

DICTAMEN DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

Al Director Ejecutivo del PER – PLAN COPESCO Unidad Ejecutora Proyecto Especial Regional - PLAN COPESCO

1. Hemos auditado los estados financieros del **Programa Mejoramiento del Transporte en la Ciudad del Cusco – Programa METRA**, los cuales comprenden el Estado de Fuentes y Usos de Fondos y el Estado de Inversiones Acumuladas por el período comprendido entre el 01 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2020, financiado parcialmente por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento – BIRF y la República del Perú, mediante el Contrato de Préstamo N° 8339-PE, así como el resumen de políticas contables significativas y otras notas explicativas correspondiente al Programa Mejoramiento del Transporte en la Ciudad del Cusco.

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros

2. La Administración del Programa Mejoramiento del Transporte en la Ciudad del Cusco es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros del Programa, de acuerdo con la base contable de efectivo. Esta responsabilidad comprende: diseñar, implementar y mantener el control interno relevante en la preparación y presentación razonable de los estados financieros para que estén libres de representaciones erróneas de importancia relativa, ya sea como resultado de fraude o error.

Responsabilidad del Auditor

3. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros basada en nuestra auditoría. Nuestra auditoría fue realizado de acuerdo con Normas Internacionales de Auditoría, normas del Sistema Nacional de Control y dentro del marco de políticas sobre la Auditoría de Entidades y Proyectos con financiamiento parcial del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento – BIRF. Tales normas requieren que cumplamos con requerimientos éticos y que planifiquemos y realicemos la auditoría para obtener una seguridad razonable de que los estados financieros estén libres de errores materiales. Una auditoría comprende la realización de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los saldos y las divulgaciones en los estados financieros. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, que incluye la evaluación de riesgos de que los estados financieros contengan representaciones erróneas de importancia relativa, ya sea como resultado de fraude o error. Al efectuar esta evaluación de riesgo, hemos tomado en consideración el control interno relevante de la entidad en la preparación y presentación razonable de los reportes financieros, a fin de diseñar procedimientos de auditoría apropiados a las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad de sus controles internos. Una auditoría también comprende la evaluación de que los principios de contabilidad aplicados son apropiados, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión de auditoría.

Dictamen de los auditores independientes (continuación)

Opinión

4. En nuestra opinión, los estados financieros antes indicados, presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos el Estado de Fuentes y Usos de Fondos y el Estado de Inversiones Acumuladas por el periodo comprendido entre el 01 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2020 del Programa Mejoramiento del Transporte en la Ciudad del Cusco, los resultados de sus operaciones por el periodo terminado a esa fecha, de conformidad con los términos del Contrato de Préstamo BIRF N°8339-PE del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento – BIRF y las políticas contables descrita en la Nota 2.

Párrafos de énfasis

5. El contrato de préstamo del Programa Metra tiene un presupuesto de US\$152,605,609 y los resultados obtenidos según el Estado de Inversiones Acumuladas en las diferentes categorías de inversión al periodo de 2020, presenta un avance financiero de US\$6,431,913, el cual representa un 4.21%; asimismo, mantiene por ejecutar un saldo de US\$146,173,696 que representa un 95.79% del presupuesto programado del préstamo; situación que evidencia una baja ejecución financiera del Programa, y el cual comprende desde periodos anteriores; aspectos que no le permitirían cumplir con los objetivos, metas y plazos establecidos en el contrato de préstamo; y por ende la Administración del Programa, deberá adoptar gestiones estratégicas administrativas y financieras que le permitan obtener resultados satisfactorios en la ejecución de inversión del Programa Metra.

6. El Programa Metra durante el periodo 2020, tuvo asignado un Presupuesto Inicial Anual - PIA de US\$59,642,408 (S/199,802,067) para sus actividades financieras programadas; y ante la reprogramación de ejecución de gastos, fue reducida la asignación presupuestal determinándose un Presupuesto Inicial Modificado - PIM por un importe de US\$28,209,932 (S/94,501,463), que comprende por Aporte BIRF US\$25,417,730 y Aporte Local US\$2,791,662; dicha modificación fue aprobada con Oficio N°0542-2020-EF/50.07 en aplicación del Decreto de Urgencia N°015-2019, Decreto de Urgencia para el Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2020; y el resultado total de inversión ejecutado, según el Estado de Inversión Acumuladas asciende a US\$1,305,414 que representa un 4.63%, dicha ejecución comprende por Aporte BIRF US\$370,286 y por Aporte local US\$935,128; esta situación refleja una baja ejecución presupuestal en el periodo 2020, aspectos que viene limitando cumplir con el avance financiero, físico y presupuestal del Programa Metra.

Dictamen de los auditores independientes (continuación)

Sin modificar nuestra opinión, nos remitimos a la Nota 2 a los estados financieros que describe la base de contabilidad. Los estados financieros del Programa Mejoramiento del Transporte en la Ciudad del Cusco, por el período comprendido entre el 01 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2020, ejecutado por PRODER CUSCO, han sido preparados de acuerdo con la base contable de efectivo. Según esta base contable, los ingresos son reconocidos cuando se reciben, y los gastos cuando se pagan y no cuando se devengan, lo que representa un método distinto de aquel basado en los Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados en el Perú.

Otros asuntos

Este informe se emite únicamente para conocimiento y uso del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento – BIRF y del PER PLAN COPESCO de la Unidad Ejecutora Proyecto Especial Regional – PLAN COPESCO, por lo que no debe ser usado por otros o para fines distintos a los aquí indicados.

Refrendado por:

Panez, Chacaliza y Asociados Sociedad Civil de R.L.



J. Alberto Alcántara Bernaola (Socio)
Contador Público Colegiado Certificado
Matrícula N° 3380

Agosto 19, 2021
Lima, Perú

PROGRAMA MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DEL CUSCO
Contrato de Préstamo BIRF N°8339-PE

Estado de Fuentes y Usos de Fondos

Por el periodo comprendido entre el 01 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2020

(Expresado en Dólares americanos)

	Acumulado 2019	Periodo 2020	Acumulado 31.12.2020
Nota	US\$	US\$	US\$
<u>ORIGEN DE FONDOS</u>			
Fondo rotatorio	3,000,000	2,631,410	5,631,410
Total Fondos Externos	3,000,000	2,631,410	5,631,410
Aportes del Gobierno Central	2,466,181	935,128	3,401,309
Total Fondos Locales	2,466,181	935,128	3,401,309
Total Fondos Recibidos	5,466,181	3,566,538	9,032,719
<u>APLICACIÓN DE FONDOS</u>			
Categoría 1: Bienes, obras, servicios de no consultoría, servicios de consultoría, capacitación y taller en el marco del Proyecto.	4,658,889	418,362	5,077,251
Sub Categoría : Bienes	27,398	5,913	33,311
Sub Categoría : Servicios de no consultoría	93,306	29,764	123,070
Sub Categoría : Servicios de consultoría	4,408,264	348,903	4,757,167
Sub Categoría : Capacitación y talleres	14,053	6,656	20,709
Sub Categoría : Costo operacional	115,868	27,126	142,994
Categoría 2: Adquisición de tierras y compensación por la adquisición de tierras relacionada con la implementación del plan de reasentamiento en el Componente 1 (d) del Proyecto.	467,610	887,052	1,354,662
Sub Categoría : Adquisición de tierras	467,610	868,896	1,336,506
Sub categoría : Compensación de tierras	-	18,156	18,156
Total Inversiones del Proyecto	5,126,499	1,305,414	6,431,913
Partidas Conciliatorias (Entregas pendiente de Rendición)	-	-	-
Total Uso de Fondos	5,126,499	1,305,414	6,431,913
Total Fuentes Menos Usos de Fondos	339,682	2,261,124	2,600,806
Aumento (Disminución) de efectivo	339,682	2,261,124	2,600,806
Efectivo al inicio del periodo	-	339,682	339,682
Efectivo al final del periodo	339,682	2,600,806	2,600,806

Las notas que se adjuntan forman parte de los estados financieros.



PROGRAMA MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DEL CUSCO
Contrato de Préstamo BIRF N°8339-PE

Estado de Inversiones Acumuladas

Por el periodo comprendido entre el 01 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2020

(Expresado en Dólares americanos)

Categoría de Inversión	Presupuesto			Inversiones Acumulada al 31.12.2019			Inversión del periodo 2020			Inversiones Acumuladas al 31.12.2020		
	BIRF US\$	Local US\$	Total US\$	BIRF US\$	Local US\$	Total US\$	BIRF US\$	Local US\$	Total US\$	BIRF US\$	Local US\$	Total US\$
INVERSIONES:												
Categoría 1: Bienes, obras, servicios de no consultoría, servicios de consultoría, capacitación y talleres en el marco del Proyecto.	116,000,000	32,605,609	148,605,609	2,660,317	1,998,572	4,658,889	57,059	361,303	418,362	2,717,277	2,359,874	5,077,251
Sub Categoría: Bienes	-	-	-	27,398	-	27,398	4,176	1,737	5,913	31,574	1,737	33,311
Sub Categoría: Trabajos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sub Categoría: Servicios de no consultoría	-	-	-	1,185	92,122	93,307	-	29,764	29,764	1,185	121,885	123,070
Sub Categoría: Servicios consultoría	-	-	-	2,631,734	1,776,530	4,408,264	46,738	302,165	348,903	2,678,473	2,078,695	4,757,168
Sub Categoría: Capacitación y talleres	-	-	-	-	14,052	14,052	6,145	511	6,656	6,145	14,563	20,708
Sub Categoría: Costos operacionales (*)	-	-	-	-	115,868	115,868	-	27,126	27,126	-	142,994	142,994
Categoría 2: Adquisición de tierras y compensación por la adquisición de tierras relacionada con la implementación del plan de reasentamiento en el Componente 1 (d) del Proyecto.	4,000,000	-	4,000,000	-	467,610	467,610	313,227	573,825	887,052	313,227	1,041,435	1,354,662
Sub Categoría: Adquisición de tierras	-	-	-	-	467,610	467,610	295,071	573,825	868,896	295,071	1,041,435	1,336,506
Sub Categoría: Compensación de tierras	-	-	-	-	-	-	18,156	-	18,156	18,156	-	18,156
Total del Proyecto	120,000,000	32,605,609	152,605,609	2,660,317	2,466,182	5,126,499	370,286	935,128	1,305,414	3,030,604	3,401,309	6,431,913

(*) En el año 2016, fue considerado como capacitación y talleres, correspondiendo a costos operacionales.

Las notas que se adjuntan forman parte de los estados financieros.



PROGRAMA MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DEL CUSCO

Contrato de Préstamo BIRF N° 8339-PE

Notas a los estados financieros

Por el periodo comprendido entre el 01 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2020

1. ANTECEDENTES E INFORMACIÓN GENERAL

El Consejo Regional del Gobierno Regional de Cusco, mediante Resolución Suprema N° 211-2014-EF, publicado el 24 de julio de 2014, aprobó la operación de endeudamiento externo con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento - BIRF, por US\$120,000,000 para financiar parcialmente el Programa de “Mejoramiento del Transporte en la Ciudad del Cusco” - Programa Metra, cuya Unidad Ejecutora es el Gobierno Regional Cusco - GRC a través del Proyecto Especial Regional - Plan COPESCO.

El costo total del Programa Metra asciende a US\$152,605,609 de los cuales US\$120,000,000 son recursos del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento - BIRF provenientes del Contrato de préstamo antes indicado y el monto de US\$32,605,609 serán financiados con Recursos de Contrapartida Nacional. Tanto los recursos provenientes del préstamo como los correspondientes al Aporte Nacional, son asignados a través del Pliego Presupuestario del Gobierno Regional del Cusco.

Mediante Resolución Ministerial N° 341-2014-EF/52 de fecha 22 de octubre del 2014, se aprueba el convenio de Traspaso de Recursos suscritos entre el Ministerio de Economía y Finanzas a través de la Dirección General de Endeudamiento y Tesoro Público y el Gobierno Regional del Departamento del Cusco, a través del Proyecto Especial Regional del Plan COPESCO, mediante el cual se establece los términos y condiciones para el traspaso de los recursos de la operación de endeudamiento externo aprobado por el Decreto Supremo N° 211-2014-EF y del servicio de la deuda derivada de la misma.

El Consejo Regional del Gobierno Regional del Cusco - GRC, según Acuerdo N° 017-2014-CR/GRC Cusco, en la quinta sesión extraordinaria de fecha 20 de marzo 2014, autorizó a suscribir el Convenio de Traspaso de Recursos, facultando al Presidente Regional en adición, conforme el citado documento, y el Consejo Regional del Gobierno Regional Cusco - GRC para solicitar a la Dirección General de Endeudamiento y Tesoro Público – DGETP del Ministerio de Economía y Finanzas - MEF, para que deduzca a través de asignaciones financieras, los montos necesarios para atender las obligaciones derivadas del préstamo y transferido a las cuentas previstas para el pago de la deuda.

Mediante Resolución Ejecutiva, se designa al Proyecto Regional Plan COPESCO, como la Unidad Ejecutora (UE), responsable de la implementación del Programa de Inversión Pública que será “Mejoramiento del Transporte en la ciudad del Cusco” – PRODER CUSCO, financiada mediante operaciones de Endeudamiento Internacional con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento - BIRF.



La ciudad del Cusco, Patrimonio de la Humanidad recibe aproximadamente el 80% del turismo nacional, sirve como centro de soporte de los turistas que visitan Machu Picchu, y es un importante centro político, administrativo y comercial en la región. Cusco recibió 1,4 millones de visitantes en 2009, 1,6 millones en 2010 y 2,3 millones en 2011, de los cuales 1,2 millones eran visitantes extranjeros. El número de turistas ha aumentado más del doble en los últimos diez años. En la actualidad, la utilización y las características de la red de carreteras no permiten una movilidad eficaz de la población y los visitantes. Con el aumento de la población y el número de visitantes es necesario contar con una infraestructura vial que atienda esta demanda y ofrezca condiciones de movilidad eficientes y seguras.

El sistema vial de la ciudad de Cusco, se caracteriza por el dominio de tres arterias longitudinales, tales como la Avenida de la Cultura, la Avenida vía expresa y la Vía de evitamiento; y una circulación transversal limitada. En la actualidad, sólo el boulevard de la Cultura está en pleno funcionamiento y está absorbiendo la mayor parte del tráfico de la ciudad. Asimismo, un tramo de la Vía de evitamiento está en construcción. El parque automotor actual se compone de 50,000 vehículos particulares, añadiéndose 3,000 vehículos a su red vial cada año, lo que unido a los vehículos de transporte público están generando congestión de la red vial existente y un deterioro de la calidad ambiental y de la seguridad vial de la ciudad.

La congestión del tráfico es especialmente alta en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco y como resultado de ello, se está deteriorando por el impacto de la circulación de vehículos motorizados, por lo que se deben tomar medidas que puedan contribuir a mitigar este deterioro, como: favorecer el transporte público peatonal, definir una política de estacionamiento, y lograr una mejor integración de los peatones y el tráfico de vehículos.

El sistema de transporte de la ciudad de Cusco, a pesar de que se realizan alrededor de un 63 por ciento de los viajes diarios en transporte público, no tiene la calidad necesaria y las condiciones de accesibilidad para garantizar una prestación adecuada del servicio. Las principales cuestiones que hay que abordar son: la baja calidad de los servicios, la falta de terminales de transporte público, el uso ineficiente de los vehículos, y la deteriorada flota de vehículos. En general, el sistema tiene que afrontar de manera más eficiente la creciente demanda de servicios, poniendo en práctica al mismo tiempo tarifas asequibles; igualmente importante es el mantenimiento y la gestión de la red vial urbana realizada por los gobiernos locales que, de no abordarse correctamente, dará lugar a un aumento de los accidentes de tráfico y en la congestión vehicular.

Con este proyecto, el Banco apoyará al Gobierno para eliminar los cuellos de botella causados por el tráfico vehicular y de peatones en la ciudad, así como para mejorar la transitabilidad en el corredor este – oeste, completando la Vía Expresa.

Objetivo General del Programa

El Programa tiene como principal objetivo, mejorar la movilidad en el corredor este-oeste de la ciudad del Cusco (San Jerónimo – Distrito de Cusco) y la implementación de este objetivo se logrará a través de los indicadores:

- a) Reducción de los tiempos de viaje a lo largo del corredor este - oeste de la Ciudad de Cusco, cuyos orígenes o destinos estén en los distritos de San Jerónimo, San Sebastián, Wanchaq y el distrito de Cusco.
- b) Disponibilidad y capacidad regulada y eficiente de transporte público a lo largo de la Avenida vía expresa, expresada en unidades de transporte público por hora.
- c) Encuesta de satisfacción de usuarios de la Avenida vía expresa.



A continuación, se muestra la distribución de montos de Inversión por fuentes de financiamiento por componente:

Financiamiento por Componentes en Millones de US\$						
Componentes	Sub totales	Financiamiento por:				
		Banco			Local	
		US\$	US\$	%	US\$	%
Programa METRA						
1	Mejoramiento Integral de la Vía Expresa de la Ciudad del Cusco Ovalo Libertadores - Puente Costanera Nodo de Versalles	143	112.7	78.81	30.3	21.19
2	Mejoramiento de la Movilidad en la Ciudad del Cusco	3.6	3	83.33	0.6	16.67
3	Capacitación del Personal, Contratación de Consultores, Monitoreo y Sistematización (Fortalecimiento Institucional)	4.6	4.3	93.48	0.3	6.97
4	Gestión y Administración del Programa	1.4	-	-	1.4	100
Total de Financiamiento		152.6	120.0	78.64	32.6	21.36

De acuerdo al Contrato de Préstamo N°8339-PE, se establece la tabla específica de categorías de los Gastos Elegibles que pueden ser financiados por los Ingresos del Préstamo "categoría", asignación de montos del préstamo por categoría y el porcentaje de gastos financiados, como se detalla:

Category	Amount of the Loan Allocated (in USD)	Percentage of Expenditures to be financed
(1) Goods, Works, non-consulting services, consultants' services, Training and Workshops under the Projects.	116,000,000	Up to 100%
(2) Land acquisition and compensation for land acquisition related to the implementation of the Resettlement plan under Component 1(d) of the Project.	4,000,000	Up to 100%
Total	120,000,000	

Ampliación de plazo del Programa

El convenio de préstamo tenía una vigencia a partir del 11 de noviembre de 2014 y su fecha de cierre el 30 de junio de 2019, este plazo tiene una primera ampliación hasta el 30 de junio de 2020 con carta N°177-2019-BM-LC6-PE y una segunda ampliación hasta el 31 de mayo de 2021 con carta N°138-20-BM-LC6-PE.

Mediante el Oficio N° 216-2019-GR - CUSCO/GR de fecha 06 de mayo de 2019, el Gobierno Regional del Cusco (GRC), solicita al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) la reestructuración y ampliación del plazo final de desembolsos por 36 meses del convenio de préstamo N° BIRF-8339-PE del Prog-16-2013-SNIP "Mejoramiento del Transporte en la ciudad del Cusco".

Con memorándum N°569-2019-EF/63.04 de fecha 20 de junio de 2019, la Directora General de la Dirección General de Inversión Pública, del Ministerio de Economía y Finanzas aprueba la reestructuración del Programa y ampliación de plazo final de desembolso del Préstamo BIRF N° 8339-PE, con una ampliación de plazo del 30 de junio de 2019 al 30 de junio de 2022, referidos a la gestión del Programa por el Gobierno Regional.



Con carta N°185-2019-BM-LC6-PE de fecha 16 de julio de 2019, el Banco Mundial otorga la No Objeción a la reasignación de los costos de inversión por componentes y fuente de financiamiento del Programa N°16-2013-SNIP "Mejoramiento del Transporte en la Ciudad del Cusco"- Programa Metra, que tiene el siguiente detalle:

Programa de Inversión: "Gestión del Programa y Otros: Mejoramiento del Transporte en la Ciudad del Cusco"						
Componentes	Préstamo Actual			Distribución Propuesta		
	(Millones de dólares)			(Millones de dólares)		
	ROOC	RD	Total	ROOC	RD	Total
Componente 1: Mejoramiento Integral de la Vía Expresa de la Ciudad Del Cusco Ovalo Libertadores - Puente Costanera Nodo de Versalles	112.7	30.3	143.0	112.7	25.2	137.9 (*)
Componente 2: Mejoramiento de la Movilidad en la Ciudad del Cusco	3.0	0.6	3.06	3.0	0.6	3.6
Componente 3: Fortalecimiento Institucional, Monitoreo y Evaluación	4.3	0.3	4.6	4.3	0.3	4.6
Componente 4: Gestión y Administración del Programa	0.0	1.4	1.4	0.0	6.5	6.5
Total Programa	120.0	32.6	152.6	120.0	32.6	14.7

(*) En la propuesta remitida el costo total considerado para el componente 1 es de \$102,193,997.92 dólares, quedando un remanente que no se utilizaría de \$35,706.002 dólares

Fuente: Oficios N°275-2019-GR CUSCO/GR y N° 280-2019-GR CUSCO/GR del Gobierno Regional de Cusco.

Componentes del Programa

El Programa METRA, está integrado por cuatro (04) componentes, como se indica:

Componente 1: Mejoramiento Integral de la Vía Expresa de la Ciudad del Cusco: Ovalo Los Libertadores – Puente Costanera – Nodo Versalles.

El objetivo es la realización de los estudios y las obras para la finalización de la vía Expresa de Cusco, que comprende 6.7 Kilómetros de un boulevard de cuatro calzadas de dos carriles, con mediana, puentes, sistema de drenaje, canales de aguas pluviales, infraestructura urbana peatonal, tratamiento paisajístico, y dos pasos a desnivel principales – el Óvalo Libertadores y el intercambio vial Versalles donde la Avenida vía expresa conecta con la Vía de Evitamiento en las cercanías del sector denominado Túpac Amaru. El componente incluye los estudios y las obras, junto con sus supervisiones respectivas, así como la instalación de señalización horizontal y vertical (semaforización) y la adquisición de los terrenos afectados incluyendo la compensación a las personas afectadas.

Componente 2: Mejoramiento de la Movilidad en la Ciudad de Cusco.

El objetivo de este componente es la mejora de la movilidad en la ciudad de Cusco por medio de un sistema de transporte sostenible. Las actividades estarán dirigidas al fortalecimiento de las instituciones involucradas en la movilidad de la ciudad a través de asistencia técnica y de la provisión de los instrumentos de planificación y gestión. Este componente incluye las siguientes actividades: (i) Apoyo para la formulación o el mejoramiento del Plan de Movilidad en el Centro Histórico; (ii) Diseño de una Estrategia para el fortalecimiento de la implementación y gestión del transporte público; (iii) Fomento del uso de la bicicleta; y (iv) Apoyo a la administración de la red vial de la ciudad.

En todas las actividades que comprenden este componente se incluirán elementos la seguridad vial, aspectos ambientales y sociales y de perspectiva de género.



Componente 3: Capacitación del Personal, Contratación de Consultores, Monitoreo y Sistematización (componente de Fortalecimiento Institucional).

El objetivo de este componente es dotar de consultores especializados a la UGP para garantizar una exitosa implementación del proyecto y fortalecer las capacidades de PER Plan COPESCO. Asimismo, se incluye el apoyo para llevar a cabo las actividades de monitoreo y evaluación del proyecto.

Componente 4: Gestión y Administración del Programa.

El objetivo del componente es fortalecer la capacidad de PER Plan COPESCO para la gestión y supervisión de las actividades realizadas.

2. PRINCIPIOS Y PRACTICAS CONTABLES

Los principios y prácticas contables más importantes para el registro de las operaciones y la preparación de la información financiera, son los siguientes:

a) Base de Contabilidad

Los estados financieros del Programa, constituidos por el Estado de Fuentes y Usos de Fondos y el Estado de Inversiones Acumuladas son preparados en base al método contable de efectivo, mediante el cual los ingresos son reconocidos y registrados en la fecha de su recepción y los egresos en la fecha de pago.

Esta práctica contable difiere de los principios de contabilidad generalmente aceptados, de acuerdo con los cuáles las transacciones deben ser registradas a medida que se incurren.

Unidad Monetaria

Los informes financieros del Programa fueron preparados por la Unidad Ejecutora del Programa, en base a los registros contables en moneda nacional del Sistema SIAF, elaborados siguiendo las normas, procedimientos y directivas emitidas por la Contaduría Pública de la Nación y para fines de la auditoría de los estados financieros básicos del Programa son elaborados en Dólares americanos.

b) Tasa de cambio

Los fondos del Programa financiados por el BIRF, son depositados en la cuenta corriente que se mantiene en el Banco de la Nación a nombre del Proyecto y para la preparación de los informes financieros del Programa, los ingresos son convertidos en Dólares americanos al tipo de cambio vigente en la fecha que se reciben (fecha valor) y las inversiones al tipo de cambio de la fecha de la monetización o fecha de giro.

c) Adquisición de bienes y servicios

Los bienes y servicios adquiridos con los fondos del Programa, se contabilizan al costo de adquisición en la fecha de compra.

d) Aporte del BIRF

Los fondos provenientes del BIRF son reconocidos a su depósito en una cuenta corriente en moneda extranjera (Cuenta Designada), que se mantiene en el Banco de la Nación a nombre de la Unidad Ejecutora del Programa.

Para la ejecución de los gastos, los fondos se convierten en moneda nacional con el tipo de cambio de la fecha de transferencia (monetización), de acuerdo con las necesidades de gastos, siendo depositados en la cuenta corriente del Banco de la Nación, y posteriormente de esta cuenta se transfiere a la cuenta corriente operativa que se utiliza para ejecutar los pagos y transferencias bancarias a los beneficiarios del Proyecto.



e) Aportes de contrapartida

Tesoro Público

Los aportes de contrapartida del Gobierno Peruano, son procesados a través de la sub cuenta del Tesoro Público, de conformidad con los procedimientos establecidos por la Dirección Nacional de Tesoro Público del MEF, son reconocidos en la fecha del giro del cheque para el pago de los bienes o servicios y transferencia a la cuenta corriente de los beneficiarios para la ejecución de los sub convenios correspondientes.

3. EFECTIVO NETO DISPONIBLE

Al 31 de diciembre de 2020, el saldo del efectivo disponible en moneda nacional y su equivalente en moneda extranjera del Programa en las cuentas corrientes del Banco de la Nación, se detalla a continuación:

Denominación	N° de Cta. Cte.	Saldo total en S/	Saldo total en US\$
0790 Región Cusco – Plan COPESCO Cuenta Operativa - Moneda Nacional	00-161-229415	2,299,437	639,508
0790 Región Cusco – Plan COPESCO Cuenta Designada - Moneda Extranjera	00-161-000157	6,470,223	1,931,410
Total		8,769,660	2,570,918

4. ENTRADAS DE EFECTIVO

Los ingresos de efectivo del periodo 2020 y acumulados al 31 de diciembre de 2020, correspondiente a los fondos públicos y los fondos del BIRF, recibidos por el Programa, comprenden lo siguiente:

Fondos Públicos

Fuente de Financiamiento: Recursos Determinados	Ingresos 2020 S/	Acumulado 31.12.2020 S/	Ingresos 2020 US\$	Acumulado 31.12.2020 US\$
Contrapartida canon sobre canon y regalías	2,385,606	2,385,606	935,128	935,128
Total al 31.12.2020	2,385,606	2,385,606	935,128	935,128

Fondos del BIRF

Durante el periodo de 2020, se generó desembolso al Programa con fondos del BIRF, como se indica:

Fuente de Financiamiento: Recursos por operaciones oficiales de crédito	Ingresos 2020 S/	Acumulado 31.12.2020 S/	Ingresos 2020 US\$	Acumulado 31.12.2020 US\$
Desembolsos generados en el ejercicio fiscal	9,104,678	9,104,678	2,631,410	2,631,410
Total al 31.12.2020	9,104,678	9,104,678	2,631,410	2,631,410



5. TRANSFERENCIA A LA CUENTA UNICA DEL TESORO – CUT

De acuerdo a la Resolución Directoral N° 013-2014-EF/52.03, establece disposiciones adicionales para el traslado de fondos a la CUT para la centralización de recursos, en cumplimiento de esta norma y por las modificaciones que tiene el Sistema Integrado de Administración Financiera-SIAF, que no permiten el registro de cheques, los pagos se han efectuado con transferencia CUT y debido a la premura del tiempo, quedó un saldo en esta cuenta, el cual se detalla a continuación:

Fuente de Financiamiento: Recursos por operaciones oficiales de crédito	Ingresos 2020	Acumulado 31.12.2020	Ingresos 2020	Acumulado 31.12.2020
	S/	S/	US\$	US\$
Transferencia a la Cuenta Única del Tesoro-CUT N°00-161-229415	84,450	84,450	23,589	23,589
Transferencia a la Cuenta Única del Tesoro-CUT N°00-161-229415	22,550	22,550	6,299	6,299
Total al 31.12.2020	107,000	107,000	29,888	29,888

6. CONCILIACION DE CUENTA DESIGNADA Y CUENTA OPERATIVA

Al 31 de diciembre de 2020, la conciliación de la cuenta corriente ordinaria del Banco de la Nación, correspondiente a la cuenta designada N°06-161-000157 y cuenta operativa N°00-161-229415, se detalla a continuación:

Conciliación Cuenta Designada	Sub total S/	Sub Total US\$	Total US\$
1. Fondos Recibidos			
Saldo al 01.01.2020 - Cuenta designada			299,668
Saldo al 01.01.202020 - Cuenta operativa			40,014
Desembolso BIRF periodo 2020			2,631,410
Total Ingresos			2,971,092
2. Ejecución de gastos en el periodo 2020			
Pago de cheques en tránsito 2020			-
Ejecución de gastos de enero a diciembre de 2020			(370,286)
Saldo contable			2,600,806
Saldo cuenta corriente US\$ - Designada (Nota 03)			1,931,410
Saldo cuenta corriente S/ - Operativa (Nota 03)	2,299,437	639,508	639,508
Saldo Bancario			2,570,918
Diferencia de saldo bancario - Saldo contable			(29,888)
3. Menos			
Saldo en la Cuenta Única del Tesoro - CUT (Nota 05)	107,000	29,888	29,888
Diferencia final			-



7. AVANCE FINANCIERO DEL PROGRAMA

El avance financiero del Programa al 31 de diciembre de 2020, muestra la acumulación de gastos y costos aplicados en las distintas categorías de inversión ejecutados por un monto de US\$ 6,431,913 y su relación con el presupuesto del Programa, representa un avance del 4.21% sobre el monto total programado, del cual 2.52% corresponde al Fondo BIRF y 10.43% corresponde al Fondo Público, respectivamente, como se indica:

Presupuesto total del Programa	Monto Programado	Monto Ejecutado	%
	US\$	US\$	
Aporte BIRF	120,000,000	3,030,604	2.52
Fondo Público	32,605,609	3,401,309	10.43
Total	152,605,609	6,431,913	4.21

8. HECHOS OCURRIDOS DESPUES DEL PERIODO SOBRE EL QUE SE INFORMA

En opinión de la Administración del Programa, con posterioridad al 31 de diciembre de 2020, hasta la fecha de este informe no han ocurrido eventos que requieran ajuste o revelación a los estados financieros al 31 de diciembre de 2020.

Las consecuencias derivadas del COVID-19, se consideran un hecho ocurrido antes respecto al periodo sobre el que se informa, que no implica ajuste dado que ponen de manifiesto condiciones que no existían al cierre del periodo.

Naturaleza del evento

En diciembre de 2019, las autoridades de la ciudad de Wuhan en China, reportaron respecto a una nueva cepa de Coronavirus denominada COVID-19, el cual, durante los meses posteriores, se ha extendido a diversos países, incluido el Perú. Como consecuencia de ello, en marzo de 2020, el Director General de la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró al COVID-19 como una pandemia. Posteriormente a la declaración de la OMS el Estado Peruano a través del Decreto Supremo N° 008-2020-SA publicado con fecha 11 de marzo de 2020 declaró el Estado de Emergencia Sanitaria a nivel nacional, por el plazo de noventa (90) días calendario el cual ha tenido ampliaciones hasta al mes de diciembre de 2020 y actualmente al mes de junio de 2021.

El brote global y en Perú del COVID-19, continúa evolucionando rápidamente y el impacto que puede tener en la gestión y ejecución de inversión de los componentes del Programa Metra, dependerá de las medidas futuras que se apliquen localmente, las que son altamente inciertas y no se pueden predecir con certeza, como: la propagación geográfica definitiva de la enfermedad, la duración del brote, las restricciones de viaje y distanciamiento social en el Perú, cierres o interrupciones comerciales, así como la efectividad de las acciones tomadas por el Gobierno Peruano para contener y tratar la enfermedad, adicionando a estas medidas los estímulos futuros que el Gobierno Peruano podría otorgar, como el financiamiento a las empresas para reactivar la economía en el país.

El Programa Metra en el desarrollo de sus actividades en el periodo 2020, ha tenido dificultades en la ejecución de las obras en relación a los procesos de contrataciones en cumplir los plazos programados, modificaciones presupuestales de proyecto a proyecto y modificaciones en los expedientes técnicos de los proyectos, por ajustes de metrados y modificaciones en gastos por la pandemia del COVID-19 y otros; el cual no le permitió efectuar una adecuada ejecución física y financiera de los proyectos. La Administración considera, el seguimiento constante que los avances, sea por informes de los residentes de obra o por los supervisores, monitoreando así su implementación; así también la conformación de equipos de trabajo, que garantice una mejor coordinación entre los responsables de los diferentes procesos.

Como consecuencia del riesgo de salud por el COVID 19, la Administración adopto planes de vigilancia, según el marco normativo implementado por el Gobierno Central, como protocolos del ingreso y salida del personal, tanto en Sede, como en obras, el uso diario de pediluvios, implementos de bioseguridad (uso obligatorio de barbijos y mascarillas faciales), control de aforo, implementación de lavaderos de manos, así como la implementación de la mesa virtual para los tramites documentarios respectivos.

La Administración del Programa, se encuentra evaluando el impacto y las acciones administrativas y financieras a tomar en el futuro; sin embargo, no se puede estimar con certeza la gravedad o duración general de cualquier impacto adverso resultante en la gestión y ejecución del Programa.



Informe de los Auditores Independientes sobre el Estado de Solicitudes de Desembolsos

Al Director Ejecutivo PER – PLAN COPESCO
Unidad Ejecutora Proyecto Especial Regional Plan COPESCO

1. Hemos auditado el Estado de Solicitudes de Desembolsos del Programa Mejoramiento del Transporte en la Ciudad del Cusco – Programa METRA, financiado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento – BIRF, mediante el Contrato de Préstamo N° 8339-PE, que comprende el Estado de Fuentes y Usos de Fondos y el Estado de Inversiones Acumuladas, durante el período comprendido entre el 01 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2020.

Responsabilidad de la Administración por el Estado de Solicitudes de Desembolsos

2. La Administración del Programa Mejoramiento del Transporte en la Ciudad del Cusco – Programa METRA, es responsable por la preparación y presentación de dicho estado. Esta responsabilidad incluye: diseñar, implementar y mantener el control interno relevante en la preparación y presentación razonable de los estados financieros para que estén libres de representaciones erróneas de importancia relativa, ya sea como resultado de fraude o error.

Responsabilidad del auditor

3. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre este estado basada en nuestra auditoría. Nuestro examen fue realizado de acuerdo con Normas Internacionales de Auditoría y compatibles con lo dispuesto por el Sistema Nacional de Control, dentro del Marco de Políticas sobre Auditoría de Entidades y Proyectos con financiamiento del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento - BIRF. Estas normas requieren que planifiquemos y ejecutemos la auditoría para obtener seguridad razonable de si el Estado de Solicitudes de Desembolsos está libre de errores materiales de acuerdo con las estipulaciones sobre el uso de los fondos establecidas en el correspondiente contrato con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF). Una auditoría incluye el examen, sobre bases selectivas de la evidencia que respalda las cifras y revelaciones presentadas en dicho estado. Incluye también la evaluación de las políticas de contabilidad utilizadas, así como la evaluación de la presentación general de los estados financieros en su conjunto.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión de auditoría.

Informe de los auditores independientes (continuación)

4. En nuestra opinión, el Estado de Solicitudes de Desembolsos por el período comprendido entre el 01 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2020, se encuentra razonablemente presentado. Los procedimientos de contabilidad y de control interno utilizados en la preparación de las SOEs, y la documentación de soporte de los gastos incurridos ha sido presentados adecuadamente. Los fondos del Proyecto han sido utilizados únicamente para los fines del Programa, de conformidad con los términos establecidos en el Contrato de Préstamo BIRF N°8339-PE del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

Refrendado por:

Panez, Chacaliza y Asociados Sociedad Civil de R.L.



J. Alberto Alcántara Bernaola (Socio)
Contador Público Colegiado Certificado
Matrícula N°3380

Agosto 19, 2021
Lima, Perú

PROGRAMA MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DEL CUSCO
Contrato de Préstamo BIRF N°8339-PE

Estado de Solicitudes de Desembolsos

Por el periodo comprendido entre el 01 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2020

(Expresado en Dólares americanos)

Fecha de Solicitudes	SOEs N°	Categorías de gastos justificados (según convenio de préstamo)							Justificado US\$	Desembolsado US\$
		CATEGORIA 1								
		Obras	Bienes	Servicios de No Consultoría	Servicios de Consultoría	Talleres y Capacitación	Costos Operativos	Adelanto Cuenta Designada		
Solicitudes reembolsadas										
25.02.2016	1	-	-	-	-	-	-	400,000	-	400,000
31.05.2016	2	-	-	-	-	-	-	1,000,000	-	1,000,000
28.03.2017	3	-	-	-	-	-	-	1,000,000	-	1,000,000
13.09.2017	4	-	-	-	-	-	-	600,000	-	600,000
13.11.2020	5	-	-	-	-	-	-	2,631,410	-	2,631,410
Sub-total		-	-	-	-	-	-	5,631,410	-	5,631,410
SOES										
09.11.2016	2	-	16,269	-	689,629	-	-	-	705,898	-
27.04.2017	3 (*)	-	-	1,185	440,668	-	-	-	441,853	-
27.04.2017	3	-	-	-	134,935	-	-	-	134,935	-
08.03.2018	4 y 4 A (**)	-	11,129	-	637,982	-	-	-	649,111	-
07.11.2018	5	-	-	-	141,208	-	-	-	141,208	-
18.05.2019	6 (***)	-	-	-	60,605	-	-	-	60,605	-
19.12.2019	7	-	-	-	526,707	-	-	-	526,707	-
02.11.2020	8	-	-	-	-	-	295,071	-	295,071	-
Sub-total		-	27,398	1,185	2,631,734	-	295,071	-	2,955,388	5,631,410
Solicitudes pendientes de reembolso:										
		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Desembolsos Solicitados y Desembolsados durante el periodo de 2016 al 2020									2,955,388	5,631,410

(*) La SOEs N° 03 contiene información de gastos que corresponde al ejercicio 2016 y 2017 por US\$441,853 y US\$134,935, respectivamente.

(**) La SOEs N° 04 se efectuó corrección de tasa de cambio de la SOEs N° 04-2017 por US\$7,808.

(***) La SOEs N° 06 contiene información de gastos del ejercicio de 2018, presentado en el mes de mayo de 2019.



PROGRAMA DE MEJORA DEL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DEL CUSCO
Convenio de Préstamo BIRF N° 8339-PE

Notas al Estado de Solicitudes de Desembolsos

Por el período comprendido entre el 01 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2020

1. Principales Bases aplicadas para la preparación del Estado de Solicitudes de Desembolsos:
 - El Estado de Solicitudes de Desembolsos refleja las solicitudes de desembolsos presentadas al Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento – BIRF para financiar el Programa, de acuerdo con el Contrato de Préstamo BIRF N° 8339-PE y ha sido preparado a partir de los registros contables.
 - El Estado de Solicitudes de Desembolso, se ha preparado de acuerdo con el método del efectivo y en cumplimiento a lo establecido en las guías del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento - BIRF.
 - El Estado de Solicitudes de Desembolso, está expresado en Dólares americanos. Las operaciones financieras efectuadas en Soles han sido convertidas a Dólares americanos al tipo de cambio de la monetización.
2. Las Solicitudes de retiro de fondos de la cuenta de préstamo N° 06068000805 BIRF, Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento - BIRF, se efectuaron de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 4.11 del Manual de desembolsos.
3. En el período comprendido entre el 01 de enero 2020 al 31 de diciembre de 2020, el Programa justificó gastos por Recursos de Endeudamiento al Banco por el importe de US\$ 295,071, según la SOES N° 08 de fecha 02 de noviembre de 2020.
4. La aprobación de las Solicitudes de Desembolsos refleja los gastos elegibles, el tipo de gasto y la fecha en que ocurrió el gasto, que fue aplicada al Programa.

