

Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento  
Asociación Internacional de Fomento

INSP/58832-PE

**INFORME Y RECOMENDACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN  
EN RESPUESTA AL  
INFORME DE INVESTIGACIÓN DEL PANEL DE INSPECCIÓN**

**PERÚ:**

**PROYECTO DE TRANSPORTE URBANO DE LIMA (PRÉSTAMO N° 7209-PE)**

**23 de febrero de 2011**

**INFORME Y RECOMENDACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN  
EN RESPUESTA AL  
INFORME DE INVESTIGACIÓN DEL PANEL DE INSPECCIÓN N° 58832-PE**

**PERÚ:  
PROYECTO DE TRANSPORTE URBANO DE LIMA (PRÉSTAMO N° 7209-PE)**

Conforme al párrafo 23 de la Resolución de creación del Panel de Inspección (Resolución del BIRF No. 93-10 y Resolución de la AIF 93-6), se adjunta para la consideración de los Directores Ejecutivos el Informe y Recomendación de la Administración en respuesta a los hallazgos expuestos en el Informe de Investigación N° 58832-PE del Panel de Inspección, con fecha 18 de enero de 2011, sobre el Proyecto de referencia (Proyecto de Transporte Urbano de Lima, Préstamo N° 7209-PE).

**INFORME Y RECOMENDACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN  
EN RESPUESTA AL  
INFORME DE INVESTIGACIÓN DEL PANEL DE INSPECCIÓN N° 58832-PE**

**PERÚ:  
PROYECTO DE TRANSPORTE URBANO DE LIMA (PRÉSTAMO N° 7209-PE)**

**ÍNDICE**

Abreviaturas y siglas.....	iv
Resumen ejecutivo .....	v
I. Introducción.....	1
II. El Proyecto .....	1
III. Los Hallazgos del Panel.....	8
IV. Temas especiales .....	10
V. Plan de acción de la Administración en respuesta a los hallazgos.....	14
VI. Conclusión .....	17
Anexo 1. Hallazgos, comentarios y acciones.....	18

**Mapas**

- Mapa 1. BIRF 38350 – Mapa de Lima con la traza del Metropolitano
- Mapa 2. BIRF 38351 – Mapa del Distrito de Barranco en Lima
- Mapa 3. Mapa del Metropolitano

## ABREVIATURAS Y SIGLAS

BP	Procedimientos del Banco ( <i>Bank Procedures</i> )
BRT	Sistema de Buses de Transporte Rápido ( <i>Bus Rapid Transit</i> )
EA	Evaluación ambiental
EIA	Evaluación de Impacto Ambiental
FMAM	Fondo Mundial para el Medio Ambiente
GTU	Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad de Lima
BIRF	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
ICR	Informe Final de Implementación ( <i>Implementation Completion Report</i> )
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
INC	Instituto Nacional de Cultura, actualmente dependiente del Ministerio de Cultura
ISR	Informe de Estado de Ejecución ( <i>Implementation Status Report</i> )
Metropolitano	El proyecto de BRT ejecutado por Protransporte con financiamiento del Banco Mundial y del BID
MML	Municipalidad de Lima Metropolitana
OMS	Disposición del Manual de Operaciones ( <i>Operational Manual Statement</i> )
OP	Política Operacional
OPN	Nota de Política Operacional ( <i>Operational Policy Note</i> )
PAD	Documento de Evaluación de Proyecto ( <i>Project Appraisal Document</i> )
PDO	Objetivo de Desarrollo del Proyecto ( <i>Project Development Objective</i> )
PPP	Asociación Público Privada ( <i>Public Private Partnership</i> )
Protransporte	Instituto Metropolitano Protransporte de Lima
SEA	Evaluación Ambiental Estratégica ( <i>Strategic Environmental Assessment</i> )
TMS	Estudio de Manejo del tráfico ( <i>Traffic Management Study</i> )
TOR	Términos de Referencia ( <i>Terms of Reference</i> )
ZRE	Zona de Regulación Especial

## **RESUMEN EJECUTIVO**

El 18 de enero de 2011, el Panel de Inspección presentó su informe sobre su investigación del Proyecto de Transporte Urbano de Lima (P035740, el “Proyecto”), financiado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF). La Solicitud de Inspección fue presentada por residentes del Distrito de Barranco (los “Solicitantes”) en la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML).

### ***Antecedentes***

El Proyecto, conocido como el “Metropolitano”, apunta a aumentar la disponibilidad de transporte público en la Municipalidad de Lima para atender a las necesidades de movilidad de sus residentes, en particular de quienes son pobres, con el objeto de mejorar su productividad económica y calidad de vida. Específicamente, los componentes del Proyecto comprenden la construcción de un sistema de transporte masivo rápido con autobús de alto desempeño (BRT) integrado por modernos autobús articulados accionados por gas natural comprimido, controlados por un sistema de posicionamiento global, usando un sistema automatizado de recaudo de pasajes, y operando en carriles segregados de tránsito con estaciones y terminales exclusivas. El Proyecto es de la mayor importancia para el Gobierno de Perú y las autoridades municipales de Lima.

Las condiciones del tráfico en Lima se han deteriorado de manera significativa en los últimos años debido al rápido aumento en el número de vehículos personales y la proliferación de pequeños autobús bajo operación privada. Antes de la construcción del Metropolitano, Lima era la ciudad más grande en América Latina sin un Metro o BRT y una de las más grandes del mundo sin un sistema de transporte masivo, y como consecuencia sufría de una de las peores congestiones del tráfico y calidad del aire de América Latina. Protransporte, un organismo de transporte urbano de la MML, está implementando el Proyecto.

Los Solicitantes plantearon la inquietud de que el Proyecto había: (i) empeorado significativamente las condiciones del tráfico en Barranco; (ii) causado impactos ambientales y sociales negativos que no habían sido mitigados de forma adecuada; (iii) omitido informar y consultar a las comunidades afectadas apropiadamente; (iv) causado un daño irreparable a edificios designados y áreas de valor histórico de Barranco; y (v) tenido una preparación y supervisión deficientes. A pesar de dichas inquietudes, en oportunidad de presentar su Solicitud, los Solicitantes manifestaron que no se oponían al Proyecto en sí mismo. Sin embargo, la Administración tiene entendido que en las consultas más recientes del Banco con los Solicitantes (febrero de 2011), los Solicitantes expresaron su deseo de que los elementos centrales del Metropolitano (es decir, los carriles exclusivos para buses y estaciones) directamente fueran removidos de Barranco.

### ***Los hallazgos del Panel***

El Panel determinó que el Proyecto había sido correctamente clasificado como categoría “B” y que los estudios ambientales sobre los temas que afectaban directamente la construcción y operación del BRT habían dado cumplimiento a la OP 4.01, sobre Evaluación Ambiental. La supervisión del Proyecto, difusión de información y consultas con las comunidades afectadas fueron fortalecidas a principios del año 2009, conforme llegaba a su fin la fase de construcción, se iniciaban las operaciones y las comunidades comenzaban a hacer oír sus preocupaciones de una forma más organizada. Estas actividades fortalecidas daban cumplimiento a la OP 13.05 sobre supervisión así como a la OP 4.01.

El Panel también determinó que los estudios iniciales de Evaluación Ambiental (EA) no cumplieron con la política respecto a la identificación, análisis y mitigación de impactos más allá del propio corredor, por ejemplo, cambios en los flujos de tráfico vehiculares y peatonales y sus impactos económicos y culturales en Barranco. El Panel consideró que en el Estudio de Gestión del Tráfico (*Traffic Management Study, TMS*) de 2005 se podrían haber analizado estos asuntos, lo que no fue así, y que esta falta de análisis no daba cumplimiento a la OPN 11.03 sobre Gestión del Patrimonio Cultural, que por entonces era la política aplicable. Al tiempo que expresaba su reconocimiento a la Administración por haber alineado la supervisión y el desempeño del Proyecto con las políticas del Banco a partir de 2009, el Panel determinó que durante la fase crítica anterior, de preparación del Proyecto, y la mayor parte de la fase de construcción, la difusión de información, las consultas con los residentes de Barranco, y la calidad de la supervisión no habían dado cumplimiento a las OP 13.05 y OP 4.01.

El Panel llegó a la conclusión de que los cambios en los patrones del tráfico en Barranco, como resultado del Proyecto y la perturbación general causada por las obras de construcción relacionadas con el BRT, habían provocado un deterioro en la calidad de vida de muchos residentes del Distrito y planteado una amenaza a su carácter histórico. No obstante, el Panel reconoció que estos supuestos daños, que consideraba significativos, no podrían atribuirse únicamente al Proyecto. Una de las razones de este importante hallazgo era que se venían produciendo aumentos sustanciales en el volumen de tráfico en toda Lima, incluido Barranco. Por otra parte, dicho distrito ya venía experimentando un aumento en la construcción residencial y comercial que estaba causando una marcada transformación del Distrito el que, de ser un área predominantemente residencial, había pasado a ser un imán para quienes buscaban recreación y esparcimiento. Finalmente, el Panel reconoció que algunas de las quejas de los Solicitantes podían retraerse y algunos de los daños revertirse una vez que el Metropolitano estuviera plenamente operativo.

### ***Respuesta de la Administración y Recomendaciones***

La Administración valora la clara presentación realizada por el Panel de sus hallazgos y su concordancia en cuanto a la importancia y complejidad del Proyecto y, en consecuencia, el valor de la participación del Banco. La Administración reconoce los hallazgos de incumplimiento efectuados por el Panel y resalta el hallazgo del Panel de

que las acciones de la Administración desde inicios de 2009 han alineado la supervisión del Proyecto, la difusión de información y las consultas con los Solicitantes y otras personas afectadas con las políticas. La Administración también concuerda con la conclusión del Panel en el sentido de que los daños alegados que fueron observados no pueden atribuirse únicamente al Proyecto.

El eje del Plan de Acción de la Administración, que refuerza el Plan contenido en la Respuesta de la Administración a la Solicitud de noviembre de 2009, continua siendo el ulterior fortalecimiento de los resultados de desarrollo del Proyecto mediante el cumplimiento de las políticas del Banco. En la implementación del Plan de 2009, el equipo de Proyecto ha apoyado el diálogo y consultas de Protransporte con los residentes de Barranco y otros actores. Está asesorando a Protransporte con miras al fortalecimiento de sus prácticas consultivas y sus procesos para recibir y atender las quejas de los residentes referidas al Proyecto. Esto podría permitirle a Protransporte manejar los temas que pudieran plantearse en el futuro. La Administración continuará su estrecha supervisión de los aspectos ambientales, sociales y de patrimonio cultural de la implementación del Proyecto, incluidas las obras finales en Barranco, para asegurar que sean completamente satisfactorias y acordes con los diseños aprobados por el Instituto Nacional de Cultura (INC).

Además, la Administración ha financiado un nuevo TMS. Este estudio, cuya finalización está prevista hacia octubre de 2011, está analizando explícitamente cambios en los patrones y volúmenes de tráfico en Barranco y formas de mitigar sus impactos adversos de modo de preservar el valor cultural del Distrito. En cumplimiento del Plan de Acción de la Administración de 2009, el equipo de Proyecto facilitó consultas sobre los hallazgos preliminares del estudio en diciembre de 2010 y continuará interactuando con Protransporte para apoyar sus consultas con la comunidad antes de que la entidad implemente medidas para mejorar las condiciones del tráfico. Protransporte, que ha demostrado su compromiso hacia la adopción de un plan mejorado de gestión del tráfico, ha indicado que desea considerar, entre otros aportes técnicos, el informe final del TMS de 2011 y los resultados de las consultas públicas antes de tomar decisiones sobre medidas específicas de mejora a ser implementadas. Finalmente, respondiendo al interés expresado por la Municipalidad de Barranco, la Administración se propone asesorarla sobre cómo incorporar en el Plan de Desarrollo Participativo 2011-2021 del Distrito un análisis de los edificios históricos y áreas monumentales de Barranco y medidas para preservarlos en servicio de un desarrollo socioeconómico dinámico de largo plazo en Barranco. Las acciones de la Administración continuarán hasta octubre de 2011.

Un importante desafío que el Banco, los municipios y los organismos ejecutores han enfrentado en este Proyecto es el que se plantea en todos los proyectos de infraestructura urbana. Se trata de la necesidad de formular e implementar diseños que maximicen los impactos positivos para el desarrollo (tales como, en el caso de este Proyecto, acceso a la movilidad para los más pobres) y al mismo tiempo reconciliar los inevitables intereses en competencia que existen dentro de la comunidad y minimizar las perturbaciones localizadas (tales como, en este Proyecto, las molestias para los conductores de automóviles y residentes en algunas áreas de la comunidad). El requisito de hacerlo de

una manera consultiva y sensible desde el punto de vista ambiental, social y cultural a fin de lograr resultados sostenibles es apropiado, pero hace mucho más difícil el desafío. La Administración considera que el Plan de Acción antes mencionado y que se detalla en mayor grado en la Sección V, responde a este desafío de manera eficaz.



## I. INTRODUCCIÓN

1. El 14 de octubre de 2009, el Panel de Inspección registró una Solicitud de Inspección, la Solicitud IPN RQ09/09, relativa al Proyecto de Transporte Urbano de Lima (P035740, el “Proyecto”), financiado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF, el “Banco”). La Solicitud fue presentada por residentes del Distrito de Barranco (el “Distrito”) en la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML).
2. Los Directores Ejecutivos y el Presidente del BIRF fueron notificados por el Panel de la recepción de la Solicitud. La Administración respondió a los reclamos contenidos en la Solicitud el 13 de noviembre de 2009. En su posterior Informe al Directorio, el Panel determinó que la Solicitud era elegible y recomendó que los Directores Ejecutivos autorizaran una investigación. Ello ocurrió el 16 de diciembre de 2009.
3. El 18 de enero de 2011, el Panel emitió su informe reseñando los hallazgos surgidos de su investigación. La Administración agradece al Panel por la clara y exhaustiva presentación de sus hallazgos. Esta respuesta de la Administración a los hallazgos del Panel está organizada como sigue: la Sección II brinda una reseña del Proyecto y su contexto; la Sección III resume los hallazgos del Panel; la Sección IV analiza temas especiales; la Sección V presenta el Plan de Acción de la Administración atendiendo a los hallazgos del Panel; y la Sección VI concluye el Informe. Los hallazgos del Panel así como las respuestas de la Administración se exponen en mayor detalle en el Anexo 1.

## II. EL PROYECTO

### Contexto

4. Las condiciones de transporte en Lima empeoraron de manera significativa en los últimos años. Las estadísticas gubernamentales sugieren que en la década de 1990 el parque automotor se incrementó el 195 por ciento, a aproximadamente 402.000 unidades, y otro 37 por ciento entre los años 2000 y 2009, hasta alcanzar alrededor de unos 784.000 vehículos.<sup>1</sup> La congestión es endémica, si bien el 82,5 por ciento del total de viajes se realiza mediante el transporte público. Al concebirse el Proyecto, el transporte público consistía en unos pocos autobús estándar y miles de unidades más pequeñas de operadores privados con una deficiente regulación y una antigüedad promedio cercana a los 18 años. Como resultado, a pesar de la privilegiada ubicación de Lima sobre la costa, tiene una de las peores calidades de aire en América Latina.
5. El tamaño y las características generales de Lima hacen que contar con un sistema eficiente de transporte masivo rápido sea una parte indispensable de la respuesta a estas condiciones en franco deterioro. Hasta que el sistema Metropolitano inició sus operaciones el 1 de mayo de 2010, Lima era la metrópolis más grande en América Latina

---

<sup>1</sup> Fuente: Gerencia de Transporte Urbano, Municipalidad de Lima Metropolitana.

que carecía de un sistema de Metro o de transporte rápido por bus (BRT) y una de las más grandes del mundo que no tenía ningún sistema de transporte masivo.<sup>2</sup>

## **El Proyecto**

6. El Proyecto fue aprobado por el Directorio del Banco en diciembre de 2003 y entró en vigencia un año después. 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 el establecimiento de un sistema de transporte rápido masivo eficiente, confiable, más limpio y seguro, para una mejor movilidad y accesibilidad de la población metropolitana, especialmente en los vecindarios pobres periurbanos. Según lo indicado en el Documento de Evaluación de Proyecto (PAD), los PDO específicamente comprenden:

- La implementación de un nuevo sistema de transporte rápido masivo, el Metropolitano, en base a una Asociación Público-Privada.
- La mejora del 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;
- El fortalecimiento de la capacidad institucional local para regular y gestionar el sistema de transporte metropolitano sobre una base sustentable; y
- La reducción del impacto ambiental negativo del transporte motorizado en Lima.

7. El Proyecto financió la primera línea de un sistema integrado de transporte masivo rápido usando la tecnología BRT. Esta línea comprende una troncal de 28,6 Km., que se extiende desde el Distrito de Independencia en el norte de Lima hasta el Distrito de Chorrillos en el sur, a la que se conectan líneas alimentadoras. Los buses operan en carriles que constituyen corredores segregados de alta capacidad. La línea tiene 35 estaciones y 2 terminales de transferencia, donde los pasajeros pasan de los buses alimentadores a la línea troncal. La línea troncal ya está transportando aproximadamente 300.000 pasajeros diarios y se espera que este número se incremente a 600.000 pasajeros como mínimo, en un día de semana típico, una vez que el sistema esté plenamente operativo. Estos volúmenes lo convertirán en uno de los más utilizados en el mundo. Los autobús son del tipo moderno articulado, operan con gas natural comprimido, usan un sistema automatizado de recaudo de pasajes, y están controlados por un sistema de posicionamiento global.

## **Componentes del Proyecto**

8. El Proyecto fue preparado y supervisado en forma conjunta con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y también recibió una donación del Fondo para el

---

<sup>2</sup> A fines de la década de 1980, el Gobierno de Perú inició la construcción de una línea ferroviaria pesada (el Tren Eléctrico), pero el proyecto no fue finalizado. En la actualidad, el Gobierno está terminando la primera línea y se planifica comenzar las operaciones hacia junio de 2011.

Medio Ambiente Mundial (FMAM). El Proyecto apoyado por el BIRF comprende seis componentes: *Componente 1*: Mejora de la movilidad y ambiental (US\$99,92 millones en total; US\$37,94 millones del BIRF, US\$37,94 millones del BID, y US\$24,04 millones de la MML); *Componente 2*: Mitigación social y participación comunitaria (US\$5,75 millones en total; US\$1,63 millones del BIRF, US\$1,63 millones del BID, y US\$2,49 millones de la MML); *Componente 3*: Fortalecimiento institucional (US\$3,67 millones en total; US\$1,5 millones del BIRF, US\$1,5 millones del BID, y US\$0,7 millones de la MML); *Componente 4*: Estudios y supervisión de la construcción (US\$8,58 millones en total; US\$3,48 millones del BIRF, US\$3,48 millones del BID, y US\$1,62 millones de la MML); *Componente 5*: Administración del Programa (US\$5,58 millones, financiado íntegramente con fondos de contrapartida) y *Componente 6*: Separación de niveles en la Plaza Grau (US\$10 millones, financiado íntegramente con fondos de contrapartida).

9. Además, una donación en paralelo del FMAM de US\$7,93 millones apoyó la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, promoviendo el retiro de buses obsoletos y contaminantes y mejorando las instalaciones para las bicicletas.

### **Financiamiento del Proyecto**

10. El Proyecto tenía un costo total estimado de US\$142,33 millones. Fue financiado como sigue: US\$ 44,4 millones fueron aportados por la MML; US\$ 45 millones cada uno en préstamos del BIRF y el BID; y la donación de US\$ 7,93 millones del FMAM.

11. Por otro lado, el sector privado invirtió en total aproximadamente US\$200 millones en la compra de los nuevos buses articulados; la construcción de las terminales, talleres de mantenimiento y depósitos; y la recompra y destrucción de los viejos autobús contaminantes.

### **Organismos ejecutores**

12. Protransporte, creado en 2002 bajo la jurisdicción de la MML, es el organismo ejecutor, administró los fondos de los préstamos del BIRF y el BID, y en la actualidad también supervisa las operaciones del Proyecto. El Fondo Nacional de Ambiente recibió la donación del FMAM y fiscalizó la ejecución de ese aspecto del Proyecto.

### **Estado del Proyecto**

13. Las calificaciones relativas a PDO y Avance de la Implementación en general conforme al Informe de Estado de Implementación y Resultados (*Implementation Status and Results*, ISR) son satisfactorias y, dados los resultados que ya fueron logrados, se espera que los objetivos de desarrollo sean cumplidos.

14. El sistema Metropolitano inició sus operaciones con pasajeros el 1 de mayo de 2010 en un tramo de 10 Km. Siguiendo la mejor práctica internacional, las operaciones en la línea troncal y la totalidad de las rutas alimentadoras están siendo incorporadas gradualmente. Conforme se avanza en el proceso, la Municipalidad de Lima ha eliminado las antiguas rutas de buses que duplicaban innecesariamente el mayor servicio que provee el Metropolitano. La transición se viene realizando sin sobresaltos gracias a acuerdos

negociados y firmados entre la Gerencia de Transporte Urbano (GTU) y los operadores de las antiguas rutas de autobús. Entre otras cosas, estos acuerdos disponen la reubicación de los operadores en áreas poco atendidas de Lima. En la actualidad, el Metropolitano transporta 300.000 pasajeros por día. Una vez que estén operando todas las rutas alimentadoras, según las proyecciones de la demanda se estima que más de 600.000 pasajeros usarán la línea en un día laborable típico, con lo que el sistema será uno de los más utilizados del mundo. Como se ilustra en el recuadro que sigue, el Proyecto ya ha generado beneficios, que están siendo evaluados. En este sentido, cabe mencionar: ahorros en tiempo de viaje, particularmente para la población con bajos ingresos, reducción de la contaminación del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero, menores niveles de ruido, mejor seguridad vehicular y peatonal, y una mayor sensación de seguridad. Las observaciones preliminares sugieren que el Proyecto está bien encaminado para alcanzar los indicadores de desempeño clave señalados en el PAD. Finalmente, el programa de remoción de los viejos buses de las calles de Lima y su eliminación está avanzado según las expectativas.

15. Al 7 de febrero de 2011, se había desembolsado el 96,8 por ciento del Préstamo. La Fecha de Cierre original era el 30 de junio de 2009, que pasó posteriormente al 30 de abril de 2011. La Administración se propone continuar su supervisión del Proyecto y su diálogo con la MML, Protransporte y los residentes de Barranco hasta octubre de 2011.

**El Metropolitano**  
**Resultados preliminares ilustrativos**

*Satisfacción de los pasajeros:* Según una encuesta de usuarios, el 83 por ciento de los pasajeros califica al servicio como bueno o muy bueno. Antes de que el Metropolitano iniciara sus operaciones, sólo el 13 por ciento de los usuarios calificaban el servicio de transporte público como bueno o muy bueno.

*Ahorros de tiempo de viaje:* Según los datos de origen/destino, Protransporte informa que los usuarios se están beneficiando por reducciones en los tiempos de viaje en el rango del 25 al 50 por ciento.

*Seguridad vial y peatonal:* Antes del Metropolitano, se producían en promedio 26 accidentes fatales o serios por mes en el corredor principal. En los nueve meses desde que el Metropolitano inició sus operaciones, se produjo una sola fatalidad y solamente tres accidentes que produjeron lesiones.

*Impacto distributivo:* Por lo menos el 50 por ciento de los usuarios del Metropolitano provienen de áreas de bajos ingresos.

**La situación de Barranco**

16. El Distrito de Barranco es un área geográfica relativamente pequeña, ubicada en las adyacencias del océano en la parte sur de la ciudad de Lima, entre los distritos de Miraflores (relativamente acomodado) y Chorrillos (relativamente modesto). A partir de 1972, el entonces Instituto Nacional de Cultura (INC) que ahora depende del Ministerio de Cultura, fue designando gradualmente casi 200 edificios coloniales y de la era republicana y seis áreas de valor histórico en Barranco como “monumentos designados” y “paisajes urbanos monumentales”, respectivamente, todos los cuales se encuentran dentro de una Zona de Regulación Especial (ZRE). A pesar de esta designación, debido a presiones de empresarios inmobiliarios y otras fuerzas económicas, algunos de los edificios históricos, especialmente sobre el lado oeste cercano a la costa, fueron reemplazados por construcciones en altura, y es probable que esta tendencia continúe. El lado oeste también tiene muchos bares y restaurantes que atraen a una cantidad significativa de visitantes, los que mayormente se desplazan en automóvil. El lado este de Barranco es principalmente residencial y no tan acomodado como el lado oeste. Su población depende mayormente del transporte público, en contraste con los residentes del lado oeste, que se trasladan principalmente en automóvil. Barranco, al igual que todos los distritos en Lima, tiene sus propias autoridades electas: un alcalde o alcaldesa y un concejo municipal. La MML tiene jurisdicción sobre temas metropolitanos, tales como el transporte masivo, en Barranco, así como en sus otros distritos constitutivos.

**Estado del Plan de Acción de la Administración de noviembre de 2009**

17. Como parte de su respuesta a la Solicitud de Inspección del Proyecto en noviembre de 2009, la Administración presentó un Plan de Acción para atender los principales problemas planteados por los Solicitantes. En la tabla que sigue se resume el estado de dicho Plan de Acción.

ACCIONES	ESTADO
<b>Gestión del Tráfico</b>	
<p>Financiamiento mediante fondos fiduciarios de un estudio de manejo del tráfico comprendiendo aspectos tales como la gestión de los cierres de calles y desvíos, la sincronización de los semáforos, y la operación de las intersecciones viales a fin de mejorar la circulación del tráfico 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 tráfico del Metropolitano.</p>	<p>Mediante una licitación internacional, la Administración contrató una firma consultora para la realización del estudio. La firma ya ha presentado un borrador de informe para Barranco. En el informe se analizan alternativas para resolver los problemas de manejo del tráfico, incluida una alternativa presentada por representantes de la comunidad. Según este Plan de Acción, el equipo de Proyecto realizó una consulta sobre el borrador de informe en Barranco el 5 de diciembre de 2010, para recibir comentarios de los Solicitantes y otras partes interesadas. A principios de enero de 2011, la información adicional que había solicitado la comunidad fue publicada en el sitio web de la oficina local del Banco. La Administración reflejará los comentarios recibidos de la Municipalidad, la comunidad y Protransporte en el análisis del borrador de informe que está preparando. Se espera que la firma consultora también refleje dichos aportes en su informe final, que debería estar terminado hacia octubre de 2011. Protransporte se ha comprometido a adoptar un plan de manejo del tráfico mejorado. La Administración tiene entendido que Protransporte basará sus decisiones en ese sentido en una revisión integral del informe final de la firma consultora, los resultados de la consulta pública al respecto, las recomendaciones del Estudio de Manejo de Tráfico (TMS) de 2005, y la revisión en curso del microdiseño de las intersecciones en todo el corredor del Proyecto.</p>
<b>Gestión Ambiental</b>	
<p>Continuar la supervisión activa de los aspectos sociales y ambientales del Proyecto, para asegurar una mejor comunicación entre la MML y los residentes locales, con un apoyo constante de personal experimentado del Banco.</p>	<p>Desde la respuesta de la Administración a la Solicitud, se realizaron 6 misiones de supervisión. Las misiones incluyeron personal del Banco y consultores con conocimientos especializados en aspectos sociales, ambientales y de patrimonio cultural. Las comunicaciones de Protransporte con la comunidad han mejorado, como lo ilustran las soluciones a conflictos relacionados con el diseño del Proyecto en Independencia y La Unificada al norte del centro de Lima. Se ejerce una constante supervisión intensiva.</p>

ACCIONES	ESTADO
<p>Seguimiento por parte del Banco de la auditoría ambiental posterior al concluirse las obras.</p>	<p>La Administración entregó un borrador de los términos de referencia (TOR) a Protransporte. Esta dependencia ha indicado que dará forma final a los TOR, obtendrá la aprobación del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento y comenzará el proceso licitatorio poco tiempo después de que se concluyan las obras. Se espera que esto ocurra hacia octubre de 2011.</p>
<p><b>Estrategia de Consulta y Comunicación</b></p>	
<p>Apoyar el diálogo y las consultas en Barranco, entre Protransporte, actores y autoridades de Barranco mediante:</p> <p>(a) la contratación de un experto en facilitación, resolución de conflictos y mediación.</p> <p>(b) el establecimiento de la operación de la mesa de diálogo acordada en junio de 2009.</p> <p>(c) el establecimiento de un mejor sistema formal de mediación y resolución de quejas en el Proyecto.</p>	<p>(a) La Administración contrató a un facilitador en octubre de 2009.</p> <p>(b) Se estableció una Mesa de Diálogo con la ayuda del facilitador. El diálogo se interrumpió el 30 de enero de 2010, ya que los avances parecían improbables debido a divergencias amplias e intensas de perspectivas e intereses entre los participantes. Establecidas las nuevas administraciones municipales de Lima y Barranco, existe un compromiso renovado con la realización de consultas participativas, que serán lideradas por Protransporte. La Administración ha ofrecido su apoyo, en caso de que Protransporte lo considere útil.</p> <p>(c) Protransporte ha establecido un mecanismo de recepción y atención de quejas de buen funcionamiento para la fase operativa del Metropolitano. Entre los ejemplos del eficaz funcionamiento del mecanismo puede mencionarse, en Barranco, la reparación de daños en las calles causados por las obras y la reubicación de elementos relacionados con el Proyecto. En las áreas al norte del centro de Lima conocidas como La Unificada e Independencia, Protransporte respondió a quejas de los residentes con cambios en el diseño del Proyecto, incluidos nuevos patrones de tráfico para automóviles y peatones, inclusive después de haberse terminado la construcción. El mecanismo permite que los usuarios registren sus quejas en cualquiera de las 35 estaciones del Metropolitano, en el sitio web de Protransporte, o mediante una línea de llamada gratuita que se anuncia en todas las estaciones y en todos los buses. Además, las administraciones municipales en Lima y Barranco canalizan a Protransporte cualquier reclamo que reciban directamente. Protransporte tiene una unidad que prioriza, analiza y responde a las quejas. Además, Protransporte se ha asociado con organizaciones de la sociedad civil para recibir</p>

ACCIONES	ESTADO
	comentarios y recibir reclamos.
<p>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.</p>	<p>Las comunicaciones de Protransporte con la comunidad han mejorado, como se indicó anteriormente, así como sus procesos de consulta y manejo de las inquietudes de los grupos de partes interesadas. Durante la misión de supervisión más reciente, los vendedores de flores en Barranco expresaron su satisfacción por la forma en la que Protransporte los había escuchado y había actuado en función de sus opiniones sobre la reubicación del mercado de flores. El levantamiento de las viejas rutas de buses conforme el Metropolitano inició sus operaciones viene avanzando sin dificultades, sin que se produjeran huelgas o protestas de los operadores, en parte gracias a acuerdos negociados entre los operadores y Protransporte: otra indicación de que han mejorado las comunicaciones y las consultas. Las soluciones a los conflictos relacionados con el diseño del Proyecto en Independencia y La Unificada, al norte del centro de Lima, también son ilustrativos de la mejora de las consultas y comunicaciones.</p>
<b>Supervisión</b>	
<p>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.</p>	<p>La Administración ha verificado que el INC aprobó la traza de la ruta y el diseño de las estaciones, incluida la estación en Barranco, que tiene un diseño singular, para minimizar la perturbación del área histórica. La Administración también ha verificado que las obras están siendo terminadas conforme las aprobaciones, procedimientos y normas del INC. La supervisión intensiva del avance de las obras y otras acciones antes descriptas continuará hasta octubre de 2011.</p>

### III. LOS HALLAZGOS DEL PANEL

18. El Panel evaluó el cumplimiento dado por el Banco a las siguientes Políticas Operacionales y Procedimientos:

OP/BP 4.01	Evaluación Ambiental
OPN 11.03	Gestión del Patrimonio Cultural
OP/BP 13.05	Supervisión de Proyectos
OMS 2.20	Evaluación de Proyectos

19. El Panel encontró áreas de cumplimiento y áreas de incumplimiento. Específicamente:



### ***Cumplimiento***

- El Proyecto fue correctamente categorizado como “B” en cumplimiento de la OP/BP 4.01.
- Los estudios de Evaluación Ambiental (EA) tuvieron una calidad aceptable y cumplían con la política en temas que afectaban directamente la construcción y operación del BRT.
- La Administración alineó el Proyecto con los requisitos de consulta que plantea la OP 4.01 en 2009, cuando los residentes de Barranco comenzaron a hacer oír sus inquietudes de una manera más organizada, estableciendo consultas con los mismos, incluso a través de la mesa de diálogo creada en 2009 para discutir soluciones de corto y largo plazo para los problemas de tráfico resultantes del Proyecto.
- Se fortalecieron las actividades de supervisión y se adoptaron distintas acciones en cumplimiento de la OP/BP 13.05, una vez que se identificaron los problemas a través de quejas de los residentes y misiones de supervisión. Una acción importante de este tipo es el TMS de 2011 para analizar y comparar diferentes alternativas, incluida una alternativa propuesta por los residentes de Barranco.

### ***Incumplimiento***

- La identificación, análisis y mitigación de impactos más allá del propio corredor —tales como cambios en los flujos de tráfico peatonal y vehicular y sus impactos económicos y en el patrimonio cultural— fueron inadecuados y no cubrieron los requisitos de la OP 4.01 con respecto a Barranco como un todo.
- En las primeras fases del Proyecto y durante una buena parte de su implementación, la difusión de información y consulta con los afectados en Barranco no cumplieron con los requisitos de la política. La falta de consultas adecuadas, en particular durante la fase crítica de diseño del Proyecto, parece haber desencadenado tensiones y conflictos, a pesar de la importancia del Proyecto.
- El TMS de 2005 ofreció la oportunidad de evaluar y diseñar medidas adecuadas para mitigar los impactos permanentes del Proyecto en los patrones de tráfico en Barranco, pero tuvo debilidades, en especial con respecto a la profundidad de la evaluación de los cambios en las condiciones del tráfico y sus impactos en Barranco. Además, el patrón de redireccionamiento del tráfico recomendado en el estudio, que los expertos del Panel consideraron óptimo, no fue implementado, y en realidad se instauró un patrón de tráfico diferente. El Panel no encontró ningún registro que indicara cuándo y por qué se modificó la recomendación de redireccionamiento del tráfico de 2005, así como tampoco ningún análisis del patrón de tráfico alternativo y sus impactos.

- Durante buena parte del Proyecto la supervisión no se mantuvo constantemente actualizada de los eventos y circunstancias en el terreno.
- El análisis de los posibles impactos del Proyecto sobre el carácter histórico de Barranco fue inadecuado y no acorde con la OPN 11.03, la política aplicable por aquel entonces. En particular, las EA no mencionaban los posibles problemas asociados con los impactos del tráfico redireccionado sobre los edificios y lugares públicos de interés histórico en Barranco. Hasta donde el Panel sabe, todavía no se ha realizado un estudio detallado de estos temas.

20. El Panel llegó a la conclusión de que los cambios en los patrones del tráfico en Barranco como resultado del Proyecto y la perturbación general causada por las obras de construcción relacionadas con el BRT habían provocado un deterioro en la calidad de vida de muchos residentes del Distrito y planteado una amenaza al carácter histórico de Barranco. También reconocía, no obstante, que estos daños alegados, si bien eran significativos, en realidad no podían atribuirse únicamente al Proyecto. La razón es que en los últimos años ya se habían producido significativos incrementos en los volúmenes de tráfico —y el ruido, congestión y contaminación del aire asociados— independientemente del Proyecto, en todo Lima y en Barranco en particular. El Panel también observó que ya venía ocurriendo un aumento en la construcción residencial y comercial en Barranco, contribuyendo a su notable transformación de vecindario predominantemente residencial a una atracción recreativa y de esparcimiento para turistas y residentes de Lima por igual. Finalmente, el Panel concluía que algunas de las inquietudes de los Solicitantes podrían reducirse y algunos de los daños alegados podrían revertirse una vez que el Metropolitano estuviera plenamente operativo y con el establecimiento de un nuevo patrón de gestión del tráfico.

#### **IV. TEMAS ESPECIALES**

21. Esta sección considera los principales temas que se desprenden del Informe del Panel. Estos son: (i) manejo del tráfico; (ii) el impacto del Proyecto sobre el patrimonio cultural en Barranco; y (iii) las consultas.

##### **Manejo del Tráfico**

22. La Administración reconoce que los estudios de EA y el TMS de 2005 podrían haber analizado en mayor profundidad los impactos del Proyecto en Barranco y haber reconocido explícitamente el valor histórico del Distrito y la conveniencia de un plan de manejo del tránsito que lo protegiera. La Administración también observa, como lo hizo el Panel, que el plan de manejo del tránsito recomendado en el TMS de 2005, que el Panel consideró óptimo, no fue aplicado. La razón es que el plan siempre estuvo destinado a ser implementado una vez que el Metropolitano entrara plenamente en operación, y no durante su fase de construcción. Por esta razón, Protransporte propuso por separado a la GTU planes para desvíos del tránsito durante la fase de la construcción y la GTU aprobó dichos planes. La Administración reconoce que debería haber verificado el análisis de alternativas de la GTU y haber reflejado en los documentos de

supervisión apropiados los resultados de su análisis así como de cualquier discusión sobre las diferencias.

23. Para completar los vacíos en el alcance del TMS 2005 con respecto a los impactos del Proyecto en los monumentos y el barrio histórico de Barranco, en una reunión realizada en Lima en junio de 2009, durante una misión de supervisión, el Banco se comprometió a efectuar otro TMS (el “TMS de 2011”). Este TMS brindará aportes técnicos adicionales para que Protransporte pueda tomar decisiones con respecto al plan de manejo del tránsito, a ser implementado una vez que el Metropolitano entre plenamente en operaciones.

24. Los TOR de este TMS fueron objeto de consultas con representantes de la comunidad en una Mesa de Diálogo (ver más abajo). El estudio reconoce explícitamente el valor histórico de Barranco. Está analizando los efectos del Proyecto sobre dicho patrimonio y las alternativas para efectuar mejoras en el diseño general del Proyecto con el objeto de mitigar los impactos adversos, por ejemplo reduciendo la congestión y mejorando la circulación peatonal. En consonancia con el PDO, las alternativas se están considerando en el contexto más amplio de las necesidades de transporte público de todo el Distrito de Barranco, incluidas las de los residentes del lado Este más pobre, que mayormente dependen de contar con acceso a un transporte público eficiente en lugar de usar vehículos personales. Una de las alternativas que se está analizando fue propuesta por la comunidad durante las consultas.

25. La firma consultora contratada por el Banco, por medio de un proceso competitivo de licitación internacional para la realización del estudio ya ha presentado un borrador de informe de manejo de tránsito en Barranco. La Administración publicó en línea el borrador del estudio, lo envió por correo electrónico a miembros de la comunidad, y también les envió cartas invitándolos a una reunión de consulta el 5 de diciembre de 2010. En la misma participaron unas 85 personas que comentaron y plantearon preguntas, que en algunos casos fueron enviados por correo electrónico a posteriori. La consultora ha respondido a los comentarios y brindado la información adicional que fuera solicitada por los participantes para aclarar aspectos específicos referidos a la factibilidad y los costos de las opciones de manejo del tránsito que están siendo analizadas. La Administración publicó el material en el sitio web de la oficina del Banco en Lima a principios de enero de 2011.

26. La Administración está actualmente analizando el borrador del informe. En este análisis se tendrán en cuenta los comentarios recibidos durante la consulta, así como el análisis y las perspectivas de las municipalidades de Lima y Barranco, Protransporte y la GTU. La Administración espera que la firma consultora también reflejará estos aportes en su informe final y anticipa que el TMS estará finalizado hacia octubre de 2011.

27. La Administración tiene entendido que Protransporte se ha comprometido a adoptar un plan de manejo de tránsito mejorado para Barranco. Protransporte ha indicado que antes de decidir con respecto a dicho plan, desea contar con el informe final del TMS de 2011 preparado por la consultora y los resultados de las consultas sobre el mismo. En su decisión también incorporará las recomendaciones del TMS de 2005 que fue

considerado “óptimo” por el Panel, así como el informe del consultor especializado en el microdiseño de intersecciones urbanas que Protransporte ha contratado para revisar y recomendar soluciones a los problemas planteados a lo largo del corredor del Proyecto, con énfasis en Barranco y el centro histórico de Lima. En la toma de decisiones de Protransporte también se tendrán en cuenta, como aportes técnicos adicionales, los hallazgos de un experto internacional en seguridad vial que fue contratado por la Administración para recomendar acciones de corto y mediano plazo a fin de resolver problemas vinculados con los flujos peatonales y el acceso a las estaciones en los carriles exclusivos para autobús y más allá de los mismos. Protransporte ya está implementando algunas de las acciones recomendadas (por ejemplo, mejorar los cruces peatonales y la sincronización de los semáforos). Además, la nueva administración municipal de Lima ha asignado recursos para continuar las obras y actividades para mejorar la seguridad y el acceso de los peatones a las estaciones.

28. La Administración continuará enfatizando ante Protransporte y las administraciones municipales la importancia de consultar a la comunidad sobre las rutas de tránsito alternativas y las opciones de micro-diseño, incluidas aquellas relativas a la seguridad del tránsito y los peatones, antes de tomar decisiones finales en ese sentido e implementar soluciones. La Administración ha ofrecido apoyo técnico y los servicios del facilitador a Protransporte para apoyar la realización de las consultas necesarias.

### **Impacto en el patrimonio cultural de Barranco**

29. La Administración confirmó y se basó en la aprobación dada por el INC al diseño del Proyecto y las estaciones en Barranco, según lo dispone la legislación nacional y conforme con la competencia del INC en la protección y preservación del patrimonio cultural de Perú. La Administración considera que de esta forma se dio cumplimiento a los requisitos de la OPN 11.03, que era la política aplicable en dicho momento. Sin embargo, la Administración reconoce que debería haber hecho su propia evaluación. También reconoce que en la EA y estudios subsiguientes, incluido el TMS de 2005, no se analizaron de manera adecuada los edificios históricos y paisajes monumentales de Barranco y los posibles impactos de un mayor volumen de tránsito y congestión sobre los mismos.

30. El TMS de 2011, que tiene el objeto de constituir un aporte técnico a la decisión de Protransporte sobre un nuevo plan de manejo de tránsito para la fase operacional del Metropolitano, está encarando esta falencia. Las indicaciones preliminares señalan que recomendará medidas para minimizar el tránsito que atraviesa Barranco, facilitar la circulación de vehículos que tienen Barranco como punto de partida o destino, y mejorar la posibilidad de transitar a pie por la zona histórica. Se espera que estas medidas permitan una reducción global del volumen y congestión del tránsito y aumenten la seguridad vial y peatonal, con el efecto general de contribuir a la preservación del valor histórico y cultural de Barranco, brindando así una efectiva respuesta a las inquietudes relativas al manejo de tráfico una vez que el Metropolitano entre plenamente en operación.

31. Una adecuado manejo del tránsito, unida al servicio eficiente y de alta calidad del Metropolitano, que emplea un número menor de buses más limpios, debería tener un efecto positivo en Barranco. Por ejemplo, antes del Metropolitano, la Avenida Bolognesi era recorrida por 344 pequeños buses por hora en dirección al norte y 261 en dirección al sur; 145 en la Av. San Martín (en dirección al sur) y 153 por la Av. Grau (en dirección al norte). Con el Metropolitano, solamente 30 buses de alta capacidad por hora recorren la Av. Bolognesi en cada dirección. En la Av. San Martín y Av. Grau, una vez que el Metropolitano esté plenamente operativo, se espera que el número de buses sea inferior al existente antes del Proyecto, ya que solamente se permitirá que continúen las rutas con destinos no atendidos por el Metropolitano. De estos cambios se desprenderán claros beneficios.<sup>3,45</sup> Finalmente, durante una misión de supervisión realizada a principios de febrero de 2011, que incluyó un funcionario del Banco con experiencia en patrimonio cultural en contextos urbanos, la Municipalidad de Barranco manifestó su interés en contar con apoyo del Banco para realizar una revisión del Plan Participativo de Desarrollo 2011-2021, destinado en parte a la preservación y mejora del carácter del Distrito como un destino cultural de alta calidad. La Administración tiene la intención de hacer un seguimiento de este pedido ofreciendo asesoramiento sobre el TOR para este ejercicio de planificación. Este asesoramiento le brindará a Barranco información de avanzada sobre enfoques y prácticas de planeamiento urbano así como instrumentos financieros e incentivos que podrían alentar un desarrollo dinámico y sensible al patrimonio del Distrito.

### **Consultas**

33. La Administración reconoce que se debería haber prestado más atención, durante la preparación y al comienzo de la implementación, al proceso de consulta y difusión de información del Proyecto a todas las partes interesadas. En 2008 y principios de 2009, una vez terminada la construcción, la Administración planteó activamente ante Protransporte y otras autoridades municipales la necesidad de atender las inquietudes de la comunidad.

34. El 11 de junio de 2009, el Equipo de Proyecto se reunió con residentes de Barranco y representantes de Protransporte para discutir los problemas en el Distrito y se acordó establecer una Mesa de Diálogo. Algunos meses más tarde, dado que las partes todavía no se habían reunido, la Administración contrató a un facilitador personal quien comenzó a trabajar en octubre de 2009. La Mesa de Diálogo abrió un espacio para consultar a la comunidad sobre los TOR para el TMS financiado por el Banco. Los participantes acordaron que el estudio podía ofrecer soluciones de corto plazo a sus

---

<sup>3</sup> La Administración está supervisando esta reducción de rutas de buses redundantes.

<sup>4</sup> El Metropolitano inició sus operaciones de forma gradual, buscando causar un mínimo de perturbaciones. Se agregaron gradualmente los segmentos y ahora también se están sumando gradualmente servicios de rutas alimentadoras. Una vez que se agrega una ruta alimentadora, el Metropolitano puede reemplazar el servicio prestado por los antiguos buses.

<sup>5</sup> También se espera que el Metropolitano cause una reducción en el número total de buses antiguos en Lima. Los concesionarios del Metropolitano se han comprometido a destruir buses por un valor total de US\$5 millones, que se espera que como mínimo comprenda 1000 buses pequeños. Además, la nueva administración ha expresado su plan de reducir la sobreoferta de buses en Lima.

inquietudes. Lamentablemente, como reflejo de la amplia divergencia y fuerte enraizamiento de las perspectivas e intereses de los participantes, el diálogo se interrumpió y la Mesa quedó inactiva hacia enero de 2010, en el período previo a las elecciones municipales

35. En diciembre de 2010, con las elecciones municipales concluidas y un renovado interés de la comunidad en las consultas, la Administración reabrió el proceso con un nuevo facilitador. La consulta realizada el 5 de diciembre, descrita anteriormente, se centró en la discusión del borrador del TMS producido por la consultora para Barranco. Asistió la Alcaldesa electa de Barranco y el Alcalde electo de Lima envió representantes.

36. Protransporte encabezará las consultas en el futuro. La Administración continuará interactuando con Protransporte y las Municipalidades de Lima y Barranco para subrayar la importancia de realizar amplias consultas sobre las soluciones propuestas para los problemas del tránsito en Barranco. La Administración ha indicado que está dispuesta a apoyar las consultas, incluso poniendo a disposición al facilitador, en caso de que las partes consideren útil la asistencia del Banco.

37. La Administración continuará su participación y supervisión, como se describe en esta Sección, hasta octubre de 2011.

#### **V. PLAN DE ACCIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN EN RESPUESTA A LOS HALLAZGOS**

38. La Administración destaca el reconocimiento por parte del Panel de la importancia del Metropolitano para Lima, la complejidad del Proyecto y el contexto local, el valor de la participación del Banco en este tipo de proyectos, y los pasos que ya ha dado la Administración en consideración de las inquietudes de los Solicitantes. Si bien la Administración reconoce que se debería haber hecho más para asegurar el cumplimiento de las políticas del Banco, no cree que ninguna de sus acciones u omisiones hayan sido la causa única del daño alegado por los Solicitantes. En consecuencia, la Administración concuerda con la conclusión del Panel en el sentido de que los daños que observó no pueden atribuirse únicamente al Proyecto. El Plan de Acción de la Administración en respuesta a los hallazgos del Panel se expone en el párrafo 43. Dicho plan fue consultado con los Solicitantes, según se describe a continuación.

#### **Reunión con los Solicitantes**

39. La Administración se reunió con los Solicitantes en Lima el 7-8 de febrero de 2011, para discutir el contenido del Plan de Acción. La Administración desea dejar constancia de su agradecimiento al líder de los Solicitantes por su valiosa asistencia para comunicarse con otros Solicitantes y ayudar a organizar las reuniones.

40. Para permitir un diálogo abierto sin preocuparse por limitaciones de tiempo, se celebraron dos reuniones con los Solicitantes el 7 de febrero y otra el 8 de febrero. A cada una de las dos reuniones del 7 de febrero asistieron seis Solicitantes, y trece se hicieron presentes en la reunión del 8 de febrero. El equipo de Proyecto explicó que el objeto de

las reuniones era obtener comentarios de los Solicitantes respecto del Plan de Acción de la Administración, que apuntaba a responder a los hallazgos del Panel de Inspección.

41. En términos generales, los Solicitantes plantearon su preocupación en relación con lo que consideraban que era el limitado alcance del Plan de Acción y su inadecuado proceso. Afirmaron que el Plan de Acción se concentraba en el corto plazo y carecía de un enfoque integral de la movilidad urbana y la vialidad (según lo expresaron los Solicitantes). En contraposición con su anterior afirmación de que no se oponían al Proyecto en sí, los Solicitantes ahora indicaron su deseo de que directamente se retiraran de Barranco el carril exclusivo para buses y las estaciones: es decir, el núcleo del concepto del Metropolitano.

42. La Administración también se reunió tres veces con representantes de la MML, autoridades municipales de Barranco y Protransporte para discutir el Plan de Acción. Cada uno de ellos apoyó plenamente el Plan. Expresaron su compromiso de realizar consultas sobre el mismo y considerar la eventual implementación de todas las acciones del Plan comprendidas en su competencia fiduciaria y legal con miras a mejorar la manejo de tráfico en Barranco. La Administración continuará apoyando a estas entidades en el sostenimiento de un diálogo con los Solicitantes y otros ciudadanos interesados en temas de transporte en Barranco y en otras comunidades ubicadas sobre el corredor del Metropolitano hasta octubre de 2011.

43. En la tabla que sigue se presenta el Plan de Acción de la Administración como respuesta a los hallazgos del Panel.

ACCIONES	LÍNEA DE TIEMPO
<b>Manejo de tráfico</b>	
La Administración supervisará la finalización del TMS de 2011, teniendo en cuenta los resultados de las consultas con la Municipalidad y la comunidad de Barranco y los comentarios de Protransporte.	Se espera que el estudio esté finalizado hacia octubre de 2011 y servirá como aporte técnico para las decisiones de Protransporte en materia de mejora del manejo del tránsito en Barranco.
Protransporte contratará a un consultor especializado en el microdiseño de intersecciones urbanas. Este consultor realizará una revisión de toda la traza del Proyecto, con énfasis en Barranco y el centro histórico de Lima, y recomendará soluciones para los problemas identificados. El informe será objeto de consultas con la comunidad.	La Administración ya ha realizado consultas con Protransporte y está satisfecha con sus planes. Protransporte está contratando al consultor. La Administración alentará y ofrecerá apoyo para las consultas, que se espera se realicen dentro de los próximos ocho meses.
La Administración supervisará la implementación del plan de acción de seguridad del tránsito de Protransporte. Protransporte dará información al público sobre los avances realizados.	La Administración continuará supervisando la implementación realizada por Protransporte hasta la finalización del Informe de Final de Implementación (ICR).
<b>Gestión Ambiental</b>	
La Administración brindará apoyo técnico en respaldo de la auditoría ambiental posterior del	La Administración ya ha suministrado un borrador de TOR a Protransporte. Esta ha

<b>ACCIONES</b>	<b>LÍNEA DE TIEMPO</b>
Proyecto.	indicado que dará forma final a los TOR, obtendrá la aprobación del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento y comenzará el proceso licitatorio una vez que se concluyan las obras. La Administración ha indicado que está dispuesta a ofrecer apoyo técnico adicional, si Protransporte lo considera útil.
<b>Estrategia de Consulta y Comunicación</b>	
La Administración apoyará a Protransporte conforme organice, efectúe y registre los resultados de las consultas con anterioridad a la adopción e implementación de cualquier solución a los temas de administración del tránsito.	La Administración continuará su apoyo hasta octubre de 2011.
La Administración continuará enfatizando ante Protransporte y las autoridades en Barranco la importancia de contar con un mecanismo de recepción y resolución de reclamos eficaz.	La Administración continuará interactuando con Protransporte y las autoridades en Barranco hasta octubre de 2011.
La Administración brindará mayores oportunidades de aprendizaje para el personal destinadas a aumentar sus habilidades y conocimientos referidos a la consulta con partes interesadas.	En curso.
<b>Supervisión</b>	
La Administración continuará una supervisión intensiva.	La Administración continuará su supervisión intensiva del Proyecto y la implementación de las acciones de este Plan hasta octubre de 2011. Los resultados de esta supervisión serán registrados en forma adecuada en los ISR y otros documentos de supervisión.
<b>Recursos Culturales Físicos</b>	
Además de supervisar la finalización del TMS de 2011 y las consultas al respecto, la Administración asesorará a la Municipalidad de Barranco sobre la incorporación en el Plan Participativo de Desarrollo 2011-2021 de un análisis de los edificios históricos y áreas monumentales de Barranco y medidas para preservar su patrimonio en servicio de un desarrollo económico y social dinámico de largo plazo del Distrito.	La Administración continuará interactuando con la Municipalidad hasta octubre de 2011.



## **VI. CONCLUSIÓN**

44. La Administración valora la clara presentación de los hallazgos del Panel y su reconocimiento de la importancia así como de la complejidad del Proyecto y el valor de la participación del Banco en el mismo. La Administración reconoce los hallazgos de incumplimiento efectuados por el Panel y resalta el hallazgo del Panel en el sentido de que las acciones de la Administración desde inicios de 2009 para enfrentar dichas falencias han alineado con las políticas la supervisión del Proyecto, la difusión de información y las consultas con los Solicitantes y otras personas afectadas. La Administración continuará supervisando de forma estrecha y facilitando la implementación del Proyecto hasta octubre de 2011, cuando se realizará el ICR de evaluación del Proyecto, a fin de apoyar el logro de sus objetivos de desarrollo deseados, en consonancia con la política del Banco. La Administración confía en que el Plan de Acción antes mencionado brinda una base satisfactoria a este efecto.

## ANEXO 1. HALLAZGOS, COMENTARIOS Y ACCIONES

Nº	Hallazgo	Pár. IP	Comentario/Acción
<b>Cuestiones relativas al tránsito</b>			
1.	<p><b>Estudio y plan de manejo de tráfico</b></p> <p>El Estudio de Tránsito de 2005 ofrecía la oportunidad de evaluar los impactos permanentes del Proyecto sobre los patrones de tránsito en Barranco y diseñar medidas adecuadas para mitigarlos. El Panel determina, sin embargo, que el Estudio de Tránsito de 2005 contiene varias deficiencias en su análisis, y como resultado no alcanza a cubrir los requisitos de la OP 4.01, especialmente con respecto a la profundidad de la evaluación de los impactos que el Proyecto podría causar en las condiciones del tránsito en Barranco.</p> <p>El Panel no encontró ningún registro que indicara cuándo se cambió el Plan de 2005 para adoptar la actual solución, ni tampoco encontró ningún análisis de esta nueva alternativa y de sus impactos. Lo anterior no cumple con la OP 4.01 sobre Evaluación Ambiental.</p>	145-170	<p><b>Comentario:</b> La Administración reconoce que los estudios de Evaluación Ambiental (EA) y el Estudio de Manejo del Tránsito (TMS) de 2005 podrían haber analizado en mayor profundidad los impactos del Proyecto en Barranco y haber reconocido explícitamente el valor histórico del Distrito y la conveniencia de un plan de manejo de tráfico que lo protegiera.</p> <p>La Administración también observa, como lo hizo el Panel, que el plan de manejo del tránsito recomendado en el TMS de 2005, que el Panel consideró óptimo, no fue aplicado. La razón es que el plan siempre estuvo destinado a ser implementado una vez que el Metropolitano entrara plenamente en operación, y no durante su fase de construcción. Por esta razón, Protransporte propuso por separado a la GTU planes para desvíos del tránsito durante la fase de la construcción y la GTU aprobó dichos planes. La Administración reconoce que debería haber verificado el análisis de alternativas de la GTU y haber reflejado en los documentos de supervisión apropiados los resultados de su análisis así como de cualquier discusión sobre las diferencias.</p> <p>La Administración tiene entendido que Protransporte se ha comprometido a adoptar un plan de manejo del tránsito mejorado para Barranco. Protransporte ha indicado que antes de decidir con respecto a dicho plan, desea contar con el informe final del TMS de 2011 preparado por la consultora y los resultados de las consultas sobre el mismo. En su decisión también tendrá en cuenta las recomendaciones del TMS de 2005, que el Panel calificó de "óptimo", así como otros estudios (véase el Punto 3). La Administración continuará enfatizando ante Protransporte y las administraciones municipales la importancia de consultar las alternativas con la comunidad antes de su implementación.</p> <p><b>Acción:</b> Véase la acción correspondiente al punto 2.</p>
2.	<p><b>Respuesta inadecuada a las preocupaciones sobre manejo de tráfico (supervisión de la manejo de tráfico)</b></p> <p>El Panel determina que las actividades de</p>	187-196	<p><b>Comentario:</b> La Administración destaca el reconocimiento del Panel hacia el fortalecimiento de la supervisión ejercida por el Equipo de Proyecto desde principios de 2009, y su indicación de que desde entonces se ha cumplido</p>

Nº	Hallazgo	Pár. IP	Comentario/Acción
	<p>supervisión del Proyecto en el Distrito de Barranco no estuvieron constantemente actualizadas con respecto a los acontecimientos y circunstancias en el terreno entre 2007 (cuando se iniciaron las obras de construcción y se hizo necesario el desvío del tránsito) y 2009, cuando los residentes de Barranco comenzaron a plantear sus quejas.</p> <p>Sin embargo, el Panel también determina que una vez que se identificaron los problemas en 2009 como resultado de las quejas de los residentes y el monitoreo relacionado de la situación en el contexto de las misiones de supervisión, se fortalecieron las actividades de supervisión y se adoptaron diversas medidas, incluida la contratación de un especialista en tránsito y la propuesta de realizar un nuevo estudio de manejo de tráfico. El Panel dictamina que esto da cumplimiento a la OP 13.05 sobre Supervisión de Proyectos, que exige que el personal del Banco identifique los problemas con prontitud cuando se presentan y recomiende formas de resolverlos, así como que recomiende cambios en el concepto del proyecto que sean apropiados a medida que éste evoluciona.</p> <p>El Panel también destaca que la Administración del Banco facilitó la creación de una Mesa de Diálogo donde se proponía la discusión del problema del tránsito entre Protransporte y los residentes de Barranco, a fin de encontrar soluciones de corto y largo plazo a este problema. El Panel determina que eso satisface los requisitos de supervisión de la OP 13.05.</p> <p>El Panel felicita a la Administración por los esfuerzos realizados para atender a las inquietudes de los Solicitantes con referencia a las condiciones del tránsito en Barranco, proponiendo, entre otras cosas, un nuevo estudio de manejo del tránsito. Según los Términos de Referencia (TOR) respectivos, el estudio analizaría y compararía diferentes alternativas, incluida una alternativa propuesta por los residentes de Barranco. El Panel determina que la supervisión del Proyecto por parte de la Administración, en relación con los esfuerzos realizados para</p>		<p>con la OP 13.05.</p> <p>La Administración reconoce que durante la construcción, la supervisión debería haber sido más proactiva en la identificación y mitigación de inquietudes y problemas asociados con los desvíos que ésta motivó entre 2007 y 2009.</p> <p><b>Acción:</b> La Administración espera que el TMS de 2011, que entre otras está considerando la alternativa propuesta por la comunidad, estará terminado hacia octubre de 2011, cuando habrá sido completado el Informe Final de Implementación (ICR) de evaluación del Proyecto. La firma consultora ya ha presentado un borrador de informe para Barranco. La Administración tiene entendido que Protransporte se ha comprometido a adoptar un plan de gestión de tránsito mejorado para Barranco. La Administración continuará su supervisión intensiva e interacción con Protransporte y las autoridades municipales de Barranco para promover consultas efectivas sobre las soluciones a las preocupaciones en materia de manejo de tráfico. Los resultados de la supervisión serán registrados en forma adecuada en Informes de Estado y Resultados de la Implementación (ISR) y otros documentos de supervisión.</p>

Nº	Hallazgo	Pár. IP	Comentario/Acción
	<p>resolver el problema del tránsito, actualmente da cumplimiento al requisito de la política del Banco sobre Supervisión de Proyectos.</p> <p>El Panel también encuentra alentadoras las recientes indicaciones de la Administración en el sentido de que el Proyecto se ha comprometido a analizar no solamente opciones de corto plazo sino también alternativas de mediano/largo plazo para atender estos temas y deficiencias, incluidas las opciones antes mencionadas. El Panel destaca la importancia de este análisis –y de la participación de los afectados—para la comunidad de Barranco. En este sentido, el Panel señala que la Administración le indicó que la Mesa de Diálogo, que fue interrumpida en febrero de 2010, será convocada nuevamente en 2011 con un nuevo facilitador.</p>		
3.	<p><b>Impactos socioeconómicos negativos: Microdiseño de calles y temas peatonales</b></p> <p>El hecho de que el diseño poco elegante no haya sido revisado con la comunidad y no aparezca en los principales informes de la documentación del Proyecto no es congruente con la OP 4.01 sobre Evaluación Ambiental.</p> <p>El estado de las aceras es de considerable preocupación para la comunidad. Como antes se señaló, parecería que se adoptaron soluciones in situ y no después de un cuidadoso análisis de las posibles alternativas. En conversaciones con los residentes se hizo evidente que la comunidad nunca vio planos a este nivel, lo que hubiera sido muy importante para que comprendieran las condiciones para el movimiento de los peatones después de la construcción. Esto constituye una importante omisión en la comunicación con la comunidad, y no concuerda con las OP/BP 13.05 y OP 4.01.</p>	171-186	<p><b>Comentario:</b> La Administración concuerda en el sentido de que los diseños finales del Proyecto, en particular para la Av. Bolognesi, no fueron consultados de manera adecuada con la comunidad. La Administración coincide con el Panel que la EA debería haber cubierto temas tales como las conexiones del tránsito vehicular entre Barranco y Surco, los flujos peatonales, y las condiciones de las aceras.</p> <p>Protransporte está contratando a un consultor especializado en el microdiseño de intersecciones urbanas para analizar toda la traza del Proyecto, poniendo énfasis en Barranco y el centro histórico de Lima, y para recomendar soluciones a los problemas identificados. La Administración ha realizado consultas con Protransporte sobre este tema y determinó que el alcance y los arreglos para el estudio son satisfactorios. Véase también el punto 6.</p> <p><b>Acción:</b> La Administración monitoreará la ejecución del estudio y alentará y ofrecerá apoyo para las consultas. Los resultados de la supervisión serán registrados de forma apropiada en ISR y otros documentos de supervisión.</p>
4.	<b>Evaluación del Proyecto</b>		Véase el punto 10.
<b>Evaluación ambiental</b>			
5.	<p><b>Categorización de la evaluación ambiental</b></p> <p>El Panel concuerda con la Administración en</p>	67-74	<p><b>Comentario:</b> La Administración destaca el hallazgo efectuado por el Panel de cumplimiento de la OP/BP 4.01 en relación con la clasificación</p>

Nº	Hallazgo	Pár. IP	Comentario/Acción
	<p>cuanto a que los posibles impactos ambientales adversos del Proyecto sobre poblaciones humanas o áreas de importancia ambiental no tenían entidad como para justificar una investigación de Categoría A. El Panel concuerda con este juicio y determina que el Proyecto fue correctamente categorizado como B, en cumplimiento de la OP/BP 4.01. Sin embargo, el Panel señala algunas falencias en los estudios ambientales, especialmente en relación con el análisis de alternativas y la profundidad del análisis de los impactos del Proyecto sobre los Recursos Físicos Culturales y sus impactos en el redireccionamiento del tránsito en Barrancos.</p>		<p>del Proyecto en la categoría "B".</p> <p>Los aspectos referidos a recursos culturales físicos se abordan en el Punto 11.</p>
6.	<p><b>Impactos negativos del Proyecto sobre Barranco como área histórica y "monumental" de Lima</b></p> <p>El Panel concluye que los informes de Evaluación de Impacto Ambiental relativos al corredor sur parecen haber sido elaborados con un aceptable nivel de diligencia respecto de ciertos puntos de dichas evaluaciones, por ejemplo, las evaluaciones de impacto en temas como la calidad del aire y el ruido, y que las medidas de mitigación identificadas para atender los impactos son adecuadas. En este sentido, los informes cumplen con la OP 4.01 en materia de Evaluación Ambiental.</p> <p>El Panel concluye, sin embargo, que si bien los estudios muestran una calidad aceptable en las cuestiones que afectaban directamente la construcción y operación del BRT, se observó escasa preocupación y poco análisis de los impactos más allá del carril exclusivo para buses, en aspectos como el flujo de peatones, el redireccionamiento del tránsito vehicular y los medios económicos de sustento. Los estudios también son insuficientes respecto del análisis del impacto del Proyecto sobre el patrimonio histórico y el valor cultural de Barranco y su vulnerabilidad ante flujos considerables de tránsito en las cercanías de los edificios históricos.</p> <p>El Panel concluye que el análisis de los posibles impactos adversos del Proyecto y la identificación de medidas de mitigación no llegan a cumplir los requisitos de la OP 4.01 en lo que se refiere al análisis</p>	75-87	<p><b>Comentario:</b> La Administración destaca el hallazgo efectuado por el Panel de cumplimiento de la OP 4.01 sobre Evaluación Ambiental en lo que se refiere a la evaluación de impactos tales como calidad del aire y ruido y sus correspondientes medidas de mitigación.</p> <p>La Administración coincide con el Panel que la EA debería haber identificado impactos y medidas de mitigación en aspectos más allá del corredor exclusivo para buses, tales como flujos peatonales, redireccionamiento del tránsito vehicular y medios de sustento económico. Asimismo, la Administración reconoce que en la EA no se analizó de manera adecuada "el impacto del Proyecto sobre el patrimonio histórico y el valor cultural de Barranco y su vulnerabilidad ante un considerable caudal de tránsito en las cercanías de los edificios históricos." Los aspectos referidos a recursos culturales físicos se abordan en el Punto 11.</p> <p>Desde principios de 2009, la Administración viene planteando activamente los temas de flujos peatonales y de tránsito y redireccionamiento del tránsito vehicular. Estos temas así como alternativas para enfrentarlos están siendo analizados en el TMS de 2011, incluida una alternativa propuesta por la comunidad, y se recomendarán medidas efectivas para minimizar los impactos en los edificios históricos y áreas monumentales de la Zona de Regulación Especial (ZRE) de Barranco y los medios de sustento económico de los residentes. La Administración se encuentra analizando el borrador del informe y a la espera de comentarios de Protransporte y la Municipalidad de Barranco. Se espera que la</p>

Nº	Hallazgo	Pár. IP	Comentario/Acción
	correspondiente al Distrito de Barranco.		<p>firma consultara entregará un nuevo informe al poco tiempo de que la Administración le provea sus comentarios. (Véanse los puntos 1 y 2 sobre el TMS de 2011 y el proceso para implementar un nuevo patrón de tránsito en Barranco).</p> <p>Además, la Administración:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) financió una evaluación preliminar de seguridad de flujos peatonales y acceso a estaciones sobre el corredor exclusivo para buses y más allá del mismo, que fue presentado a Protransporte y compartido con el nuevo gobierno municipal de Barranco; y</li> <li>(ii) contrató a un especialista internacional en seguridad del tránsito para que recomendara acciones de corto y largo plazo en la materia, algunas de las cuales están siendo implementadas actualmente por Protransporte (por ejemplo, implementación de sendas peatonales y semáforos temporizados).</li> </ul> <p>La nueva administración municipal de Lima ya ha asignado recursos para continuar las obras y actividades para mejorar los flujos peatonales y el acceso a las estaciones, con énfasis en las personas vulnerables.</p> <p><b>Acción:</b> La Administración supervisará la implementación del plan de acción de seguridad del tránsito por parte de Protransporte. Véase también la acción bajo el Punto 3. Los resultados de la supervisión serán registrados de forma apropiada en ISR y otros documentos de supervisión.</p>
7.	<p><b>Análisis de Alternativas</b></p> <p>El Panel hace notar que el análisis de las evaluaciones ambientales preparadas para el Proyecto revela que estas alternativas no fueron estudiadas con suficiente profundidad como para poder evaluar su factibilidad técnica y costo, o sus méritos para Barranco, en comparación con la ruta seleccionada. Al Panel no le queda claro en qué medida se propusieron estas opciones para su consideración en la evaluación ambiental. El Panel observa que la atención a estas alternativas, así como la realización de consultas suficientes con los residentes de Barranco durante el proceso de toma de decisiones, podría haber evitado las tensiones y la fuerte oposición al Proyecto que surgieron posteriormente y que dieron</p>	88-99	<p><b>Comentario:</b> La Administración concuerda con el Panel en el sentido de que se deberían haber estudiado alternativas en mayor profundidad, tal como se plantea en el Punto 1. Si bien se evaluaron nueve alternativas para la traza del Proyecto, en la EA solamente se analizó y consultó respecto de una, incluidos aspectos relativos a desvíos durante la fase de construcción. La EA debería haber documentado y consultado con respecto a las otras opciones.</p> <p><b>Acción:</b> El TMS de 2011 está estudiando alternativas en profundidad y se espera que esté terminado hacia octubre de 2011 (véanse también los puntos 1, 2, 3 y 6).</p>

Nº	Hallazgo	Pár. IP	Comentario/Acción
	origen a la Solicitud de Inspección ante el Panel.		
8.	<p><b>Difusión de información de Proyecto y consulta con los residentes de Barranco</b></p> <p>El Panel concluye que la difusión de información y las consultas a los afectados en Barranco no alcanzaron a cumplir con los requisitos de la OP 4.01, especialmente en la etapa inicial del Proyecto y durante buena parte de la ejecución del mismo. Solamente cuando los residentes comenzaron a hacer oír sus preocupaciones de una manera más organizada se las tomó en consideración y se adoptaron diversas acciones para escuchar sus puntos de vista y atender a sus inquietudes.</p> <p>El Panel señala que es probable que esta falta de consulta haya tenido consecuencias importantes en el presente caso. La falta de consultas adecuadas, en particular durante la fase crítica de diseño del Proyecto, parece haber contribuido a la tensión y conflicto posterior con respecto a este importante proyecto para la Ciudad de Lima.</p>	100-115	<p><b>Comentario:</b> La Administración reconoce que se debería haber prestado más atención, durante la preparación y al comienzo de la implementación del Proyecto, al proceso de consulta y difusión de información del Proyecto a todas las partes interesadas.</p> <p>En 2008 y principios de 2009, una vez terminada la construcción, la Administración planteó activamente ante Protransporte y otras autoridades municipales la necesidad de aumentar la comunicación y consultar a fin de atender a las inquietudes de la comunidad. La Administración contrató un facilitador en 2009, quien estableció la Mesa de Diálogo, como espacio para consultas sobre los TOR para el TMS de 2011. Lamentablemente, el diálogo se interrumpió en enero de 2010, ya que parecía improbable poder avanzar debido a divergencias amplias e intensas de perspectivas e intereses entre los participantes. Establecidas las nuevas administraciones municipales de Lima y Barranco, existe un compromiso renovado con la realización de consultas participativas, que serán lideradas por Protransporte. La Administración ha ofrecido su apoyo, en caso de que Protransporte lo considere útil.</p> <p>La comunicación y consultas han mejorado, como lo evidencia, por ejemplo, la satisfacción de los vendedores de flores de Barranco respecto del proceso para la reubicación del mercado de flores, y el hecho de que la eliminación de las antiguas rutas de buses, conforme el Metropolitano entra en operaciones, viene avanzando sin inconvenientes, huelgas o protestas de los operadores. Las soluciones a los conflictos relacionados con el diseño del Proyecto en Independencia y La Unificada, al norte del centro de Lima, también son ilustrativos de la mejora de las consultas y comunicaciones.</p> <p><b>Acción:</b> La Administración continuará enfatizando ante Protransporte y las administraciones municipales la importancia de consultar a la comunidad sobre las rutas de tránsito alternativas y opciones de microdiseño, incluidas aquellas relativas a la seguridad del tránsito y los peatones, antes de tomar decisiones finales en ese sentido e implementar soluciones. La Administración ha ofrecido apoyo técnico y los</p>

Nº	Hallazgo	Pár. IP	Comentario/Acción
			<p>servicios del facilitador en apoyo de Protransporte para la realización de las consultas necesarias. Los resultados de la supervisión serán registrados de forma apropiada en ISR y otros documentos de supervisión.</p> <p>La Administración también brindará mayores oportunidades de aprendizaje para el personal destinadas a aumentar sus habilidades y conocimientos referidos a la consulta con partes interesadas.</p>
9.	<p><b>El Proyecto no respondió a las inquietudes de los Solicitantes (Supervisión inadecuada)</b></p> <p>El Panel señala que el sistema de presentación de quejas a nivel del proyecto tiene la posibilidad de convertirse en una vía importante para que los residentes puedan plantear sus quejas y obtener la resolución de sus problemas, aunque también observa que para que ello se pueda lograr de manera eficaz es necesario contar con una oficina en funcionamiento.</p> <p>El Panel determina que la supervisión no garantizó que las personas afectadas por el Proyecto recibieran información suficiente y se las consultara sobre el Proyecto y sus posibles impactos sino hasta finales de 2008, momento en que comenzaron a emerger los problemas en Barranco conforme avanzaba la construcción del Metropolitano. Sin embargo, el Panel determina que desde 2008, la supervisión del Proyecto ha estado más activa en la atención a las quejas y reaccionado a los temas que se planteaban, en cumplimiento de la Política sobre supervisión de Proyectos.</p>	116-126	<p><b>Comentario:</b> La Administración agradece que el Panel haya reconocido que el Equipo de Proyecto trabajó para mejorar el mecanismo que permite a los ciudadanos hacer oír sus quejas desde 2008 y principios de 2009 y que desde entonces el Proyecto ha dado cumplimiento a la OP 13.05.</p> <p>La Administración concuerda que debería haberse instaurado desde un principio un mecanismo más estructurado, transparente y con coordinación central para atender las quejas y reclamos.</p> <p>La Administración concuerda con la importancia de contar con un mecanismo de reclamo en buen funcionamiento. Protransporte ha establecido un mecanismo de recepción y atención de quejas con un buen funcionamiento para la fase operativa del Metropolitano. Entre los ejemplos del eficaz funcionamiento del mecanismo puede mencionarse, en Barranco, la reparación de daños en las calles causados por las obras y la reubicación de elementos relacionados con el Proyecto. En las áreas al norte del centro de Lima conocidas como La Unificada e Independencia, Protransporte respondió a quejas de los residentes con cambios en el diseño del Proyecto, incluidos nuevos patrones de tránsito para automóviles y peatones, inclusive después de haberse terminado la construcción. El mecanismo permite a los usuarios registrar sus quejas en las estaciones de los autobús de transporte rápido (BRT), en el sitio web de Protransporte o a través de una línea de llamada gratuita. Además, las administraciones municipales en Lima y Barranco derivan a Protransporte cualquier reclamo que reciban directamente. Protransporte tiene una unidad que prioriza, analiza y responde a las quejas.</p> <p><b>Acción:</b> Durante la supervisión y hasta la finalización del ICR, la Administración continuará</p>



Nº	Hallazgo	Pár. IP	Comentario/Acción
			<p>enfazando ante Protransporte y las autoridades en Barranco la importancia de contar con un mecanismo de recepción y resolución de reclamos eficaz. Los resultados de la supervisión serán registrados de forma apropiada en ISR y otros documentos de supervisión.</p>
10.	<p><b>El proceso de evaluación ambiental no fue aprobado por la autoridad peruana competente</b></p> <p>El Panel concuerda con la Administración en que corresponderá a los tribunales peruanos resolver la cuestión de si la Municipalidad de Lima era la autoridad competente para aprobar la EIA en virtud de la legislación vigente. El Panel concluye, como cuestión de debida diligencia y de acuerdo con la OMS 2.20, que esta cuestión debería haber formado parte de la evaluación del Proyecto y, como tal, debería haber sido informada en el PAD. Ello no ocurrió e incumple la OMS 2.20. No obstante, el Panel también observa que las misiones de supervisión debatieron y plantearon esta cuestión ante las autoridades a comienzos de la ejecución del Proyecto, mucho antes de que se iniciara la construcción. El Banco también solicitó un dictamen legal sobre el tema. El Panel concluye que, durante la ejecución, la Administración actuó con la debida diligencia en cumplimiento de la OP/BP 13.05.</p>	127-132	<p><b>Comentario:</b> La Administración destaca el hallazgo del Panel en el sentido de que durante la implementación el Equipo de Proyecto actuó con la debida diligencia en este aspecto, en cumplimiento de la OP/BP 13.05.</p> <p>La Administración concuerda que la falta de claridad respecto de la autoridad competente para la aprobación de las EA debería haberse reconocido durante la preparación del Proyecto, pero opina que la OP 4.01 (en particular los Anexos B y C), que fue adoptada con posterioridad a la OMS 2.20, establece que la propia EA —o en su caso el Plan de Manejo Ambiental— es el documento en el que se debe discutir el marco legal e institucional aplicable.</p> <p>La Administración ya ha suministrado un borrador de TOR a Protransporte. Protransporte ha indicado que dará forma final a los TOR con el apoyo ulterior del Banco de ser necesario, obtendrá la aprobación del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento y comenzará el proceso licitatorio una vez que se concluyan las obras, lo que se espera que ocurra en octubre de 2011.</p> <p><b>Acción:</b> La Administración continuará sus contactos con Protransporte y su apoyo técnico para esta auditoría. Los resultados de la supervisión serán registrados de forma apropiada en ISR y otros documentos de supervisión.</p>
<b>Recursos Culturales Físicos</b>			
11.	<p><b>Impacto negativo en el distrito arquitectónico histórico de Barranco</b></p> <p>El Panel no encontró un análisis adecuado del barrio o los monumentos históricos ni de los posibles impactos del Proyecto sobre los mismos. La SEA y la EA mencionan que el Proyecto tendrá un impacto pero no avanzan con una evaluación de la naturaleza y magnitud de los impactos. La SEA propone que se realice un estudio para considerar los impactos en el área histórica. Hasta donde el Panel sabe, todavía no se ha realizado un</p>	197-209	<p><b>Comentario:</b> La Administración confirmó y se basó en la aprobación dada por el Instituto Nacional de Cultura (INC) al diseño del Proyecto y las estaciones en Barranco, según lo dispuesto por la legislación nacional y conforme con la competencia del INC en la protección y preservación del patrimonio cultural de Perú. La Administración considera que de esta forma se dio cumplimiento a los requisitos de la OPN 11.03 que era la política aplicable en dicho momento.</p> <p>La Administración también reconoce, sin embargo, que en la EA y estudios subsiguientes,</p>

Nº	Hallazgo	Pár. IP	Comentario/Acción
	<p>estudio detallado de Barranco en este sentido. El Panel determina que esto no es acorde a la OPN 11.03 sobre Patrimonio Cultural</p> <p>El Panel observa que la falta de estudios adecuados de los impactos del Proyecto sobre los recursos culturales de Barranco es un asunto serio, ya que el alto volumen de tránsito que cruza el Distrito podría causar daños negativos permanentes en su área histórica protegida.</p> <p>En opinión del Panel, la preocupación de los Solicitantes en el sentido de que el aumento del tránsito circulando a través de la Avenida San Martín causaría una pérdida de calidad del área histórica está bien fundamentada. El Panel determina que el aumento del tránsito, que conduce a la congestión de la comunidad, no fue considerado de manera adecuada al evaluar los impactos del Proyecto sobre el área histórica.</p> <p>El Panel también determina que las EA preparadas en el marco del Proyecto no hacen mención de los posibles problemas asociados con los impactos en los edificios y lugares públicos de interés causados por el desvío permanente del tránsito.</p>		<p>incluido el TMS de 2005, no se analizaron de manera adecuada los edificios históricos y áreas monumentales de Barranco y los posibles impactos sobre ellos de un mayor volumen de tránsito y congestión.</p> <p>El TMS de 2011 financiado por el Banco, que tiene el objeto de constituir un aporte técnico al proceso de decisión de Protransporte sobre un nuevo plan de gestión de tránsito para la fase operacional del Metropolitano, cubrirá esta falencia. Las indicaciones preliminares señalan que recomendará medidas para minimizar el tránsito pasante, facilitar la circulación de vehículos que tienen a Barranco como punto de partida o destino, y mejorar la posibilidad de transitar a pie por la zona histórica. Se espera que estas medidas permitan una reducción global del volumen y congestión del tránsito y aumenten la seguridad vial y peatonal, con el efecto general de contribuir a la preservación de los edificios históricos y áreas monumentales de Barranco, brindando así una respuesta efectiva a las inquietudes en materia de manejo de tráfico una vez que el Metropolitano entre plenamente en operación.</p> <p><b>Acción:</b> Además de supervisar la finalización del TMS de 2011 y trabajar con Protransporte y las autoridades en Barranco para impulsar las consultas sobre el manejo del tránsito y el patrimonio histórico de Barranco (véase el punto 8), la Administración responderá al interés de las autoridades municipales de Barranco respecto del asesoramiento del Banco para la incorporación en los TOR del Plan Participativo de Desarrollo 2011-2021 del Distrito de un análisis de los edificios históricos y áreas monumentales de Barranco y medidas para preservar dicho patrimonio al servicio del desarrollo socioeconómico dinámico de Barranco. La Administración continuará colaborando con Protransporte y la Municipalidad de Barranco en estos temas. Los resultados de la supervisión serán registrados de forma apropiada en ISR y otros documentos de supervisión.</p>

Nota: Esta es una traducción de un documento originalmente en inglés. En caso de discrepancia, el texto en la versión en inglés prevalecerá.