Evaluación de Beneficiarios con la participación ciudadana mediante entrevistas y grupos focales preparados por DESCO (ONG).	Banco Mundial (BM), MML
Noviembre	Presentación y discusión de los diseños preliminares del Metropolitano preparados por GETINSA/TARYET incluidas las alternativas al BRT con particular referencia a la traza de Barranco. Los diseños se ajustaron para minimizar los impactos en el área.	BM, MML
2003		
Febrero	Comienza el período de consulta sobre la EIA.	
Marzo	Finaliza el período de consulta sobre la EIA a fines de marzo (ver más detalles en el Anexo 4).	
Abril	SEA en preparación con extensos debates con los grupos afectados para identificar impactos y acciones de mitigación (Se incluyó a Barranco como uno de los grupos afectados).	
Mayo	Protransporte preparó el Plan de Mitigación Social para los Operadores de buses desplazados, sobre la base de los debates con las partes interesadas.	
Junio	Documento de Información del Proyecto de Transporte de Lima publicado en el Infoshop del BM.	
Junio	El BM asesora a Protransporte en la necesidad de difundir públicamente la EIA y el Plan de Acción de Reasentamiento (PAR).	
Junio	Publicación de la Hoja de Datos Integrados de Salvaguardias (ISDS), Resumen de la EIA y el PAR en el Infoshop del BM.	
Noviembre	Publicación del Documento de Evaluación de Proyecto en el Infoshop del BM.	
Diciembre	El BM aprobó el Proyecto de Transporte de Lima.	
2004		
Junio	Se acuerda el Convenio de garantía L7209-PE publicado en el Infoshop del BM.	
Junio	Se acuerda el Convenio de Préstamo L7209-PE publicado en el Infoshop del BM.	
Julio	Se publica en el Infoshop el Convenio de Subvención del FMAM TF052856.	
Octubre/Noviembre	Encuestas y grupos focales con los usuarios y operadores de buses realizados para un Estudio de Línea de Base (incluido el grupo focal específico de Barranco).	
2005		
Marzo	El Estudio de línea de base para el COSAC 1 (corredor segregado de buses de alta capacidad) presentado incluye grupos de consulta y un grupo focal específico en Barranco.	
2006		
Septiembre	La Asociación el Paraíso (Mercado de Flores de Barranco) y	Protransporte, Asociación

Fecha	Descripción	Participantes
	Protransporte acuerdan trabajar en una solución para la reubicación. Protransporte presenta planes para la reubicación.	El Paraíso
2007		
Febrero	Protransporte discute y negocia con la Empresa Municipal Inmobiliaria de Lima (EMILIMA) la venta de tierras para la reubicación del mercado de flores según lo solicitado por la Asociación.	
Julio	Protransporte trabaja durante todo el mes con la Asociación para reunir el anticipo, obtener el financiamiento y negociar la venta de tierras con EMILIMA y los sindicatos que dijeron estar interesados en la tierra.	
Septiembre	Con el apoyo de Protransporte, la Asociación de Comerciantes logra asegurarse la nueva ubicación para el mercado de flores y desarrollar un plan para llevar a cabo la reubicación y apoyar a los miembros en el desarrollo de mejores prácticas comerciales.	
Octubre	Carta de la Asociación de comerciantes del mercado de flores en Barranco reconociendo el apoyo de Protransporte en el transcurso del proceso de reubicación.	
2008		
Marzo	El BM y Protransporte discuten problemas emergentes con las EIA y el MTC.	BM, Protransporte
Junio	Los Especialistas en Comunicación del BM visitan Protransporte para brindar asistencia técnica destinada a revisar su estrategia de comunicación.	Protransporte, Especialistas en Comunicación del BM
Julio	Videoconferencia entre los Especialistas en Comunicación del BM y Protransporte para coordinar el Plan de Acción de Comunicaciones.	Protransporte, BM
Agosto	Un grupo de ciudadanos residentes en Barranco envía a la Municipalidad de Barranco una carta con varios reclamos (algunos directamente relacionados con el Metropolitano).	
Octubre	Reunión con la Municipalidad de Barranco y ciudadanos para informarles acerca del Metropolitano. Protransporte recibió consultas, reclamos y comentarios acerca de los impactos del Proyecto.	Protransporte, Municipalidad de Lima, Municipalidad de Barranco, Grupos afectados en Barranco
Octubre	Protransporte presenta a una misión de supervisión del BM cómo están avanzando la implementación del Proyecto, el plan social y la estrategia de comunicación.	Protransporte, BM
Octubre	El personal del BM presenta recomendaciones acerca de la estrategia de comunicación de Protransporte.	
Octubre	Reunión con partes interesadas para discutir las reparaciones de las calles en Barranco.	Protransporte, GTU, MML, Municipalidad de Barranco, SEDAPAL, Contratistas y Supervisores de Obras
Octubre	Protransporte recibe una carta de los ciudadanos de Barranco con reclamos acerca del Proyecto y como seguimiento a las cartas previamente enviadas a la Municipalidad de Barranco.	
Noviembre	Reunión para discutir las acciones tomadas para abordar los reclamos de los ciudadanos en Barranco.	Protransporte, Municipalidad de Barranco
Noviembre	Reunión para discutir las obras para el mejoramiento de los espacios urbanos y la reubicación del mercado de flores.	Protransporte, Vecinos de Av. Grau en Barranco
Diciembre	El Oficial de comunicaciones del BM en Lima invita a Protransporte a participar en la Conferencia “La comunicación en los proyectos de desarrollo”.	
Diciembre	Reunión para desarrollar una propuesta para la reestructuración del	Protransporte, GTU,

Fecha	Descripción	Participantes
	tránsito en Barranco.	Municipalidad de Barranco
2009		
Enero	Revisión de la Actualización de la Estrategia de Comunicación de Protransporte. Discusión de los problemas relacionados con Barranco y la situación actual.	Protransporte, Oficial de Comunicación del BM
Enero	Discusión de los reclamos vinculados con el Proyecto en Barranco, y acuerdo sobre la profundización de las discusiones técnicas.	Protransporte, Municipalidad de Barranco
Enero	Propuesta técnica de los nuevos patrones de tránsito para el Distrito de Barranco.	Protransporte, GTU, Municipalidad de Barranco
Enero	Sesión informativa y de preguntas y respuestas sobre el Metropolitano en Barranco.	Protransporte, Ciudadanos de Barranco
Enero	Presentación de cambios propuestos en los Patrones de Tránsito en Barranco.	Protransporte, Ciudadanos de Barranco
Febrero	Manifestación pacífica organizada por el Movimiento Salvemos Barranco[38] y residentes de la zona.	
Febrero	Carta de Protransporte a la Municipalidad de Barranco acerca de la Racionalización de las Ruta de Buses y solicitando la divulgación de información a la ciudadanía.	
Febrero	Carta de Protransporte a Salvemos Barranco respecto de las acciones tomadas para aliviar los problemas en Barranco.	
Febrero	Discusión acerca de las acciones tomadas para mejorar la situación en el Distrito.	Protransporte, Municipalidad de Barranco, ciudadanos de Barranco
Febrero	Visita de campo para evaluar las alternativas para el tránsito privado en el Distrito de Barranco	Protransporte, Municipalidad de Barranco
Marzo	Videoconferencia: Diálogo acerca de los impactos del Metropolitano en el Distrito de Barranco.	BM, Protransporte, MML Municipalidad de Barranco, Salvemos Barranco
Marzo	Misión de Supervisión y Reunión con representantes de Salvemos Barranco para abordar la problemática vinculada con el Metropolitano.	BM, Salvemos Barranco
Marzo	Discusiones sobre la Estrategia de Comunicación con Protransporte y una firma consultora.	BM, Protransporte, Ma-yo-Pro Perú
Abril	Informe Final de Tránsito preparado por el Ingeniero de Tránsito del BM con recomendaciones para aliviar la congestión en el Distrito de Barranco.	
Junio	Reunión de partes interesadas con los representantes de Salvemos Barranco para debatir problemas.	BM, Protransporte, MML, Municipalidad de Barranco, Salvemos Barranco
Junio	Confirmación de participación en la Mesa de Diálogo con representantes de los ciudadanos de Barranco.	Protransporte
Julio	Debate acerca de la Mesa de Diálogo y los próximos pasos a seguir.	Protransporte, Salvemos Barranco
Agosto	Difusión y debate del enlace en relación con los reclamos de los ciudadanos del Distrito de Barranco.	BM, Protransporte
Agosto	Debate acerca de la Mesa de Diálogo y guía para participar	BM, Salvemos Barranco

[38] Salvemos Barranco es el nombre utilizado por un grupo de residentes de Barranco que han hecho oír sus quejas respecto de los efectos del Metropolitano en el Distrito de Barranco. Los Solicitantes son miembros de este grupo.

Perú

Fecha	Descripción	Participantes
Agosto	Se confirma el interés del BM en el proceso de diálogo entre la Municipalidad de Lima y Salvemos Barranco, y discusión de los temas de la EIA del Proyecto Metropolitano.	BM, Defensor del Pueblo peruano, Municipalidad de Barranco
Septiembre	Almuerzo en el que se confirma el interés de Protransporte en contar con un facilitador para promover el diálogo entre Protransporte y grupos de interés tal como Salvemos Barranco y confirmar la disposición del BM a brindar apoyo financiero para facilitar la contratación de dicho facilitador.	BM, Protransporte
Septiembre	Presentación de los instrumentos del WBG que pueden usarse para apoyar los planes de desarrollo de entidades subnacionales como la MML. El WBG repite que está dispuesto a usar toda la gama de instrumentos del Grupo para seguir brindando apoyo al Metropolitano, en especial para ayudar a fortalecer el manejo de las relaciones con los grupos de interés (se discutió el posible apoyo del WBG al proceso de desguace de buses/construcción de capacidad para los proveedores de servicios de transporte privados que serán desplazados por el Metropolitano).	BM, CFI, Protransporte, MML
Septiembre	Seguimiento de la Estrategia de Comunicación.	BM, Protransporte
Octubre	Solicitud al Panel de Inspección del Banco Mundial referida a los impactos negativos del Metropolitano en el Distrito de Barranco.	
Noviembre	Reunión del Director para el País del BM con el Alcalde y residentes de Barranco.	BM, Municipalidad de Barranco, Residentes de Barranco.

** Participación adicional de grupos de interés: A la fecha, no existe documentación de otros eventos que forme parte del legajo del Proyecto. Al leal saber y entender de la Gerencia ha habido intercambios durante todo el transcurso de la implementación del Proyecto que no se incluyen en esta tabla debido a la falta de documentación.

Anexo 4.
Línea de tiempo de la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)

Actividad	Observaciones
Resumen del proceso de EIA durante la preparación del Proyecto.	Se realizaron una serie de análisis ambientales durante la preparación del Proyecto, entre ellos: (a) SEA del Programa de Transporte en Lima, realizada por ECSA Ingenieros (Perú); (b) EIA específica del corredor que abarca la primera fase de inversión del programa, elaborado por GETINSA (España); y (c) lineamientos ambientales para el desguace de buses, efectuado por SWISSCONSULT (Suiza). En conjunto, estos documentos abarcan todos los temas ambientales relevantes. Se presentaron al Banco para su revisión y se los encontró satisfactorios en relación con su tratamiento de las Políticas de Salvaguardias ambientales y sociales y otros lineamientos relevantes del Banco. Todos los documentos se debatieron públicamente en varios foros y se encuentran disponibles al público para su revisión.
Evaluación Ambiental Estratégica (SEA), solicitada por el Banco. El Prestatario contrató a ECSA Ingenieros para realizar el estudio. El Banco recibió un borrador el 19 de mayo de 2003, con revisiones basadas en los comentarios aportados por el Banco y Protransporte. Se presentó al Banco el 23 de mayo de 2003 un borrador final de la SEA y el PMA relacionado.	La SEA apuntaba a orientar el manejo ambiental del programa como un todo durante las etapas de planeamiento, construcción y operación. La SEA analizó los marcos sociopolíticos, regulatorios e institucionales y evaluó las posibles implicancias económicas, sociales, ambientales y territoriales del programa. Basado en un diagnóstico detallado tanto a nivel regional como específico, se llevó a cabo un análisis integral basado en escenarios alternativos. Se realizó una ronda de consultas públicas, incluidos grupos focales y entrevistas en profundidad. Finalmente, la SEA presentó un Sistema de Gestión para el Manejo Ambiental. La SEA analizó los siguientes impactos, beneficios y riesgos del programa: • Alteración del uso de la tierra tanto en áreas urbanas como rurales; • Mejoras en la competitividad y eficiencia económica de la ciudad; • Reducción de los costos en transporte y impactos en las economías externas; • Mejora en la calidad de servicio y cultura del transporte; • Desplazamiento involuntario de comercios y personas: • Reducción de la contaminación urbana; • Mejora en la percepción pública relativa al medio ambiente urbano; • Insuficiencias en el marco institucional y jurídico; y • Fortalecimiento del sistema de transporte urbano. Se hicieron consultas sobre la SEA a través de grupos focales y entrevistas en profundidad con partes interesadas. Los grupos focales incluyeron usuarios de las rutas de transporte y operadores. Se entrevistó a personas de distintas agencias para entender las opiniones, percepciones e ideas acerca del transporte público y la posible participación de la sociedad civil durante la implementación del programa.
EIA específica para el corredor. GETINSA-TARYET realizó el estudio como parte de los Estudios de Factibilidad. El Banco recibió el borrador final el 22 de mayo de 2003.	Se abordaron los impactos específicos relacionados con los carriles exclusivos para buses mediante una EIA específica para el sitio. La EIA presentó un análisis de los impactos relacionados con el diseño del corredor y aquellos provocados por la construcción y la operación. La EIA presenta un Marco de Manejo Ambiental con programas específicos para mitigar los impactos. *Impactos ambientales* La mayoría de los impactos identificados en la EIA se deben a la fase de construcción del Proyecto. Entre ellos se incluyen: aumento en los niveles de contaminación sonora, del aire, el suelo y el agua, limitaciones en la

Actividad	Observaciones
	circulación del tránsito, interrupciones en los servicios, daño a las zonas verdes existentes, y otros. Los posibles impactos durante la operación incluyen contaminación del aire, sonora, del suelo y del agua desde las terminales y estacionamientos en las áreas de mantenimiento, aumento de la presión en el área protegida de Pantanos Villa, y aumento de accidentes debido a un diseño inadecuado. Entre los beneficios ambientales previstos por la EIA se incluye una racionalización del sistema de transporte público, una disminución en el tiempo de viaje, y una reducción de la contaminación sonora y del aire. *Impactos sociales* La EIA identificó como principales impactos sociales a aquellos relacionados con el empleo y la seguridad social. Se analiza el impacto en términos de desplazamiento y/o reducción del comercio informal. Entre los beneficios sociales planteados en la EIA se incluye una mejora en la comodidad y seguridad de los pasajeros, la generación de empleo durante la construcción y operación, una nueva cultura relacionada con el transporte, y una nueva cultura cívica participativa. *Impactos en el patrimonio cultural* El único sitio arqueológico reconocido que está cerca del corredor es la Pampa de Cueva, ubicado en la intersección de la Avenida Túpac Amaru y la Avenida Las Américas. También se menciona que los centros históricos y culturales tanto de Lima como de Barranco-Chorrillos afectados por el Proyecto se encuentran protegidos legalmente por el INC. La EIA observa que la construcción tendrá impactos negativos temporarios en Barranco pero anticipa que ni la construcción ni la operación tendrán un impacto negativo permanente en ninguno de los sitios mencionados. *Impactos ambientales y lineamientos para el desguace de buses* Los lineamientos se desarrollaron para garantizar que el programa de desguace de vehículos se implemente de manera amigable con el medio ambiente, garantizando un adecuado desguace de los buses, reuso y rehabilitación de las partes y disposición final. Entre los posibles impactos del desguace físico de los buses se incluye: contaminación del agua y suelo debido a un inadecuado manejo y disposición de los residuos sólidos y líquidos, incluidas piezas que contengan materiales peligrosos tales como metales pesados, y una gestión inadecuada de las operaciones de reciclaje. **Principales características del PMA** El Proyecto integra aspectos ambientales en todos sus componentes. Se consideran proyectos especiales de renovación urbana para las áreas de Caquetá, los centros históricos de Lima y Barranco, y apoyo al proyecto de Pantanos de Villa. En el Resumen Ejecutivo de la EIA publicado en el Infoshop se presenta una matriz con todas las actividades consideradas en el PMA, incluidas las recomendaciones de la SEA y la EIA, los presupuestos para la implementación de los diversos programas de mitigación, las responsabilidades institucionales, y el cronograma. Se organizaron varios talleres de consulta sobre la EIA durante su elaboración y fue publicada en el sitio Web de Protransporte. Durante la preparación del Proyecto se hicieron más de 240 descargas del documento, y se solicitaron y distribuyeron más de 45 CD entre las partes interesadas. En los talleres de noviembre de 2002, en los que estuvieron presentes actores de muchas áreas,

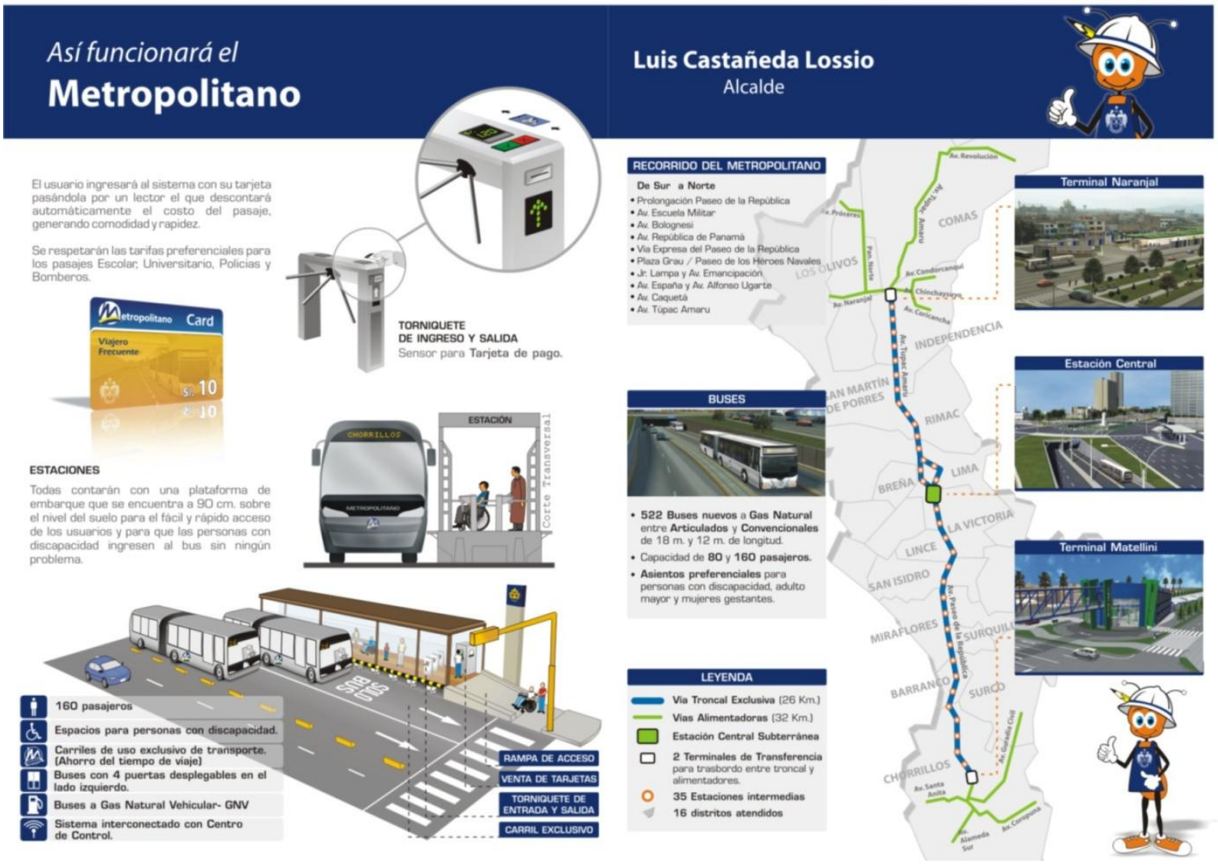
Actividad	Observaciones
	se debatieron los lineamientos para el desguace de buses Los Lineamientos se publicaron en el sitio Web del FONAM (www.fonamperu.org).
Evaluación de suficiencia del PMA y los mecanismos de monitoreo a la fecha de la evaluación.	Si bien todas las actividades que forman parte del PMA son importantes para garantizar la sustentabilidad del Proyecto, ciertas actividades clave en el PMA tiene plazos estrictos para asegurar su implementación de manera oportuna según la legislación nacional y las políticas del Banco. • Se desarrollan procedimientos para hallazgos fortuitos antes de convocar cualquier licitación para las obras; • Manual de construcción con especificaciones ambientales aprobadas por el Banco antes del llamado a licitación para obras (forma parte de los pliegos de licitación estándares que el Banco aprueba); • Diseño del programa Pantanos y comienzo de su implementación antes de la firma del contrato para la parte sur del corredor; • El plan de mitigación para los operadores debe estar aprobado antes de abrir el proceso de licitación para las concesiones. El plan debe tener un cronograma según el cual se haya dado asistencia a todas las personas afectadas antes de comenzar la operación de los corredores; • El plan de mitigación para el comercio informal debe estar aprobado antes de abrir el proceso de licitación de las obras. El plan debe contar con un cronograma según el cual se haya dado asistencia a todas las personas antes de firmar el contrato; y se debe haber completado y negociado el diseño final del plan de reasentamiento con todas las personas afectadas antes de abrir el proceso de licitación para ese segmento del corredor; todas las personas deben haber sido reubicadas antes de la firma del contrato para las obras. Protransporte es el organismo responsable de monitorear la implementación del PMA. El organismo de ejecución cuenta con un departamento responsable de la implementación y monitoreo del PMA, con las competencias adecuadas. Un auditor independiente supervisará la implementación del PMA, informando de manera directa al Banco tres veces al año. El auditor deberá monitorear todos los aspectos del PMA. Durante la implementación se realizará una evaluación de impacto en los beneficiarios, en la cual se desarrollará una estrategia integrada para identificar y abordar los impactos sociales del Proyecto propuesto en las áreas de influencia y se creará un marco para incorporar la participación de varias categorías de actores durante las diversas etapas del ciclo del Proyecto.
Divulgación de los documentos de salvaguardia antes de la Evaluación del 13 de junio de 2003.	El 13 de junio de 2003, se envió al Infoshop del Banco Mundial un resumen de la evaluación ambiental, igual a la que aparece en el Anexo 11 del PAD más una tabla con el PMA y los presupuestos, para cumplimentar los requisitos de difusión. No se publicaron en el Infoshop ni la EIA ni la SEA completas si bien fueron revisadas por el Banco.
Autorización para la Evaluación por parte de la Unidad Regional de Salvaguardias (QAT) mediante un memorando de fecha 17 de junio de 2003.	El memorando establece que tanto el Resumen Ejecutivo de la EIA como la EIA deben estar en el Infoshop antes de la Evaluación, pero indica que sólo se debía disponer de copias del Resumen de la EIA y el PAR disponibles al público localmente para su revisión en una o más ubicaciones apropiadas.
La Evaluación del Proyecto comenzó el 24 de junio de 2003, según lo establecido en SAP.	

Actividad	Observaciones
Memorando de la QAT del 17 de octubre de 2003 autorizando las Negociaciones.	La QAT estableció algunas condiciones: (a) Autorización de la QAT para el Manual de Operaciones (OM) como condición de efectividad; (b) observa que el Convenio de Préstamo hace referencia a la implementación del Proyecto según el OM, pero que no menciona específicamente al PMA, y por lo tanto solicita que el Convenio de Préstamo y el Convenio TF del FMAM sean revisados para hacer mención explícita del PMA. Las Actas de Negociación firmadas el 24 de octubre de 2003 hacen explícita mención a la adopción del PMA y del Plan de Mitigación Social por parte del Prestatario.
Noviembre de 2004, autorización del Banco para Términos de Referencia adicionales para EIA/PMA puntuales específicos como condición de efectividad.	El Banco contrató a un consultor para revisar los Términos de Referencia correspondientes a EIA y PMA específicos para sitios/obras. En un correo electrónico del consultor se mencionaba que dichos Términos de Referencia eran una condición de efectividad establecida por la QAT, pero esta condición no se menciona en el memorando de la Etapa de Evaluación de la QAT. El consultor señalaba que los Términos de Referencia, luego de las revisiones, eran aceptables para el Banco y cumplían la condición de efectividad. El consultor también observaba que durante la implementación sería muy importante revisar el marco de PMA desarrollado por Protransporte para garantizar el adecuado manejo de los impactos ambientales y sociales.
Misión de supervisión en temas ambientales y sociales, del 31 de octubre al 2 de noviembre de 2005.	Se contrató a un consultor para llevar a cabo la misión, cuyos objetivos eran: (a) visita de campo a los Corredores Norte y Sur, y (b) convenio con varios actores acerca de la autoridad ambiental adecuada para revisar las EIA y obtener los permisos ambientales necesarios antes de la ejecución de las obras. En relación con las visitas de campo, el consultor informó, entre otras cosas, que: (i) Protransporte ya tenía el permiso del INC para la construcción de la Estación Central; (ii) en relación con el Corredor Sur (incluido Barranco), era importante observar que la estrechez del espacio para las obras tendría como resultado impactos negativos en el vecindario durante la construcción, y por tal motivo sería importante coordinarse bien con la policía de tránsito para crear una estrategia apropiada que permitiera reducir dichos impactos negativos temporarios. En cuanto a los permisos ambientales para obras específicas, durante la misión se mantuvo una reunión con la participación de Protransporte y DGASA/MOPT, y se llegó a las siguientes conclusiones: (a) la DGASA aceptó ser la responsable, y no la Municipalidad, de producir dichos permisos (esto concuerda con la opinión informal de la CONAM acerca del tema); (b) la DGASA solicitó la opinión del Banco sobre las EIA que ya había recibido y revisado, con el objeto de acelerar su propia aprobación de dichos estudios. El especialista ambiental acordó enviar dicha información a la DGASA; (c) Protransporte se comprometió a preparar una presentación de todos los estudios ambientales a la DGASA y enviarles todos los documentos finales con los comentarios del Banco, como forma de dar comienzo al proceso de licencias; y (d) una vez que se alcanzara un acuerdo sobre quién era legalmente responsable, y se determinara que la DGASA era la autoridad ambiental del Proyecto y la aprobación final de los estudios, Protransporte le enviaría al Banco toda la evidencia necesaria para la no objeción.
El Banco revisa y comenta las EIA/PMA de los sitios específicos para los Segmentos I y II del Corredor Sur en agosto y octubre de 2005.	Revisión por parte del mismo consultor que participó en la misión mencionada anteriormente. Algunos de los comentarios relevantes en agosto de 2005 fueron: (a) la EIA debe ser más explícita respecto de los impactos negativos durante la construcción e incluir el presupuesto para el PMA; (b) los resultados de la EIA se presentaron en algunas tablas que no estaban incluidas en los documentos; (c) era necesario que se trabajara en el presupuesto para el PMA ya que se necesitaba incluir los presupuestos específicos para cada componente del PMA; (d) era necesario que el PMA

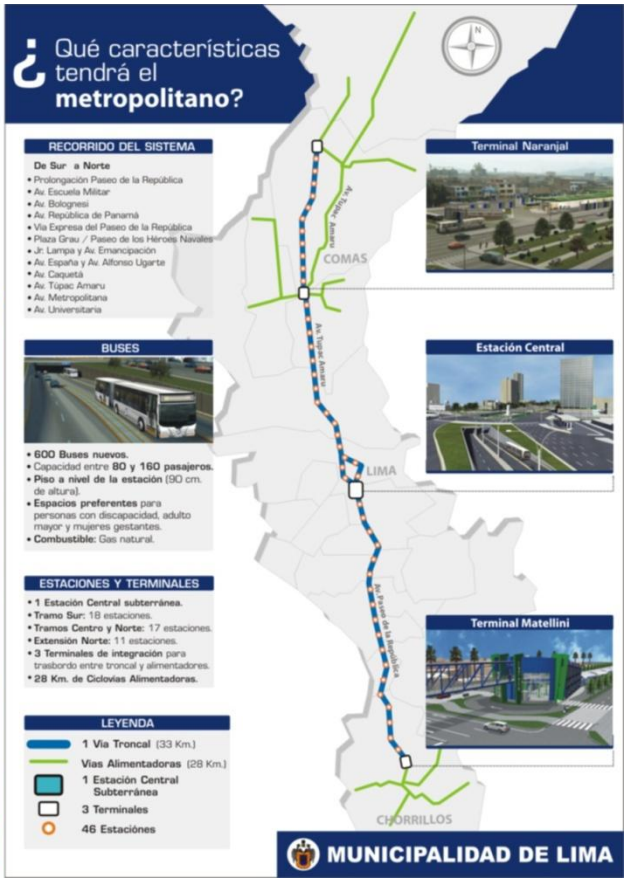
Actividad	Observaciones
	incluyera un Plan de Comunicación Estratégico para informar a la comunidad acerca del Proyecto, las medidas para el control de tránsito durante la ejecución de las obras, etc.; (e) gran parte de la documentación se enfocaba en los diagnósticos… era necesario cubrir más los planes de mitigación efectivos. En octubre de 2005 algunos de los comentarios eran: (i) necesidad de corregir varios errores por "copiar y pegar", y (ii) expresar en forma más clara quién hará qué cosa, y necesidad de fijar los montos presentados para los presupuestos del PMA en los Segmentos I y II.
Febrero de 2007, Protransporte presenta varias EA a DGASA/MTC	Luego de las discusiones que se realizaron a fines de 2005 respecto de las responsabilidades legales para la aprobación de la EIA del Proyecto, Protransporte presentó a la DGASA todas las EIA del Proyecto en febrero de 2007. En ese momento, no se habían promulgado las regulaciones necesarias de la Ley 27.446 de abril de 2001 y por ende el MTC aún no tenía la facultad legal de aprobar las EIA. El MTC aceptó entonces la información presentada por Protransporte y acordó que se debía realizar una auditoría ambiental posterior una vez finalizadas las obras para verificar el cumplimiento de los diversos PMA del Proyecto. En septiembre de 2009 finalmente se reglamentó la Ley.

Anexo 6.
Folletos informativos distribuidos por Protransporte

Luis Castañeda Lossio,
Alcalde de Lima, lo dijo: el Metropolitano es...
MODERNO
Nueva flota de buses con un sistema de pago electrónico.
SEGURO
Sistema de vigilancia, monitoreo y personal de seguridad.
ACCESIBLE
Facilidades de acceso para personas con discapacidad, de de tercera edad y mujeres gestantes.
ECOLÓGICO
Buses a gas natural, reduciendo así la contaminación ambiental.
AHORRO DEL TIEMPO DE VIAJE
Exclusiva infraestructura vial que permitirá reducir los tiempos de viaje. El pasajero contará con información real de las frecuencias y horarios.
MUNICIPALIDAD DE LIMA
PROTRANSPORTE
Instituto Metropolitano Protransporte de Lima
www.protransporte.gob.pe
Metropolitano
El transporte moderno de Lima
Unirá 16 distritos, de Chorrillos a Comas!
Construyendo
Luis Castañeda Lossio
Alcalde
MUNICIPALIDAD DE LIMA


Así funcionará el
Metropolitano
Luis Castañeda Lossio
Alcalde
El usuario ingresará al sistema con su tarjeta pasándola por un lector el que descontará automáticamente el costo del pasaje, generando comodidad y rapidez.
Se respetarán las tarifas preferenciales para los pasajes Escolar, Universitario, Policías y Bomberos.
Metropolitano Card
Viajero Frecuente
TORNIQUETE DE INGRESO Y SALIDA
Sensor para Tarjeta de pago.
ESTACIONES
Todas contarán con una plataforma de embarque que se encuentra a 90 cm. sobre el nivel del suelo para el fácil y rápido acceso de los usuarios y para que las personas con discapacidad ingresen al bus sin ningún problema.
ESTACIÓN
Corte Transversal
160 pasajeros
Espacios para personas con discapacidad.
Carriles de uso exclusivo de transporte. (Ahorro del tiempo de viaje)
Buses con 4 puertas desplegables en el lado izquierdo.
Buses a Gas Natural Vehicular- GNV
Sistema interconectado con Centro de Control.
RAMPA DE ACCESO
VENTA DE TARJETAS
TORNIQUETE DE ENTRADA Y SALIDA
CARRIL EXCLUSIVO
RECORRIDO DEL METROPOLITANO
De Sur a Norte
• Prolongación Paseo de la República
• Av. Escuela Militar
• Av. Bolognesi
• Av. República de Panamá
• Vía Expresa del Paseo de la República
• Plaza Grau / Paseo de los Héroes Navales
• Jr. Lampa y Av. Emancipación
• Av. España y Av. Alfonso Ugarte
• Av. Caquetá
• Av. Túpac Amaru
BUSES
• 522 Buses nuevos a Gas Natural entre Articulados y Convencionales de 18 m. y 12 m. de longitud.
• Capacidad de 80 y 160 pasajeros.
• Asientos preferenciales para personas con discapacidad, adulto mayor y mujeres gestantes.
LEYENDA
Vía Troncal Exclusiva (26 Km.)
Vías Alimentadoras (32 Km.)
Estación Central Subterránea
2 Terminales de Transferencia para trasbordo entre troncal y alimentadores.
35 Estaciones intermedias
16 distritos atendidos
Terminal Naranjal
Estación Central
Terminal Matellini
COMAS
LOS OLIVOS
INDEPENDENCIA
SAN MARTÍN DE PORRES
RIMAC
LIMA
BREÑA
LA VICTORIA
LINCE
SAN ISIDRO
MIRAFLORES
SURQUILLO
BARRANCO
SURCO
CHORRILLOS

Metropolitano
Mejor transporte para una mejor calidad de vida.
MÁS RÁPIDO
El metropolitano contará con una nueva flota de buses reduciendo los tiempos de viaje sin aumentar los costos.
MÁS SEGURO
El metropolitano contará con un moderno sistema de video vigilancia y personal de seguridad.
ECOLÓGICO
El metropolitano reducirá la contaminación con el uso del Gas Natural Peruano.
Porque MENOS TIEMPO viajando, significa MÁS TIEMPO con los tuyos.


¿Qué características tendrá el metropolitano?
RECORRIDO DEL SISTEMA
De Sur a Norte
• Prolongación Paseo de la República
• Av. Escuela Militar
• Av. Bolognesi
• Av. República de Panamá
• Vía Expresa del Paseo de la República
• Plaza Grau / Paseo de los Héroes Navales
• Jr. Lampa y Av. Emancipación
• Av. España y Av. Alfonso Ugarte
• Av. Caquetá
• Av. Túpac Amaru
• Av. Metropolitana
• Av. Universitaria
BUSES
• 600 Buses nuevos.
• Capacidad entre 80 y 160 pasajeros.
• Piso a nivel de la estación (90 cm. de altura).
• Espacios preferentes para personas con discapacidad, adulto mayor y mujeres gestantes.
• Combustible: Gas natural.
ESTACIONES Y TERMINALES
• 1 Estación Central subterránea.
• Tramo Sur: 18 estaciones.
• Tramos Centro y Norte: 17 estaciones.
• Extensión Norte: 11 estaciones.
• 3 Terminales de integración para trasbordo entre troncal y alimentadores.
• 28 Km. de Ciclovías Alimentadoras.
LEYENDA
1 Vía Troncal (33 Km.)
Vías Alimentadoras (28 Km.)
1 Estación Central Subterránea
3 Terminales
46 Estaciones
Terminal Naranjal
Estación Central
Terminal Matellini
COMAS
LIMA
CHORRILLOS
MUNICIPALIDAD DE LIMA

Perú

MUNICIPALIDAD DE LIMA

COMUNICADO

Estimados vecinos:

La Municipalidad de Lima viene ejecutando los trabajos de construcción del Corredor Metropolitano en el distrito. Para un mejor desarrollo de estas obras, se recuerda a los vecinos que los horarios coordinados con la Municipalidad de Barranco para el recojo de basura, son desde las 10 pm. hasta las 9 am.

Asimismo, se les recuerda que esta PROHIBIDO ARROJAR BASURA Y DESMONTE EN LA OBRA, para evitar la contaminación del medio ambiente, malos olores y enfermedades.

Cualquier información adicional, le agradeceremos se acerque a nuestras oficinas ubicadas en la Av. Francisco Bolognesi 602 - Barranco ó llámenos a los teléfonos 247-9598 y 99839-5412.

Apóyenos a conservar limpia las áreas de obra y el distrito de Barranco. Desde ya agradecemos su colaboración.

CONSORCIO ALTESA + EIVISAC

ALTESA CONTRATISTAS GENERALES

EIVISAC

Construyendo

Metropolitano
El transporte moderno de Lima

¡Gracias por dejarnos trabajar!

MUNICIPALIDAD DE LIMA

COMUNICADO

Estimados vecinos:

La Municipalidad de Lima viene ejecutando los trabajos de construcción del Corredor Metropolitano en Barranco y Chorrillos. Parte de estos trabajos son el cambio de redes y conexiones domiciliarias en la Av. Bolognesi a cargo de la empresa ALTESA – ELVISAC.

No se deje sorprender por personas inescrupulosas que quiera pretender cobrar por este servicio. Estos trabajos son GRATUITOS.

Cualquier información adicional, le agradeceremos se acerque a nuestras oficinas ubicadas en la Av. Francisco Bolognesi 602 - Barranco ó llámenos a los teléfonos 9983-33120 y 9983-95412.

CONSORCIO ALTESA + EIVISAC

ALTESA CONTRATISTAS GENERALES

EIVISAC

Construyendo

Metropolitano
El transporte moderno de Lima

¡Gracias por dejarnos trabajar!

Perú

Metropolitano
OBRAS AV. BOLOGNESI - BARRANCO
CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR SUR TRAMO II - 3ra. ETAPA
PRUEBA
PLAN DE DESVÍOS
11 FEB.
INICIO DE OBRA
13 FEB.
LEYENDA
Zona de Obra
Desvío Norte - Sur
Desvío T. Público (S - N)
Desvío T. Privado (S - N)
Acceso a viviendas
Av. Bolognesi
Ov. Balta
Av. República de Panamá
Plaza Bautista
Plaza Raymondi
Boulevard
Parque Municipal
Municipalidad de Barranco
Colegio Mercedes Indacochea
Estadio Alvez Chipoco
¡Gracias por dejarnos trabajar!
Luis Castañeda Lossio
Alcalde
Construyendo
MUNICIPALIDAD DE LIMA

MUNICIPALIDAD DE LIMA
AV. BOLOGNESI
EN OBRA
NUEVAS PISTAS PARA UN NUEVO TRANSPORTE
Estimado vecino de Barranco, continuando con las obras del METROPOLITANO, el nuevo sistema de transporte de Lima, le informamos que estamos próximos a realizar obras del Corredor Sur Tramo II en la Av. Bolognesi desde la Av. Independencia hasta el Ov. Balta.
Las obras empezarán los primeros días del mes de enero en horario diurno, facilitando los accesos a los hogares y negocios de la zona.
¡Gracias por dejarnos trabajar!
Metropolitano
El nuevo sistema de transporte
ANTES
DESPUÉS
Luis Castañeda Lossio
Alcalde de Lima
Construyendo

Metropolitano
Mejor transporte, para una mejor calidad de vida.
PLAN DE DESVÍOS SECTOR AV. ESCUELA MILITAR
- CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR SUR TRAMO II -
BARRANCO
Estadio Municipal de Barranco
VILLA MILITAR
Centro de Instrucción Militar del Perú
EMCH
Escuela Militar de Chorrillos
Coliseo Mariscal Cáceres
Hospital de la Solidaridad
Plaza Lima Sur
SAN TADEO
Penal Santa Mónica
Av. Escuela Militar
Prlg. Av. Paseo de la República
Av. F. Terán
Av. F. Terán
Av. Bolognesi
Jr. 28 de Julio
Colegio Mercedes Indacochea
Jr. Independencia
VILLA MILITAR
CHORRILLOS
CAEN
Centro de Altos Estudios Nacionales
Ca. C. Alcorta
Ca. Emilio Sandoval
SAN JUAN
Colegio Particular Pedro Ruiz Gallo
Colegio Maison de Sante
Municipalidad de Barranco
Av. Pedro de Osma
Av. Chorrillos
Av. Chorrillos
Av. Alejandro Iglesias
Av. Olaya
Av. Huaylas
CHORRILLOS
Municipalidad de Chorrillos
CIRCUITO COSTA VERDE
Construyendo
LEYENDA
Zona de Obra
Desvío Sur - Norte
Desvío Norte - Sur
Continuando con el avance de obras del **metropolitano**, el nuevo sistema de transporte de Lima, presentamos el plan de desvíos del sector de la Av. Escuela Militar como parte del Corredor Sur Tramo II.
Luis Castañeda Lossio
Alcalde
24 OCTUBRE
MUNICIPALIDAD DE LIMA
¡Gracias por dejarnos trabajar!

MUNICIPALIDAD DE LIMA
PLAN DE DESVÍOS
OBRAS
OV. BALTA
CONSTRUCCIÓN DEL
CORREDOR SUR TRAMO II
BARRANCO
PRUEBA
5 Julio
CIERRE
7 Julio
LEYENDA
Zona de Obra
Desvío Norte - Sur
Desvío Sur - Norte
Tranqueras
Construyendo
Metropolitano
¡Gracias por dejarnos trabajar!
Ingreso Vía Expresa
Jr. Catalino Miranda
Jr. Progreso
Jr. Pedro Heraud
Ca. Luna Pizarro
Av. Jorge Chávez
Plaza Bautista
SURCO
Av. Surco (Ex Roosvelt)
Ov. Balta
Av. Balta
Av. Lima
Av. República de Panamá
Jr. Vigil
Plaza Raymondi
Av. Rosendo Vidaurre
Jr. Enrique Barrón
Jr. Pedro Salazar
Av. Bolognesi
Jr. Manuel Segura
Ca. Salaverry
Ca. Miraflores
Ca. Santa Rosa
Jr. Cajamarca
BARRANCO
Av. El Sol Este
Av. Nicolás de Pierola
Av. Miguel Grau
Av. Miguel Grau
Av. San Martín
Estadio Chingoco

MUNICIPALIDAD DE LIMA

PLAN DE DESVÍOS - OBRAS OV. BALTA

CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR SUR TRAMO II - BARRANCO

Estimados Vecinos:

Les informamos que como parte de las obras del Corredor Metropolitano, que se desarrollan en el distrito de Barranco, este jueves 10 de julio iniciaremos la remodelación del Ovalo Balta. Este importante sector del distrito será mejorado y permitirá un flujo rápido entre las avenidas Bolognesi, República de Panamá, Nicolás de Piérola y Progreso.

Agradecemos su comprensión y colaboración para este importante proyecto que contribuirá a mejorar el transporte público de la ciudad.

CIERRE DE VÍAS

10 Julio

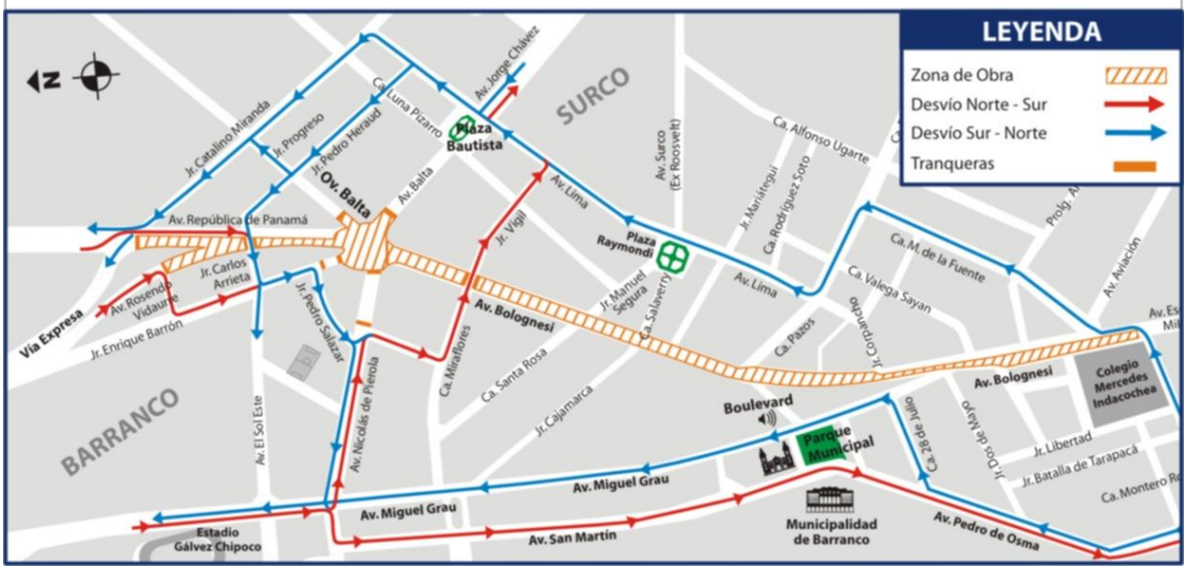
Construyendo

¡Gracias por dejarnos trabajar!

Metropolitano

El transporte moderno de Lima

PLAN DE DESVÍOS - OBRAS OV. BALTA



Metropolitano
El transporte moderno de Lima.
PLAN DE DESVÍOS
OBRAS OV. BALTA
INICIO
DE OBRAS
10 Julio
LEYENDA
Zona de Obra
Desvío Norte - Sur
Desvío Sur - Norte
Tranqueras
N
SURCO
BARRANCO
Ov. Balta
Plaza Bautista
Plaza Raymondi
Av. Jorge Chávez
Av. Lima
Av. Bolognesi
Av. Miguel Grau
Av. San Martin
Av. Pedro de Osma
Av. República de Panamá
Jr. Catalino Miranda
Jr. Progreso
Jr. Pedro Heraud
Ca. Luna Pizarro
Av. Balta
Jr. Vigil
Jr. Carlos Arrieta
Av. Rosendo Vidaurre
Jr. Enrique Barrón
Via Expresa
Jr. Pedro Salazar
Av. El Sol Este
Av. Nicolás de Piérola
Ca. Mirafores
Ca. Santa Rosa
Jr. Cajamarca
Av. Surco (Ex Roosvelt)
Jr. Manuel Segura
Ca. Salaverry
Ca. Alfonso Ugarte
Jr. Manuel Pino
Ca. Rodríguez Soto
Ca. Pazos
Jr. Corpancho
Ca. Valega Sayan
Ca. M. de la Fuente
Prolg. Av.
Av. Aviación
Boulevard
Parque Municipal
Municipalidad de Barranco
Ca. 28 de Julio
Jr. Dos de Mayo
Jr. Libertad
Jr. Batalla de Tarapacá
Ca. Montero R
Colegio Mercedes Indacochea
Estadio Gálvez Chipoco

Perú

✓ Mayor seguridad ✓ Más orden ✓ Más tranquilidad
MUNICIPALIDAD DE LIMA
ANTES 35 rutas
2010 Sólo 1, el
Metropolitano
Para mayor información
Ingresa a nuestra página web:
www.protransporte.gob.pe
Reordenamiento de rutas de transporte público en Barranco.
Av. Bolognesi
Construyendo
PROTRANSPORTE

✓ Retiro de 11 rutas de transporte público.
✓ Descongestión de las avenidas San Martín, Grau y Lima por el uso del Corredor Metropolitano de la Av. Bolognesi.
Av. Lima
Antes: 20 Rutas
Ahora: 0 Rutas
Av. Grau
Antes: 13 Rutas
Ahora: 8 Rutas
Av. San Martín
Antes: 33 Rutas
Ahora: 13 Rutas
Av. Bolognesi
Av. Lima
Av. Grau
Av. San Martín
Av. Catalino Miranda
Av. Jorge Chavez
Plaza Butters
Ca. Vigil
Ca. Camino Real
Av. De la Fuente
Av. Las Palmas
Av. Pazos
Ca. Miraflores
Av. Sáenz Peña
Parque Central
Av. 28 de Julio
Av. 2 de Mayo
Av. Independencia
Av. Pedro de Osma
Estadio Gálvez Chipoco

Cronograma de obras en Barranco
Construcción de Estaciones Sur
Mar. - Set. 2009
Remodelación de la Plaza Principal y Calle Pazos
Mar. - Set. 2009
Seguridad Vial y Arborización
May. - Set. 2009
Mejoramiento del Ovalo Balta y Av. República de Panamá
May. - Dic. 2009
Semaforización Inteligente
Jul. - Dic. 2009
MUNICIPALIDAD DE LIMA
Instituto Metropolitano PROTRANSPORTE de Lima
Psje. Acuña 127 - Piso 4
Lima - Perú
www.protransporte.gob.pe
Construyendo
Metropolitano
El transporte moderno de Lima
Estimado vecino de Barranco, estamos tomando acción para superar las incomodidades transitorias.
MODERNO
SEGURO
RÁPIDO
ECOLÓGICO
MUNICIPALIDAD DE LIMA

Con la operación del Metropolitano, se atenderá exclusivamente el transporte público con buses a GNV en el sentido Norte - Sur - Norte.
Esto significa para Barranco:
✓ Menos contaminación
✓ Tránsito fluido
✓ Orden
✓ Seguridad
Superando los inconvenientes
✓ Reordenamiento de las rutas de transporte público que pasan por Barranco.
✓ Uso de la Av. Bolognesi para el transporte público y privado en el sentido Sur -Norte. Asimismo, el uso de esta avenida desde la Av. 28 de Julio hacia Chorrillos.
✓ Descongestión de las principales avenidas del distrito en las próximas semanas.
✓ Continuación de las obras de recuperación de vías, señalización, semaforización y arborización.
15
Avenidas reparadas y señalizadas
(al mes de marzo 2009)
25
Semáforos instalados
(al mes de marzo 2009)
80
Policías e inspectores
(Facultades delegadas al distrito)
Zona de Intangibilidad
Av. Catalino Miranda
Av. El Sol
Av. Pedro Heraud
Av. Nicolás de Piérola
Av. Lima
Av. San Martín
Av. Grau
Av. Bolognesi
Plaza Bustamante
Av. Jorge Chávez
Av. Lima
Av. De la Fuente
Parque Central
Av. Pazos
Av. 28 de Julio
Av. 2 de Mayo
Av. Pedro de Osma
Av. Independencia
Av. Las Palmas
LEYENDA
Transporte público Sentido Norte - Sur
Transporte público Sentido Sur - Norte
Puntos de Semaforización
Estaciones

Anexo 7.
Comunicaciones de los Solicitantes con autoridades locales

Cartas enviadas

FECHA	DESTINATARIO	ASUNTO
01-Dic-08	Protransporte (Instituto Metropolitano de Transporte de Lima)	QUEJA VECINAL ACERCA DEL TRÁNSITO EN PEDRO SALAZAR
17-Dic-08	CONGRESO	PETICIÓN DOCUMENTANDO LOS INCONVENIENTES PROVOCADOS POR EL TRÁNSITO DESORDENADO DESPUÉS DE LAS OBRAS
17-Dic-08	CONGRESO, COMITÉ GOB. LOCALES	PETICIÓN DOCUMENTANDO LOS INCONVENIENTES PROVOCADOS POR EL TRÁNSITO DESORDENADO DESPUÉS DE LAS OBRAS
17-Dic-08	INC [Instituto Nacional de Cultura]	PETICIÓN DOCUMENTANDO LOS INCONVENIENTES PROVOCADOS POR EL TRÁNSITO DESORDENADO DESPUÉS DE LAS OBRAS
17-Dic-08	MDB [Municipalidad de Barranco]	PETICIÓN DOCUMENTANDO LOS INCONVENIENTES PROVOCADOS POR EL TRÁNSITO DESORDENADO DESPUÉS DE LAS OBRAS
17-Dic-08	MML [Municipalidad de Lima]	PETICIÓN DOCUMENTANDO LOS INCONVENIENTES PROVOCADOS POR EL TRÁNSITO DESORDENADO DESPUÉS DE LAS OBRAS
18-Dic-08	Protransporte	QUEJA VECINAL ACERCA DEL TRÁNSITO PESADO EN LA AVENIDA LIMA
18-Dic-08	Protransporte	QUEJA VECINAL ACERCA DEL TRÁNSITO PESADO EN LA AVENIDA LIMA
18-Dic-08	MINAM [Ministerio del Ambiente]	PETICIÓN DOCUMENTANDO LOS INCONVENIENTES PROVOCADOS POR EL TRÁNSITO DESORDENADO DESPUÉS DE LAS OBRAS
18-Dic-08	MINT [Ministerio del Interior]	PETICIÓN DOCUMENTANDO LOS INCONVENIENTES PROVOCADOS POR EL TRÁNSITO DESORDENADO DESPUÉS DE LAS OBRAS
22-Dic-08	MTC [Ministerio de Transporte y Comunicación]	PETICIÓN DOCUMENTANDO LOS INCONVENIENTES PROVOCADOS POR EL TRÁNSITO DESORDENADO DESPUÉS DE LAS OBRAS
12-Ene-09	CIP [Colegio de Ingenieros de Perú]	PETICIÓN DOCUMENTANDO LOS INCONVENIENTES PROVOCADOS POR EL TRÁNSITO DESORDENADO DESPUÉS DE LAS OBRAS
12-Ene-09	MDB	SOLICITAMOS LA FORMACIÓN DE UN COMITÉ TÉCNICO
26-Ene-09	MDB	QUEJA VECINAL ACERA DE LA AVENIDA LIMA
28-Ene-09	MDB, CONCEJALES Y ARQUITECTOS	REITERACIÓN DE LA QUEJA PRESENTADA EN DICIEMBRE
03-Feb-09	MDB	ANUNCIO DE LA PRIMERA MARCHA DE PROTESTA
04-Feb-09	MML	ANUNCIO DE LA PRIMERA MARCHA DE PROTESTA
13-Feb-09	MDB	QUEJA VECINAL ACERCA DE LA AVENIDA LIMA Y SU FALTA DE SEGURIDAD
13-Feb-09	MML	SOLICITUD PARA ABRIR BOLOGNESI Y RECONSIDERACIÓN DE LA OBRA
19-Feb-09	MML	SOLICITUD PARA VER EL EXPEDIENTE TÉCNICO DEL METROPOLITANO
19-Feb-09	EMAPE	SOLICITUD PARA VER EL EXPEDIENTE TÉCNICO DEL METROPOLITANO
23-Feb-09	MTC	SOLICITUD DE UNA COPIA DE LA EIA
02-Mar-09	MINAM	SOLICITUD DE INFORMACIÓN ACERCA DE SI LA EIA SE REALIZÓ CON ARREGLO A LA LEGISLACIÓN Y SI HA SIDO APROBADA
04-Mar-09	MINAM	SOLICITUD DE INFORMACIÓN ACERCA DE LA PARTICIPACIÓN DEL CONAM [Consejo Nacional Ambiental] EN LA APROBACIÓN DE LA EIA
06-Mar-09	MML	INVITACIÓN AL ALCALDE DE LA MML LUÍS CASTAÑEDA PARA ASISTIR A UN CONSEJO VECINAL
16-Mar-09	MINAM	SOLICITUD DE UNA COPIA DE LAS APROBACIONES DE LA EIA
16-Abr-09	Banco Mundial	INFORME SOBRE LAS PROTESTAS EN BARRANCO CONTRA EL METROPOLITANO

FECHA	DESTINATARIO	ASUNTO
01-Jun-09	Banco Mundial	SOLICITUD DE LAS ACTAS DE LA REUNIÓN DEL 11 DE JUNIO CON EL BANCO MUNDIAL, EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO; Y LA MML EN LA CUAL SE OFRECIÓ ESTABLECER UNA MESA DE DIÁLOGO
25-Jun-09	MML	ENTREGA DE PROPUESTA TÉCNICA VECINAL Y LISTADOS DE FIRMAS
25-Jun-09	MDB	ENTREGA DE PROPUESTA TÉCNICA VECINAL Y LISTADOS DE FIRMAS
30-Jun-09	Protransporte	REITERACIÓN DE LA NECESIDAD DE UNA MESA DE DIÁLOGO
30-Jul-09	Protransporte	RESPUESTA A LA CARTA DEL 23 DE JULIO REITERANDO LA NECESIDAD DE UNA MESA DE DIÁLOGO
27-Ago-09	Protransporte	REITERACIÓN DE LA NECESIDAD DE ESTABLECER UNA MESA DE DIÁLOGO Y GARANTIZAR QUE SUS DECISIONES SEAN VINCULANTES

Anexos correspondientes a la aprobación de la EIA

FECHA	DESTINATARIO	ASUNTO
21-Dic-07	MTC	PRETRANSPORTE PIDE AL MTC CERTIFICAR LAS EIA DEL COSAN [**CORREDOR** SEGREGADO DE ALTA CAPACIDAD] CON ARREGLO A LAS NORMAS Y REGULACIONES. EL PROCESO ESTÁ EN TRÁMITE DESDE 2006.
11-Ene-08	Protransporte	EL MTC DEVUELVE LA EIA DE LA ZONA SUR A PRETRANSPORTE POR FALTA DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS Y REGULACIONES Y POR HABER INICIADO LAS OBRAS ANTES DE SU APROBACIÓN
30-Jul-08	Protransporte	EL MTC DEVUELVE LA EIA DE LA ZONA CENTRAL A PRETRANSPORTE POR FALTA DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS Y REGULACIONES Y POR HABER INICIADO LAS OBRAS ANTES DE SU APROBACIÓN

Mapa 1.
Mapa de Barranco