

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País:	Perú
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la Preparación del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional PE-L1135
▪ Número de CT:	PE-T1305
▪ Jefe de equipo/miembros:	Rafael Capristán (TSP/CPE) Jefe de Equipo, Pablo Guerrero (INE/TSP); Jefe de Equipo Alterno; Juan Manuel Leño (TSP/CPN); Alfonso Salazar (TSP/CNI); Eduardo Café y Caterina Vecco (INE/TSP); Kevin McTigue (LEG/SGO); y Wendy Moreano (TSP/CPE)
▪ Taxonomía:	Apoyo operativo
▪ Número a la operación que apoya:	PE-L1135
▪ Fecha de autorización del abstracto de CT:	4 de marzo de 2015
▪ Beneficiario:	Provias Descentralizado (PVD), Unidad Ejecutora del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) de Perú
▪ Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo, División de Transporte en Perú, TSP/CPE
▪ Donante:	Infrafund
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$500.000
▪ Contrapartida local:	US\$125.000
▪ Periodo de desembolso:	15 meses
▪ Periodo de ejecución:	12 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Abril, 2015
▪ Tipos de consultores:	Firma consultora internacional y consultor individual
▪ Unidad de preparación:	División de Transporte, INE/TSP
▪ Unidad responsable de desembolso:	División de Transporte en Perú, TSP/CPE
▪ CT incluida en la Estrategia de País:	No
▪ CT incluida en CPD- 2015:	Si
▪ Sector Prioritario GCI-9:	Alineado a la prioridad (ii) infraestructura para la competitividad y el bienestar social, a tratar de los temas de caminos en el interior de Perú, integrando comunidades rurales

II. Descripción del Préstamo

2.1 **Antecedentes.** La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los gobiernos regionales y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los gobiernos locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar

que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.

- 2.2 **Objetivo del programa.** El objetivo del programa es integrar la población rural a servicios públicos, corredores logísticos y actividades generadoras de empleo, mejorando la infraestructura vial y fortaleciendo la gestión vial descentralizada.
- 2.3 **Componentes del programa.** El programa tiene cinco componentes:
- 2.4 **Componente 1. Infraestructura para la inclusión social.** En este componente se ejecutará la rehabilitación y mejoramiento de caminos vecinales cuya principal función es la de mejorar el acceso a servicios básicos en áreas de alta pobreza. Estas intervenciones serán coordinadas con los parámetros y prioridades que establezca el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social. Asimismo, considerará la rehabilitación de caminos de herradura, puentes, supervisión de obras, así como los estudios de preinversión y definitivos de los proyectos a intervenir. Se prevé incluir un subcomponente de ventana de desarrollo local, que permita mejorar la productividad de pequeños negocios que se ubican en el área de influencia del camino, así como el fortalecimiento de las gerencias de desarrollo económico.
- 2.5 **Componente 2. Integración de la red vecinal alimentadora de los corredores logísticos.** El plan de desarrollo de los servicios logísticos identificó 22 corredores logísticos, por los que circula el 80% del transporte de carga del país. En este contexto, el programa intervendrá en las vías vecinales que constituyen el último eslabón de articulación de las zonas productivas rurales con los corredores regionales identificados y priorizados por el MTC. También se prevé incluir un subcomponente mediante el cual se realizará un análisis de la cadena de valor con el fin de mejorar la competitividad de dichas cadenas. Asimismo, se fortalecerá la capacidad de los gobiernos locales para que puedan implementar medidas que mejoren la competitividad territorial.
- 2.6 **Componente 3. Mantenimiento de la infraestructura vial rural.** Este componente financiará las actividades de mantenimiento periódico y rutinario para caminos vecinales, puentes y caminos de herradura. Asimismo, siguiendo el modelo de mantenimiento impulsado por Provías Descentralizado (PVD), se promoverá la ejecución descentralizada y tercerizada del mantenimiento. El modelo considera que el mantenimiento rutinario sea íntegramente administrado y ejecutado por los gobiernos locales (IVP), y para la ejecución de las actividades de mantenimiento rutinario se contratará organizaciones rurales conformadas por pobladores de las zonas aledañas a los caminos intervenidos (microempresas de mantenimiento vial rutinario).
- 2.7 **Componente 4. Gestión vial descentralizada.** Financiará las acciones que conlleven el desarrollo del modelo de gestión vial descentralizada; así como el fortalecimiento de las capacidades institucionales de los gobiernos regionales y locales para que asuman con eficiencia la gestión vial.

- 2.8 **Componente 5. Gestión del programa.** Se considera el financiamiento de la gestión administrativa y operativa de la unidad ejecutora, así como el financiamiento de la auditoría externa.
- 2.9 Esta CT se alinea con las siguientes prioridades sectoriales del Noveno Aumento General de Recursos del BID, GCI-9 (GN-2650), en infraestructura para la competitividad y el bienestar social, a tratar de los temas de caminos en el interior de Perú, integrando comunidades rurales, mejorando las comunicaciones e impacto directo en la reducción de la pobreza, además forma parte del *Country Programming Document (CPD) 2015*.

III. **Objetivos y Justificación de la CT**

- 3.1 **Justificación.** La preparación del programa requerirá un conjunto de estudios necesarios para su desarrollo, como la factibilidad del programa, los marcos de gestión socioambiental, de reasentamiento y los que sean requeridos para el cumplimiento de las políticas de salvaguardas ambientales y sociales. También financiará consultorías que permitan el desarrollo de determinados componentes claves del proyecto.
- 3.2 **Objetivo.** El objetivo de la presente Cooperación Técnica (CT) es apoyar a PVD del MTC a complementar de manera satisfactoria los estudios de preinversión, estudios de base de componentes específicos, y estudios para el cumplimiento de condiciones previas, de manera que se cuente con la información necesaria para el proyecto PE-L1135, con altos estándares de calidad, pero adicionalmente que su ejecución se desarrolle de acuerdo a los cronogramas establecidos.
- 3.3 **Alineación estratégica.** La CT se alinea con la Estrategia de País vigente (GN-2668), siendo el sector transporte uno de los sectores de intervención prioritaria con miras a reducir los déficits de cobertura de vías pavimentadas en buen estado y mejorar la logística en el territorio. La CT también se alinea con la estrategia de infraestructura sostenible, en las áreas prioritarias de: (i) apoyo a la construcción y el mantenimiento de infraestructura social y ambientalmente sostenible para que contribuya a aumentar a calidad de vida; y (ii) promoción de mejoras continuas en la gobernanza de la infraestructura. Además, la CT engloba las dimensiones del marco sectorial de transporte, ya que pretende contribuir con la mejora de las relaciones interinstitucionales en el país, con el objetivo de generar e implementar políticas sectoriales de transporte, planificar y ejecutar proyectos y monitorear y regular servicios.

IV. **Componentes y Actividades**

- 4.1 Para lograr el objetivo propuesto, esta CT se desarrollará por medio de los siguientes componentes:
- 4.2 **Componente 1. Elaboración de estudios de preinversión (US\$180.000).** Se contratará un conjunto de consultores para el desarrollo del estudio de factibilidad del programa, el mismo que deberá ser realizado considerando los contenidos mínimos definidos por el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Actualmente el programa cuenta con un documento de perfil aprobado en el marco del SNIP y requiere elaborarse el estudio de factibilidad, mediante el cual el Gobierno de Perú (GdP) evaluará y aprobará la viabilidad del programa. El desarrollo del estudio de factibilidad requerirá de un

conjunto de estudios previos, alguno de los cuales ya se encuentran en elaboración, y deberá consolidar los análisis y discusiones que se realicen respecto al nuevo programa.

4.3 **Componente 2. Elaboración de estudios de base para componentes específicos (US\$160.000).** En este componente se elaborarán estudios específicos para el desarrollo de determinadas actividades que el programa incorporará por primera vez, o en los que se deberá poner especial énfasis:

1. **Seguridad vial.** Si bien durante la preparación del programa se han identificado estudios que permitan establecer una estrategia para abordar la seguridad vial en el nivel subnacional, mediante la presente CT se elaborarán estudios específicos que permitan incluir determinados aspectos de seguridad vial en los caminos a ser intervenidos en el programa. Por ejemplo, se prevé financiar una consultoría que establezca estándares técnicos, en términos de seguridad vial, que deberán tener los caminos rurales a ser intervenidos. Dichos estándares deberán ser considerados en los estudios definitivos de los caminos que sean financiados como parte del programa de préstamo. Asimismo, financiará estudios específicos que se desprendan del estudio marco en elaboración, el cual establecerá determinadas orientaciones para que el programa las considere. También financiará un curso de capacitación en aspectos de seguridad vial para la gerencia de estudios de PVD y las oficinas zonales.
2. **Conservación por niveles de servicio.** La CT financiará una consultoría para el desarrollo de un piloto de contratos de rehabilitación y conservación por niveles de servicio en vías sub nacionales. Parte de los caminos que serán intervenidos con el programa de préstamo serán caminos que alimentarán corredores logísticos y por lo tanto dichos caminos tendrían mayor flujo de carga que los caminos cuya principal funcionalidad es la de mejorar el acceso de la población a servicios básicos. Se estima que dichos caminos puedan requerir estándares distintos al afirmado, y una conservación que requiera no solo mano de obra sino también maquinaria. En este sentido, el piloto propuesto plantearía intervenciones con contratos de rehabilitación y conservación, que aseguren que el camino tenga un adecuado nivel de servicio por un periodo determinado de tiempo.

4.4 **Componente 3. Desarrollo de instrumentos del programa (US\$160.000).** Se contratará consultorías para realizar diversos estudios que son necesarios para que el programa inicie su ejecución de manera rápida, para lo cual deberá precisarse los procedimientos y elaborar los sistemas que permitan un adecuado seguimiento: (i) Manual de Operaciones del Programa (MOP), que deberá considerar nuevos procesos y nuevos actores, teniendo en consideración que se buscará que el programa sea ejecutado de manera descentralizada. El MOP deberá incorporar los nuevos flujos financieros que se consideren en el programa; (ii) marco de gestión socioambiental del programa, (iii) revisión y actualización de los sistemas administrativos y financieros de PVD, que sean consistentes con los nuevos procesos; y (iv) sistema de seguimiento y monitoreo de productos y resultados del programa. La operación de préstamo financiará un conjunto de proyectos a nivel rural que pueden superar los 1.500 procesos entre contratos de obra y consultoría. Dado que son productos que no se ejecutan a nivel central, el seguimiento de los mismos requiere de un sistema ad-hoc, que involucra a las oficinas zonales de PVD y los gobiernos locales.

4.5 A continuación se detalla los valores de los productos para cada componente anteriormente mencionados y el presupuesto indicativo para cada financiamiento:

Cuadro 1. Matriz de productos indicativa

Indicadores de producto por componente	Producto	Año base		Objetivo	Fecha esperada entrega
		Valor (No.)	Fecha	Planeado	
Componente 1	Producto 1. Estudio de factibilidad del programa	0	03.2015	1	06.2015
Componente 2	Producto 1. Desarrollo aspectos seguridad vial	0	03.2015	1	09.2015
	Producto 2. Desarrollo contratos CReMa	0		1	10.2015
	Producto 3. Desarrollo fortalecimiento institucional	0		1	10.2015
	Producto 4. Análisis institucional	0		1	02.2016
Componente 3	Producto 1. Desarrollo de instrumentos para la implementación del programa	0	03.2015	4	04.2016

Cuadro 2. Presupuesto indicativo

Componente	BID Financiamiento por fondo	Contrapartida local	Financiamiento total
Componente 1	180	70	250
Componente 2	160	30	190
Componente 3	160	25	185
TOTAL	500	125	625
Participación	80%	20%	100%

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

5.1 **Organismo ejecutor.** A solicitud del beneficiario, el Banco será el ejecutor de la CT, a través de TSP/CPE, con coordinación con el Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente, División Transporte (INE/TSP).

5.2 **Mecanismo de ejecución y supervisión.** El Banco tendrá a su cargo la contratación del servicio de consultoría, la cual se realizará de acuerdo a las políticas y procedimientos de adquisiciones del Banco (GN-2350-9). El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. TSP/CPE actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB) de estas contrataciones y será la encargada de la publicación de la solicitud de expresiones de interés, la elaboración de las listas cortas,

el pedido de propuestas, la evaluación y selección de las firma consultoras y consultores individuales, la negociación de los contratos y el seguimiento técnico. Los entregables de las consultorías, así como los bienes que se adquieran, deberán contar con la aprobación del beneficiario, quien designará una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.

VI. Excepciones a las Políticas del Banco

- 6.1 Bajo este subtítulo se deberán identificar y abordar las excepciones a las políticas del Banco.

VII. Riesgos Importantes

- 7.1 No se han identificado riesgos significativos que afecten sustancialmente la ejecución de la CT. No obstante, se considera como potencial riesgo, la gestión y contratación de un número significativo de consultorías individuales. Para ello, se buscará planificar adecuadamente la contratación de las consultorías a fin de no generar cuellos de botellas en el área administrativa del Banco que se encargará de las contrataciones. Asimismo, para la supervisión de las mismas, adicional a la supervisión del Banco, se solicitará el apoyo del Beneficiario en la supervisión de los diversos entregables de las consultorías.

VIII. Salvaguardias Ambientales

- 8.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios y asesoría técnica. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomienda la clasificación de esta operación en categoría C ([ver filtros ambientales](#)).

Anexos requeridos:

[Anexo I. Carta de Solicitud del Gobierno](#)

[Anexo II. Términos de Referencia](#)

[Anexo III. Plan de Adquisiciones](#)



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesProvias
Descentralizado

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"

Lima, 18 MAR. 2015

OFICIO N° 465 -2015-MTC/21**Señor:****FIDEL JARAMILLO BUENDIA**

Representante del BID en el Perú

Calle Dean Valdivia 148-Piso 10

San Isidro

LIMA.-.

Asunto : Cooperación Técnica No Reembolsable "Preparación del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional".
Requerimiento de Contrapartida Local y Ejecución de CT.

Referencia : Fax N° 642/2015

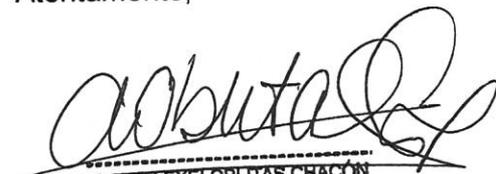
Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a la comunicación de la referencia, en la cual nos informan del estado de las gestiones realizadas para contar con la Cooperación Técnica (CT) por parte del BID destinada a la preparación del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional – PATS.

Al respecto le agradecemos por los avances logrados, y confirmamos que la contrapartida local ascendente a US\$ 125.000 será aportada por Provías Descentralizado con la valoración de la remuneración de los profesionales nacionales de planta dedicados a la preparación del Programa, así como demás bienes y servicios empleados para dicho fin.

Asimismo, solicitamos que sea el BID el ejecutor de la Cooperación Técnica, manteniendo la coordinación técnica con nuestra institución.

Sin otro particular, quedo de Usted, aprovechando la oportunidad para reiterarle los sentimientos de mi consideración y estima.

Atentamente,



Econ. ALEXEI OBLITAS CHACÓN
Director Ejecutivo
PROVIAS DESCENTRALIZADO

cc/ Rafael Capristán
Especialista Sectorial BID

LUIS MIGUEL CASTILLA RUBIO
MINISTRO

07 ABR. 2014

Lima,

OFICIO N° 566 -2014-EF/10.01

Señor
FIDEL JARAMILLO
Representante
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO - BID
Presente.-

Asunto : Preparación del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional

Ref. : Oficio N° 024-2014-MTC/01

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con la finalidad de informarle que el Gobierno Peruano ha priorizado la formulación del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional con la finalidad de contribuir al desarrollo económico sostenible y a la superación de la pobreza rural de nuestro país, a través de la mejora de la accesibilidad y transitabilidad de los caminos que se encuentran bajo gestión de los gobiernos subnacionales.

Al respecto, el citado Programa contempla, entre otros aspectos, intervenciones en infraestructura vial, desarrollo y fortalecimiento de capacidades locales, así como la planificación y regulación del transporte. Se adjunta copia del Informe complementario al oficio de la referencia, remitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que contiene las principales características del Programa.

Sobre el particular, solicitamos el apoyo del BID para financiar la preparación del mencionado Programa, mediante una Cooperación Técnica No Reembolsable, cuyo importe puede ser determinado por su representada en función al diseño correspondiente para alcanzar los objetivos, metas y sostenibilidad del citado Programa.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

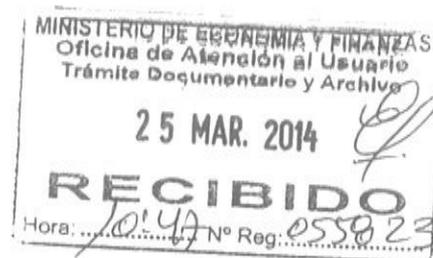
Viceministerio de Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Promoción de la Industria Responsable y del Compromiso Climático"

Lima, 24 MAR. 2014

OFICIO N° 024 -2014-MTC/01

Señor
LUIS MIGUEL CASTILLA RUBIO
Ministro de Economía y Finanzas
Jr. Junín 319, Cercado de Lima.
Lima.-



Asunto: Solicita gestionar Cooperación técnica ante el BID para preparación del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS).

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de hacer de su conocimiento que como parte de los esfuerzos que viene realizando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el logro de los objetivos estratégicos establecidos para el Sector Transportes en el Plan Estratégico Sectorial Multianual 2012 – 2016, a través de Provías Descentralizado, viene preparando la ejecución del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional – PATS (Banco Nacional de Proyectos: PROG-23-2012-SNIP), el cual se prevé que sea financiado a través de operaciones de endeudamiento con el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial.

El PATS pretende apoyar en la mejora de la competitividad a nivel subnacional; así como, impulsar la Política Nacional de Inclusión y el Proceso de Descentralización al interior del país. El objetivo general del PATS es contribuir al desarrollo económico sostenible y a la superación de la pobreza rural del Perú, a través de la mejora de la accesibilidad y transitabilidad de los caminos departamentales y rurales que se encuentran bajo gestión de los gobiernos regionales y locales.

En el marco de la preparación del Programa, se ha estimado necesario realizar un conjunto de actividades que permitan obtener los instrumentos técnicos y de gestión para la ejecución del Programa. En tal sentido, se ha visto por conveniente, solicitar al Banco Interamericano de Desarrollo una Cooperación Técnica no Reembolsable que permita financiar el desarrollo de estudios e instrumentos requeridos para el diseño del Programa.

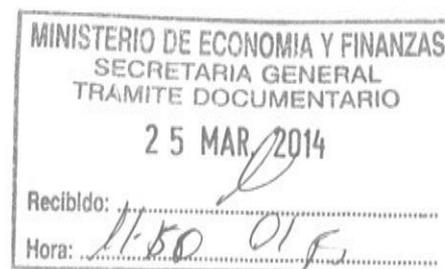


Al respecto, considerando que la cooperación técnica requerida está vinculada a la ejecución de un Programa que sería financiado con endeudamiento externo, apreciaré que vuestro Despacho tenga a bien gestionar ante el Banco Interamericano de Desarrollo la referida cooperación técnica.

Es propicia la oportunidad para expresarle mi especial consideración.

Atentamente,

LIC. CARLOS PAREDES RODRÍGUEZ
Ministro de Transportes y Comunicaciones





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Promoción de la Industria Responsable y del Compromiso Climático"

INFORME COMPLEMENTARIO
SOLICITUD DE COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE AL BID
PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE SUBNACIONAL – PATS

I. PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE SUBNACIONAL

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado – Provías Descentralizado ha formulado el Perfil para el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional – PATS (PROG-23-2012-SNIP), el cual representa una nueva línea estratégica para aportar al logro de los objetivos del Sector Transportes a través de la intervención de la infraestructura vial rural, favoreciendo la descentralización y la política nacional de Inclusión.

El PATS es el resultado de la evolución y la experiencia de los programas de caminos rurales ejecutados anteriormente por Provías Descentralizado en cooperación con el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo (Programa de Caminos Rurales I y II, Programa de Transporte Rural Descentralizado).

El Programa tendrá dos grandes líneas de acción: i) Intervención de la infraestructura vial rural; y, ii) Fortalecimiento de las capacidades y asistencia de los gobiernos descentralizados.

Las inversiones en la infraestructura vial rural se realizarán siguiendo dos enfoques:

- Infraestructura para la inclusión social: Caminos rurales en el ámbito del FONIE (570 distritos), y otros compromisos sectoriales para prevención de conflictos sociales en las zonas de pobreza y pobreza extrema.
- Integración de la red vecinal alimentadora de los corredores logísticos: Caminos rurales que alimenten los corredores logísticos determinados y priorizados por el MTC.

De conformidad con la política sectorial actual, durante el mes de marzo, se han realizado ajustes a los objetivos, costos y periodo del Programa, por lo que el Perfil se encuentra en evaluación de la OPI del MTC para solicitar a la DGPI del MEF el levantamiento de aprobación del Perfil anterior y la aprobación del perfil actualizado, luego de lo cual se proseguirá con la elaboración del estudio de factibilidad.

El diseño del Programa, considera un periodo de ejecución de 05 años que se desarrollarán a partir del 2015, con un costo total estimado de US\$ 600 millones, los que se prevé financiar a través de recursos provenientes del Tesoro Público y de Operaciones Oficiales de Crédito Externo sostenidas con el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo. El financiamiento se compondría de la siguiente manera: US\$ 50 millones del Banco Mundial, US\$ 50 millones del Banco Interamericano de Desarrollo y US\$ 500 millones del Tesoro Público.

II. COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE

La cooperación técnica solicitada al Banco Interamericano de Desarrollo, permitirá contar con el asesoramiento técnico del banco, que involucra el acompañamiento e intercambio de conocimientos previos y experiencias a nivel internacional en materia de seguridad





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Promoción de la Industria Responsable y del Compromiso Climático"

vial, corredores logísticos y alternativas técnicas para la intervención de caminos rurales. Asimismo, a través de la cooperación se financiarán consultorías especializadas en la temática antes mencionada, de manera que complementen la implementación del Programa para el logro de sus objetivos.

Adicionalmente, se prevé que la cooperación permita financiar las consultorías para la elaboración de los instrumentos de gestión para el inicio de Programa, como lo son el Manual de Operaciones, el Marco Social, el Marco Ambiental, el Plan de Monitoreo, entre otros requeridos por el BID.

De acuerdo a las tratativas sostenidas entre el BID y Provías Descentralizado, el monto total de la cooperación técnica será determinado por el BID a través de la definición final de las características de las consultorías e instrumentos que se desarrollaran. Esta definición se realizará de manera paralela al estudio de factibilidad que elaborará Provías Descentralizado.

Como podrá apreciarse, la solicitud de la cooperación técnica no reembolsable efectuada por el MTC está vinculada a una operación de endeudamiento externo debido a que el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional – PATS está programado financiarse con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo y del Banco Mundial.



PROVIAS DESCENTRALIZADO

Anexo II – Términos de Referencia

Listado de los 12 términos de referencia que componen el presente anexo:

1. Coordinador del Estudio de Factibilidad del Programa PE-L1135.
2. Desarrollo del Plan de Monitoreo del Programa y Desarrollo de Términos de Referencia para Estudios de Seguimiento.
3. Elaboración del Manual de Operaciones.
4. Estudio para la Implementación de Dispositivos de Señalización y Seguridad Vial en Caminos Rurales.
5. Evaluación de Microempresas de Mantenimiento Vial.
6. Evaluación Económica y Determinación de Costos de la Operación PE-L1135.
7. Preparación del Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para PE-L1135.
8. Preparación del Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para el Marco de Reasentamiento Involuntario del Proyecto PE-L1135.
9. Preparación de un Marco de Planificación de Pueblos Indígenas (MPPI).
10. Diseño de Sistemas de Seguimiento y Monitoreo para PE-T1305.
11. Diseño del Plan de Capacitación en Seguridad Vial.
12. Consultor de Apoyo para la Formulación del Estudio de Factibilidad del Programa PE-L1135.

Términos de Referencia (N° 1 de 12)
Coordinador del Estudio de Factibilidad del Programa PE-L1135

1. Antecedentes

- 1.1 En estos Términos de Referencia (TdR) se establecen las bases para la contratación de un contractual individual para que coordine los diversos estudios que componen el estudio de factibilidad del programa.
- 1.2 La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los gobiernos regionales y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los gobiernos locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- 1.3 Provías Descentralizado (PVD) están preparando el Programa Transporte Rural Descentralizado II (PE-L1135) con apoyo del el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial (BM). Para la preparación de la operación se viene desarrollando un conjunto de estudios, cuyos resultados servirán como insumo para el estudio de factibilidad del programa. Dicho estudio será evaluado en el marco del Sistema de Inversión Pública (SNIP), tanto por el MTC como por el Ministerio de Economía y Finanzas, como ente rector del Sistema de Inversión Pública. Asimismo, dicho estudio será la base para la elaboración del POD del programa.
- 1.4 En este contexto, será necesario contar con un coordinador general que revise los distintos estudios y establezca la consistencia del programa y del estudio de factibilidad del programa

2. Objetivo general

- 2.1 Contar con consultor que realice la coordinación de los diversos estudios que se vienen realizando, y que servirán de insumo al estudio de factibilidad del programa, a fin que este documento sea consistente y contenga los requerimientos mínimos de un estudio de factibilidad del programa, de acuerdo al SNIP.

3. Actividades principales

- 3.1 La descripción de los alcances de los servicios que se hace a continuación no es limitativa, debiendo el contractual, ampliar y/o profundizar en lo que considere necesario.
- a) **Revisión de antecedentes e información disponible.** El contractual revisará todos los antecedentes del programa, los estudios de factibilidad del programa anterior, el perfil del programa, así como los ayuda memoria generados a la fecha.
 - b) **Entrevistas con personal técnico.** El contractual deberá realizar entrevistas con el equipo de trabajo de PVD y de ser necesario con los funcionarios del BID y BM a cargo de la preparación de la mencionada operación.
 - c) **Revisión de los estudios que forman parte de la preparación de la operación.** El contractual deberá ser responsable de la revisión de cada uno de los estudios que se vienen

desarrollando en el marco de la preparación del programa. Debe emitir sus comentarios directamente a los consultores que vienen desarrollando dicho estudios.

- d) **Coordinación del estudio de factibilidad.** El contractual deberá verificar que el contenido del estudio de factibilidad tenga consistencia interna, y que cumpla con los requisitos mínimos del estudio un estudio de factibilidad en términos de contenidos y calidad.
- e) **Coordinación con la OPI y el MEF.** El contractual será el encargado de la coordinación de los avances del estudio de factibilidad tanto con la Oficina de Programación e Inversiones (OPI) del Ministerio de Transporte, así como la Dirección General de Inversión Pública del MEF. Será responsable por el levantamiento de las observaciones que dichas entidades levanten al estudio, hasta lograr la viabilidad del programa. Asimismo, será el responsable de presentar los avances del estudio a dichas entidades.

4. Informes

- 4.1 El contractual será directamente responsable de la calidad de los servicios, así como del cumplimiento de la programación, logro oportuno de las metas previstas y adopción de las provisiones necesarias para el fiel cumplimiento del servicio.
- 4.2 Todos los informes deberán ser sustentados ante los representantes de PVD, en la forma y plazos que se indican en estos términos de referencia.
- 4.3 Asimismo, el contractual será responsable de levantar las observaciones que sean formuladas por PVD y por el BID.
- 4.4 La relación de informes y los plazos en que deberán ser presentados por el contractual, son los siguientes:

Informes	Plazos
Informe N° 1. Primer informe de avances	A los 25 días calendario de iniciado el servicio
Informe N° 2. Informe final de actividades	A los 60 días calendario de iniciado el servicio

5. Revision de informes

- 5.1 PVD revisará cada informe dentro de los ocho (8) días calendarios siguientes a la recepción de los mismos y comunicará al consultor de ser el caso, sus observaciones.
- 5.2 El contractual tendrá ocho (8) días calendario siguientes a la recepción de la comunicación respectiva para subsanar o aclarar las observaciones, debiendo incluirse en el informe correspondiente.
- 5.3 Se dará por aprobado el informe una vez PVD y el BID den su conformidad del informe final de la consultoría.

6. Cronograma de pagos

- Primer pago: 30%, luego de la firma del contrato.
- Segundo pago: 30%, contra la conformidad de PVD del informe N° 1.
- Tercer pago: 40%, contra la conformidad de PVD y del Banco del informe N° 2 (informe final).

7. Calificaciones

7.1 **Título nivel académico y años de experiencia profesional.** Ingeniero civil o economista titulado y colegiado, con especialidad en formulación y evaluación económica de proyectos. El contractual deberá contar con una experiencia general profesional de 10 años y mínimo 5 años en proyectos de inversión en el sector de transportes.

7.2 **Idioma.** Español.

8. Características de la consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: contractual de productos y servicios externos, suma alzada.
- Duración del contrato: a determinar.
- Nivel de esfuerzo: a determinar.
- Lugar(es) de trabajo: en Perú.
- Viajes: a determinar.

8.1 **Pago y condiciones.** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

8.2 **Consanguinidad.** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

8.3 **Diversidad.** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena a postular.

Términos de Referencia (N° 2 de 12)
Desarrollo del Plan de Monitoreo del Programa y Desarrollo de Términos de Referencia para Estudios de Seguimiento

1. Antecedentes

- 1.1 En estos Términos de Referencia (TdR) establecen las bases para la contratación de un contractual individual para el desarrollo de un plan de monitoreo del programa y desarrollo de TdR para estudios de seguimiento para la cooperación técnica PE-T1305.
- 1.2 La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los gobiernos regionales y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los gobiernos locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- 1.3 Provías Descentralizado (PVD) está preparando el Programa Transporte Rural Descentralizado II (PATS) (PE-L1135) con apoyo del Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El PATS implementará obras civiles de mejoramiento y rehabilitación de carreteras departamentales y provinciales (caminos rurales). Al respecto, también se tiene previsto el desarrollo de actividades que producen efectos directos o indirectos en el programa, tal como se vino dando en programas previos de caminos rurales, como la implementación de una Ventana de Desarrollo Local, la creación de microempresas, programa de monitores, entre otros; los mismos que requieren de la implementación de un plan de monitoreo y evaluación del programa a fin de que se realice un adecuado seguimiento y análisis para que el programa pueda medir correctamente los productos y resultados que va alcanzando en el tiempo. En dicho marco, es necesario identificar las variables que deberán incluirse en un plan de monitoreo, y definir su metodología de evaluación.
- 1.4 Los presentes TdR describen las características y condiciones así como los objetivos, actividades y resultados esperados sobre las cuales debe ejecutarse el servicio correspondiente.

2. Objetivo general

- 2.1 Identificar las principales variables que deberán contar con un monitoreo de manera que formen parte del plan de monitoreo y evaluación del programa, definiendo la metodología para cada una de las variables. Asimismo, en caso que se requieran estudios, se deberá proponer los TdR para la realización del mencionado estudio.

3. Actividades principales

- 3.1 La descripción de los alcances de los servicios que se hace a continuación no es limitativa, debiendo el contractual, ampliar y/o profundizar en lo que considere necesario.

- a) **Revisión de la matriz de resultados del programa.** El contractual deberá revisar la matriz de resultados del programa respecto al tema materia del servicio que le permita identificar todas las variables involucradas conjuntamente con sus resultados esperados.
 - b) **Entrevistas con funcionarios de PVD.** El contractual deberá realizar entrevistas a profesionales/especialistas de PVD ligados al tema materia del servicio.
 - c) **Identificación del principales variables y elaboración del plan de monitoreo y evaluación.** En base a la revisión de la matriz de resultados y a las entrevistas con funcionarios de PVD, el contractual identificará las principales variables que deberán contar con un monitoreo y elaborará el plan de monitoreo del programa.
- 3.2 La propuesta deberá definir la metodología de evaluación para cada una de las variables.
- d) **Desarrollo de TdR de estudios requeridos para seguimiento de variables.**
- 3.3 En caso que se requieran estudios para el seguimiento de variables, el contractual deberá proponer los TdR para la realización del mencionado estudio.

4. Informes

- 4.1 El contractual será directamente responsable de la calidad de los servicios, así como del cumplimiento de la programación, logro oportuno de las metas previstas y adopción de las previsiones necesarias para el fiel cumplimiento del servicio.
- 4.2 Todos los informes deberán ser sustentados ante los representantes de PVD, en la forma y plazos que se indican en estos TdR.
- 4.3 Asimismo, el contractual será responsable de levantar las observaciones que sean formuladas por PVD y por el BID.
- 4.4 La relación de informes y los plazos en que deberán ser presentados por el contractual, son los siguientes:

Informes	Plazo
Informe N° 1. Primer informe de avance del estudio	A los 25 días calendario de iniciado el servicio
Informe N° 2. Informe final del estudio	A los 35 días calendario de iniciado el servicio

- 4.5 El contenido de cada uno de los informes señalados se detalla a continuación:
 - a. **Informe N° 1. Primer informe de avance.** Comprenderá los contenidos descritos en el ítem. 3.2: Alcance del Estudio, numeral (a), (b) y (c) completos. Se deberá presentar un original y una copia. El consultor deberá firmar todas las páginas de la documentación presentada.
 - b. **Informe N° 2. Informe final del estudio.** El contractual proporcionará a PVD el informe final de la consultoría (informe N° 2) denominado “Desarrollo de un Plan de Monitoreo del Programa y Desarrollo de TdR Para Estudios de Seguimiento”, así como al BID para su evaluación. Se presentará a los 60 días calendario de iniciado el servicio.
- 4.6 El informe final se presentará en original y dos copias, hojas de tamaño DIN A4, debidamente anillado o empastado o encuadernado. Asimismo, se presentará una versión magnética del mismo.

5. Revisión de informes

- 5.1 PVD revisará cada informe dentro de los ocho (8) días calendarios siguientes a la recepción de los mismos y comunicará al consultor en caso de tener observaciones.
- 5.2 El contractual tendrá ocho (8) días calendario siguientes a la recepción de la comunicación respectiva para subsanar o aclarar las observaciones, debiendo incluirse en el informe correspondiente.
- 5.3 Se dará por aprobado el Informe una vez PVD y el BID den su conformidad del informe final de la consultoría.

6. Cronograma de pagos

- Primer pago: 30%, luego de la firma del contrato.
- Segundo pago: 30%, contra la conformidad de PVD del informe N° 1.
- Tercer pago: 40%, contra la conformidad de PVD del informe N° 2 (informe final de estudio)

7. Calificaciones

- 7.1 **Título nivel académico y años de experiencia profesional.** Ingeniero civil o economista titulado y colegiado, con especialidad en evaluación económica de proyectos. El contractual deberá contar con una experiencia general profesional de 10 años y mínimo 5 años en proyectos de inversión en el sector de transportes.

- 7.2 **Idioma.** Español.

8. Características de la consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: contractual de productos y servicios externos, suma alzada.
 - Duración del contrato: a determinar.
 - Nivel de esfuerzo: a determinar.
 - Lugar de trabajo: en Perú.
 - Viajes: a determinar.
- 8.1 **Pago y condiciones.** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 8.2 **Consanguinidad.** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- 8.3 **Diversidad.** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena a postular.

Términos de Referencia (N° 3 de 12) **Elaboración del Manual de Operaciones**

1. Antecedentes

- 1.1 La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los gobiernos regionales y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los gobiernos locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- 1.2 Provías Descentralizado (PVD) está preparando el Programa Transporte Rural Descentralizado II (PE-L1135) con apoyo del Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En ese sentido, dado que en la elaboración del PE-L1135, se modificarán muchos aspectos de los programas anteriores, y será descentralizado en gran parte de manera descentralizada, será necesario elaborar una manual de operaciones del programa.

2. Objetivo general

- 2.1 El objetivo principal de esta consultoría es elaborar el Manual de Operaciones (MOP) del Programa (PE-L1135). Específicamente, el MOP debe ser elaborado considerando el esquema de ejecución propuesto para el programa.
- 2.2 El MOP, establece y detalla las fases, procesos y procedimientos básicos de las: (i) procedimientos de adquisiciones del programa, incluyendo documentos de contratación aplicables a las diversas actividades elegibles; (ii) procedimientos de desembolsos y de rendición de gastos; (iii) planes de ejecución, plan de adquisiciones, planes operativos anuales y otras herramientas necesarias para la ejecución, evaluación del programa y cierre de cada proyecto; (iv) los procesos de adquisiciones y desembolsos deben detallar las funciones de cada una áreas participantes del programa, estableciendo tiempos, en caso sea procedente; y (vi) niveles requeridos de no objeción por parte del Banco.

3. Actividades principales

- 3.1 Las actividades que se deben llevar a cabo para el desarrollo de la consultoría son:
- a. Revisar los documentos existentes: (i) propuesta de préstamo; (ii) reglamento operativo vigente; (iii) estudio de factibilidad del proyecto; y (iv) otros documentos que le sean proporcionados por la unidad ejecutora.
 - b. Preparar un borrador del MOP que incluirá como mínimo:
 - i. Descripción del ciclo operativo del programa, que incluye las fases de: (i) programación; (ii) contrataciones; (iii) ejecución, (iv) seguimiento y evaluación; y (v) cierre del proyecto.
 - ii. Procedimientos para la gestión de la ejecución de la construcción de las obras que se encuentran enmarcadas dentro del programa.
 - iii. Procedimientos para la gestión administrativa y financiera del programa.

- iv. Los procedimientos relativos a adquisiciones.
 - v. Descripción de los mecanismos de coordinación entre las diversas direcciones, el IVP y los GL que intervienen en las distintas etapas de los procesos administrativos financieros o de adquisiciones.
 - vi. Mecanismos y procedimientos para el seguimiento y evaluación de las actividades y del programa, incluida la auditoría técnica operativa.
 - vii. Mecanismos y procedimientos para el cierre y liquidación del proyecto.
- c. Luego que PVD haya circulado el Borrador de MOP, el consultor deberá recopilar y estructurar los comentarios realizados por las distintas áreas del MRE, elaborando una matriz de comentarios y como estos fueron atendidos o levantados.
- d. Preparar la versión final del MOP.

4. Informes

- 4.1 El consultor presentará un plan de trabajo, y el documento final conteniendo el MOP del programa.
- 4.2 Los informes del consultor deberán ser remitidos al Banco y a PVD. PVD revisará cada informe dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la recepción de los mismos y comunicará al consultor de ser el caso, sus observaciones.
- 4.3 El consultor tendrá diez (10) días calendario siguientes a la recepción de la comunicación respectiva para subsanar o aclarar las observaciones, debiendo incluirse en el informe correspondiente.
- 4.4 Para cada pago, el respectivo producto deberá contar con el visto bueno de PVD y la aprobación del Banco.
- 4.5 Se dará por aprobado el Informe una vez PVD y el BID den su conformidad del informe final de la consultoría.

5. Cronograma de pagos

- Primer pago: 30%, luego de la firma del contrato y entrega del plan de trabajo.
- Segundo pago: 30%, contra la entrega el primer borrador del MOP.
- Tercer pago: 40%, contra la conformidad del Banco con el informe final.

6. Calificaciones

- 6.1 **Título nivel académico y años de experiencia profesional.** El consultor debe tener un título profesional en administración, economía, ingeniería, o áreas relacionadas con el propósito de la consultoría, y tener una amplia y demostrada experiencia en la formulación, evaluación y seguimiento de proyectos de inversión. También debe demostrar experiencia en el diseño, formulación o ejecución de proyectos con financiamiento externo, especialmente del BID, y tener con experiencia en la elaboración de manuales operativos.

- 6.2 **Idioma.** Español

7. Características de la consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: contractual de productos y servicios externos, suma alzada
- Duración del contrato: a determinar
- Nivel de esfuerzo: a determinar

- Lugar(es) de trabajo: en Perú
 - Viajes: a determinar
- 7.1 **Pago y condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 7.2 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- 7.3 **Diversidad:** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Términos de Referencia (N° 4 de 12)
Estudio para la Implementación de Dispositivos de Señalización y Seguridad Vial en Caminos Rurales

1. Antecedentes

- 1.1 En estos Términos de Referencia (TdR) se establecen las bases para la contratación de un contractual individual para el Estudio para la Implementación de Dispositivos Señalización y Seguridad Vial en Caminos Rurales.
- 1.2 La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los gobiernos regionales y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los gobiernos locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- 1.3 Provías Descentralizado (PVD) está preparando el Programa Transporte Rural Descentralizado II (PATS) (PE-L1135) con apoyo del Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El PATS implementará obras civiles de mejoramiento y rehabilitación de carreteras departamentales y provinciales (caminos rurales). El mejoramiento y la rehabilitación de vías, sin considerar elementos o aspectos de seguridad vial, pueden generar un incremento en los niveles de accidentabilidad y/o mortalidad ya sea por deficiencias en la infraestructura, mala conducción del chofer o mal uso de la vía por parte del peatón. En el caso de los caminos rurales, en la mayoría de casos, se ha podido constatar que su rehabilitación no ha venido acompañada por elementos mínimos de señalización o seguridad vial. Ello debido a que usualmente los consultores que elaboran los estudios de preinversión obvian estos elementos a fin de reducir el monto de inversión y por lo tanto obtener una rentabilidad del proyecto, y por otro lado, porque no están normados los elementos de señalización o seguridad vial para este tipo de caminos.
- 1.4 En este sentido, será necesario realizar un estudio que revise y proponga los dispositivos de señalización y seguridad vial más adecuados para este tipo de vías.

2. Objetivo general

- 2.1 Establecer los dispositivos y elementos de seguridad vial adecuados para vías vecinales, precisando aquellos que sean requeridos en zonas en los que el uso de la vía también es peatonal.

3. Actividades principales

- 3.1 La descripción de los alcances de los servicios que se hace a continuación no es limitativa, debiendo el contractual, ampliar y/o profundizar en lo que considere necesario.
 - i. **Realizar un diagnóstico de las normativas aplicables a vías de bajo tráfico, y los dispositivos de señalización y seguridad vial.** El contractual deberá realizar la aplicabilidad de la normativa actual para vías de bajo tráfico y la utilización de los dispositivos de

- seguridad y señalización vial. Para esta actividad adicionalmente reunirse con funcionario de la Dirección General de Caminos del MTC.
- ii. **Proponer dispositivos de señalización y seguridad vial requeridos en este tipo de vías, especificando aquellos que sean requeridos en zonas en el que la vía también tiene uso peatonal.** El contractual deberá proponer los dispositivos aplicables de señalización y seguridad vial de acuerdo al tipo de intervención (afirmado, estabilización, micro pavimento, etc.), zona geográfica y tráfico.
 - iii. **Realizar una estimación de costos aproximados de los dispositivos de señalización y seguridad vial que deben ser incorporados en los costos de inversión de acuerdo a las intervenciones previstas en el PATS.** Deberá estimar los costos de dispositivos de señalización y seguridad vial propuestos en el numeral (b), a fin de incluirlo en los costos de inversión. La propuesta deberá de contener entre otros aspectos, el detalle de los cálculos que sustentan su propuesta, las fuentes utilizadas, etc.

4. Informes

- 4.1 El contractual será directamente responsable de la calidad de los servicios, así como del cumplimiento de la programación, logro oportuno de las metas previstas y adopción de las previsiones necesarias para el fiel cumplimiento del servicio.
- 4.2 Todos los informes deberán ser sustentados ante los representantes de PVC, en la forma y plazos que se indican en estos TdR.
- 4.3 Asimismo, el contractual será responsable de levantar las observaciones que sean formuladas por PVD y el BID.
- 4.4 La relación de informes y los plazos en que deberán ser presentados por el contractual, son los siguientes:

Informes	Plazo
Informe N° 1. Primer informe de avance del estudio	A los 20 días calendario de iniciado el servicio
Informe N° 2. Informe final del estudio	A los 50 días calendario de iniciado el servicio

El contenido de cada uno de los informes señalados se detalla a continuación.

- 4.5 **Informe N° 1. Primer Informe de avance.** Comprenderá los contenidos descritos en el ítem 3. Actividades principales, numeral (a) deberá presentar un original y una copia. El consultor deberá firmar todas las páginas de la documentación presentada.
- 4.6 **Informe N°2. Informe final del estudio.** El contractual proporcionará a PVD el informe final de la consultoría (informe N° 2) denominado “Estudio para la Implementación de Dispositivos Señalización y Seguridad Vial en Caminos Rurales”, así como al BID para su evaluación. Se presentará a los 50 días calendario de iniciado el servicio.
- 4.7 El informe final se presentará en original y dos copias, hojas de tamaño DIN A4, debidamente anillado, empastado o encuadernado. Asimismo, se presentará una versión magnética del mismo.

5. Revisión de informes

- 5.1 PVD revisará cada informe dentro de los ocho (8) días calendarios siguientes a la recepción de los mismos y comunicará al consultor de ser el caso, sus observaciones.
- 5.2 El contractual tendrá ocho (8) días calendario siguientes a la recepción de la comunicación respectiva para subsanar o aclarar las observaciones, debiendo incluirse en el informe correspondiente.
- 5.3 Se dará por aprobado el informe una vez PVD y el BID den su conformidad del informe final de la consultoría.

6. Cronograma de pagos

- Primer pago: 30%, luego de la firma del contrato.
- Segundo pago: 30%, contra la conformidad de PVD del informe N° 1.
- Tercer pago: 40%, contra la conformidad de PVD del informe N° 2 (informe final de estudio)

7. Calificaciones

- 7.1 **Título nivel académico y años de experiencia profesional.** Ingeniero civil titulado y colegiado, con especialidad en seguridad vial. El contractual deberá contar con una experiencia general profesional de 5 años y mínimo 2 años en proyectos de seguridad vial.
- 7.2 **Idioma.** Español.

8. Características de la consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: contractual de productos y servicios externos, suma alzada.
 - Duración del contrato: a determinar.
 - Nivel de esfuerzo: a determinar.
 - Lugar de trabajo: en Perú.
 - Viajes: a determinar.
- 8.1 **Pago y condiciones.** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 8.2 **Consanguinidad.** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- 8.3 **Diversidad.** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Términos de Referencia (N° 5 de 12)

Evaluación de Microempresas de Mantenimiento Vial

1. Antecedentes

- 1.1 La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los Gobiernos Regionales y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los Gobiernos Locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- 1.2 Con el apoyo del Banco, Provías Descentralizado (PVD) implementó tres operaciones de Caminos Rurales en el Perú, en los que se logró rehabilitar caminos, los cuales son mantenidos mediante microempresas de mantenimiento vial. Actualmente existen aproximadamente 600 de estas microempresas de mantenimiento.
- 1.3 Originalmente, estas microempresas fueron creadas y contratadas en el marco de los programas de caminos rurales. No obstante en la tercera operación, denominada Programa de Transporte Rural Descentralizado, las normas locales de contratación no permitían que estas microempresas de mantenimiento sean contratadas directamente, y por lo tanto deberían participar en un sistema de licitación abierto. Si bien existiría muchas microempresas que aún siguen realizando estas actividades, también se ha generado otras formas de pequeñas empresas que vienen realizando esta actividad.
- 1.4 PVD está preparando el Programa Transporte Rural Descentralizado II (PE-L1135) con apoyo del Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En ese sentido, dado que en la elaboración del PE-L1135, el alcance y la ubicación de los proyectos viales y sus intervenciones aún se encuentra en preparación, se requiere tener un análisis de la situación de las microempresas viales existentes con el fin de poder tomar acciones en esta nueva operación, respecto al nivel de fortalecimiento que requerirán, si están en condiciones de competir abiertamente en el mercado, entre otros aspectos.

2. Objetivo general

- 2.1 Elaborar un documento que evalúe la situación empresarial de las microempresas de mantenimiento vial, las posibilidades de competencia abierta, de manera que se cuente elementos para poder mejorar el desempeño de las mismas.

3. Actividades principales

- 3.1 Recoger y analizar información de fuentes primarias y secundarias, que permita extraer información respecto a la cantidad de microempresas, longitudes atendidas de puestos de trabajo generados, valoración de la situación empresarial de las mismas. Este análisis también deberá incorporar a las otras formas empresariales que se dedican al mantenimiento vial.

- 3.2 Análisis del marco legal de las microempresas creadas comparándolas con los marcos jurídicos de las otras formas empresariales que se han creado, realizando las comparaciones entre ambas.
- 3.3 Entrevistas con microempresas para analizar su situación empresarial, recursos, requerimientos de capacitación, y eventualmente atender otro tipo de intervenciones como mantenimiento con estabilizadores.
- 3.4 Realizar una propuesta para la mejora de la situación de las microempresas, ya sea desde el punto de vista de la forma jurídica de las mismas, o requisitos de capacitación.

4. Informes

- 4.1 El consultor presentará un plan de trabajo, un primer informe conteniendo el diagnóstico y el documento final conteniendo todos los elementos de la consultoría.
- 4.2 Los informes del consultor deberán ser remitidos al Banco y a PVD. PVD revisará cada informe dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la recepción de los mismos y comunicará al consultor de ser el caso hayan observaciones.
- 4.3 El consultor tendrá diez (10) días calendario siguientes a la recepción de la comunicación respectiva para subsanar o aclarar las observaciones, debiendo incluirse en el informe correspondiente.
- 4.4 Para cada pago, el respectivo producto deberá contar con el visto bueno de PVD y la aprobación del Banco.
- 4.5 Se dará por aprobado el informe una vez PVD y el BID den su conformidad del informe final.

5. Cronograma de pagos

- Primer pago: 30%, luego de la firma del contrato y entrega del plan de trabajo.
- Segundo pago: 30%, contra la entrega del diagnóstico.
- Tercer pago: 40%, contra la conformidad del Banco con el informe final.

6. Calificaciones

- 6.1 **Título nivel académico y años de experiencia profesional.** Licenciado en ingeniería, administración, economía o ciencias sociales o naturales. zonas rurales. Por lo menos 10 años de experiencia profesional en el área a ser desarrollada, con evidencia de conocimiento de microempresas rurales.
- 6.2 **Idioma.** Español.

7. Características de la consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: contractual de productos y servicios externos, suma alzada.
 - Duración del contrato: a determinar.
 - Nivel de esfuerzo: a determinar.
 - Lugar de trabajo: en Perú.
 - Viajes: a determinar.
- 7.1 **Pago y condiciones.** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

- 7.2 **Consanguinidad.** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- 7.3 **Diversidad.** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Términos de Referencia (N° 6 de 12)
Evaluación Económica y Determinación de Costos de la Operación PE-L1135

1. Antecedentes

- 1.1 En estos Términos de Referencia (TdR) se establecen las bases para la contratación de un consultor individual para la evaluación económica y determinación de costos promedios por tipo de intervención en el Programa de Caminos Rurales (PE-L1135).
- 1.2 La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los gobiernos regionales y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los gobiernos locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- 1.3 Provías Descentralizado (PVD) están preparando el Programa Transporte Rural Descentralizado II (PE-L1135) con apoyo del Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El Programa de Apoyo al Transporte Sub Nacional (PATS) implementará obras civiles de mejoramiento y ampliación de carreteras provinciales y caminos rurales. Al respecto, el reto de proporcionar un mejor estándar a los caminos departamentales y vecinales, con la disponibilidad de recursos financieros necesarios para ello, conlleva a un esfuerzo de desarrollar alternativas técnicas viables de bajo costo. En dicho marco, es necesario evaluar tecnologías apropiadas en el ámbito de las vías no pavimentadas, que proporcionen una mejora en nivel de servicio de dichos caminos de una manera eficiente y a un bajo costo respecto a las soluciones tradicionales que permitan intervenciones en coberturas significativas.

2. Objetivo general

- 2.1 Determinar los costos promedios por tipo de intervención y por cada componente para las vías que se intervendrán por el PATS. Asimismo, determinará una muestra del conjunto de camiones de la red vial vecinal y realizará la evaluación económica correspondiente para establecer su viabilidad como conglomerado.

3. Actividades principales

- 3.1 La descripción de los alcances de los servicios que se hace a continuación no es limitativa, debiendo el contractual, ampliar y/o profundizar en lo que considere necesario.
- i. **Revisión de antecedentes e información disponible.** El contractual revisará todos los antecedentes y normatividad relevante respecto al tema materia del servicio que le permita determinar los costos promedios con una aproximación razonable y muy cercana a los que se obtengan de los estudios definitivos. El nivel de intervención de las vías, será a nivel de mejoramiento y con pavimentos económicos. Para la determinación de costos de conservación, se evaluará la opción tradicional de mantenimiento periódico y rutinario, así como por niveles de servicio.

- ii. **Entrevistas con personal técnico.** El contractual deberá realizar entrevistas a profesionales/especialistas ligados al tema materia del servicio.
- iii. **Definición de los lineamientos básicos del servicio.** En base a la revisión de la información disponible y a las entrevistas con especialistas, el contractual deberá determinar los costos promedios de las vías a ser intervenidas por el PATS en todos los niveles de intervención y para todas las etapas del ciclo de la inversión pública.

3.2 La propuesta deberá de contener entre otros aspectos, el detalle de los cálculos que sustentan su propuesta, las fuentes utilizadas, etc.

3.3 Posteriormente, establecerá una muestra de las vías a intervenir y realizará la evaluación económica con miras a establecer su viabilidad y establecer los parámetros necesarios para proponer una rentabilidad a nivel de conglomerado.

4. Informes

4.1 El contractual será directamente responsable de la calidad de los servicios, así como del cumplimiento de la programación, logro oportuno de las metas previstas y adopción de las provisiones necesarias para el fiel cumplimiento del servicio.

4.2 Todos los informes deberán ser sustentados ante los representantes de PVD, en la forma y plazos que se indican en estos TdR.

4.3 Asimismo, el contractual será responsable de levantar las observaciones que sean formuladas por PVD y por el BID.

4.4 La relación de informes y los plazos en que deberán ser presentados por el contractual, son los siguientes:

Informes	Plazo
Informe N° 1. Primer informe de avance del estudio	A los 25 días calendario de iniciado el servicio
Informe N° 2. Informe final del estudio	A los 35 días calendario de iniciado el servicio

4.5 El contenido de cada uno de los informes señalados se detalla a continuación.

4.6 **Informe N° 1. Primer informe de avance.** Comprenderá los contenidos descritos en el ítem. 3.2: alcance del estudio, numeral (a); (b); y (c) completos. Se deberá presentar un original y una copia. El consultor deberá firmar todas las páginas de la documentación presentada.

4.7 **Informe N° 2. Informe final del estudio.** El contractual proporcionará a PVD el informe final de la consultoría (informe N° 02) denominado determinación de costos promedio por tipo de intervención de acuerdo a componentes, determinación de muestra y evaluación económica, así como al BID para su evaluación. Se presentará a los 60 días calendario de iniciado el servicio.

4.8 El informe final se presentará en original y dos copias, hojas de tamaño DIN A4, debidamente anillado o empastado o encuadernado, asimismo, se presentará una versión magnética.

5. Revisión de informes

5.1 PVD revisará cada informe dentro de los ocho (8) días calendarios siguientes a la recepción y comunicará al consultor en el caso que hayan observaciones.

5.2 El contractual tendrá ocho (8) días calendario siguientes a la recepción de la comunicación respectiva para subsanar o aclarar las observaciones, debiendo incluirse en el informe correspondiente.

5.3 Se dará por aprobado el informe una vez PVD y el BID den su conformidad del informe final de la consultoría.

6. Cronograma de pagos

- Primer pago: 30%, luego de la firma del contrato.
- Segundo pago: 30%, contra la conformidad de PVD del informe N° 1.
- Tercer pago: 40%, contra la conformidad de PVD informe N° 2 (informe final de estudio)

7. Calificaciones

7.1 Título nivel académico y años de experiencia profesional. Ingeniero civil o economista titulado y colegiado, con especialidad en evaluación económica de proyectos. El contractual deberá contar con una experiencia general profesional de 10 años y mínimo 5 años en proyectos de inversión en el sector de transporte.

7.2 Idioma. Español

8 Características de la consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: contractual de productos y servicios externos, suma alzada.
- Duración del contrato: a determinar.
- Nivel de esfuerzo: a determinar.
- Lugar de trabajo: en Perú.
- Viajes: a determinar.

8.1 **Pago y Condiciones.** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

8.2 **Consanguinidad.** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

8.3 **Diversidad.** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Términos de Referencia (N° 7 de 12)
Preparación del Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para PE-L1135

1. Antecedentes

- 1.1 En estos Términos de Referencia (TdR) se establecen las bases para la contratación de un consultor individual para el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para PE-L1135.
- 1.2 La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los gobiernos regionales, y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los gobiernos locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- 1.3 Provías Descentralizado (PVD) están preparando el Programa Transporte Rural Descentralizado II (PE-L1135) con apoyo del Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En ese sentido, dado que en la elaboración del programa PE-L1135, el alcance y la ubicación de los proyectos viales y sus intervenciones es aún desconocido, se requiere preparar un nuevo Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS). El MGAS contendrá información sobre procedimientos y principios que serán implementados y observados para minimizar y manejar los impactos y riesgos sociales y ambientales de los proyectos viales a ser rehabilitados por el PE-L1135, en dos escenarios: descentralizado y centralizado.
- 1.4 El MGAS también describirá los mecanismos para mantener a los contratistas responsables por acciones enmarcadas en las salvaguardas ambientales y sociales (ejemplo: a través de cláusulas legales en los contratos, etc.) y sus respectivos instrumentos. Finalmente, el MGAS presentará, según sea el caso, brechas regulatorias e institucionales para gestionar los impactos ambientales y sociales durante la ejecución de PE-L1135 y durante la fase de operación de los caminos vecinales mejorados.

2. Objetivo general

- 2.1 Elaborar un documento, sobre la base de un diagnóstico de los aspectos ambientales y sociales, que establezca los procedimientos de gestión socio-ambiental que PVD y los gobiernos sub nacionales deben desarrollar para asegurar el cumplimiento de la legislación ambiental nacional y la sostenibilidad ambiental y social de los proyectos que la institución promueve en el marco de la programa.

3. Actividades principales

- 3.1 Recoger y analizar información de fuentes primarias y secundarias, que permita extraer valoración y aprendizajes, variables influyentes en el éxito o fracaso o cuellos de botella surgidos en los programas anteriores, tales como, Programa de Caminos Rurales PCR I, Programa de Caminos Rurales II, Programa de Transporte Rural Descentralizado I (PTRD I) y el Programa de Caminos Departamentales.

- 3.1 Análisis del marco legal ambiental y social vigente en Perú destacando específicamente cuales instrumentos legales se aplicarían a la operación y los correspondientes requerimientos para el PATS.
- 3.2 Análisis de los requerimientos de las políticas y salvaguardias del BID y del BM aplicables a la operación.
- 3.3 Análisis completo y detallado del sistema de gestión ambiental y social que deben adoptar los gobiernos sub nacionales y el PVD a lo largo del ciclo completo de un proyecto vial para verificar si los procedimientos e instrumentos que utiliza atienden a los requerimientos de la normativa nacional vigente. El análisis deberá incluir, entre otros: (i) los criterios e indicadores para categorizar los proyectos en función del potencial de riesgo socio-ambiental que presentan utilizado por la DGASA para clasificar los proyectos de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de las vías vecinales en todas las categorías; (ii) los alcances de TdR adoptados para los estudios de impacto ambiental y declaratorias de impacto ambiental de acuerdo con la categoría socioambiental; (iii) lineamientos para atender temas específicos de impacto ambiental (explotación y recuperación de canteras, disposición de material excedente, seguridad vial, seguridad laboral, entre otros) y de salvaguardas (compensación y reasentamiento; consulta pública y divulgación de informaciones; pueblos indígenas; patrimonio cultural y físico, entre otros); y (iv) guías para fiscalización de las obras.
- 3.4 Evaluación de la capacidad institucional de la DGASA y la recomendación, de ser necesario, de medidas de fortalecimiento en temas ambientales y socioculturales específicos.
- 3.5 Análisis general de los potenciales impactos ambientales y sociales de los proyectos del plan 2016-2021, considerando las características técnicas generales de las obras de mejoramiento, rehabilitación y conservación a ser objeto del programa, así como las principales características ambientales y sociales de sus áreas de influencia (utilizando los mapas temáticos del sistema de informaciones geográficas con que cuenta el MTC y específicamente la DGASA).
- 3.6 Análisis específico de una muestra de sub proyectos de dicho plan, cuyos estudios de impacto ambiental semi detallados ya hayan sido concluidos, con el fin de asegurar su viabilidad y cumplimiento de las salvaguardias ambientales y sociales de los Bancos.
- 3.7 Proponer un sistema de supervisión, seguimiento y control de la implementación del programa para garantizar el alcance de los resultados previstos.

4. Informes

- 4.1 El consultor presentará un plan de trabajo y documento final conteniendo el MGAS del PATS, según el contenido establecido en el Anexo I de este documento.
- 4.2 PVD revisará cada informe dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la recepción de los mismos y comunicará al consultor en caso que hayan observaciones.
- 4.3 El consultor tendrá diez (10) días calendario siguientes a la recepción de la comunicación respectiva para subsanar o aclarar las observaciones, debiendo incluirse en el informe correspondiente.
- 4.4 Se dará por aprobado el informe una vez PVD y el BID den su conformidad del informe final.

5. Cronograma de pagos

- Primer pago: 30%, luego de la firma del contrato y entrega del plan de trabajo.
- Segundo pago: 30%, contra la entrega del primer borrador.

- Tercer pago: 40%, contra la conformidad del Banco con el marco final.

6. Calificaciones

6.1 **Título nivel académico y años de experiencia profesional.** Licenciado en ingeniería, arquitectura, economía o ciencias sociales o naturales. Estudio de postgrado en temas y sistemas de gestión ambiental y social de proyectos de infraestructura o afines, de preferencia en zonas rurales. Por lo menos 10 años de experiencia profesional en el área.

6.2 **Idioma.** Español

7. Características de la consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: contractual de productos y servicios externos, suma alzada.
- Duración del contrato: a determinar.
- Nivel de esfuerzo: a determinar.
- Lugar de trabajo: en Perú.
- Viajes: a determinar.

7.1 **Pago y condiciones.** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

7.2 **Consanguinidad.** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

7.3 **Diversidad.** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Anexo I
Tabla de contenidos

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Objetivo del MGA

1.2 Alcance del MGA

2. EL PROYECTO

2.1 Ubicación

2.2 Objetivo de Desarrollo

2.3 Objetivos específicos

2.4 Componentes del Proyecto

3. MARCO LEGAL AMBIENTAL

3.1 Marco legal ambiental aplicable

3.1.1 Legislación ambiental general aplicable al Programa

3.1.2 Legislación ambiental para el sector transporte

3.1.5 Legislación ambiental a nivel municipal y departamental

4. MARCO INSTITUCIONAL AMBIENTAL (ROLES Y FUNCIONES)

4.1 Marco Institucional

4.1.1 Instituciones involucradas en la implementación de las actividades (componentes) del Proyecto

4.1.2 Autoridad Ambiental Nacional (MINAM, OEFA)

4.1.3 Autoridad ambiental sectorial (DGASA)

4.1.4 PVD

4.1.5. Gestión ambiental provincial y municipal

4.1.6. Análisis de las capacidades institucionales para el cumplimiento efectivo de las salvaguardas ambientales y sociales del Banco Mundial, incluyendo cuestiones de género

4.1.7. Mecanismos de canalización y gestión de quejas y reclamos

5. POLÍTICAS DE SALVAGUARDAS AMBIENTALES DEL BANCO MUNDIAL ACTIVADAS PARA EL PROYECTO

5.1.1 Evaluación Ambiental (OP 4.01)

5.1.2 Hábitats Naturales (OP 4.04)

5.1.3 Recursos Culturales Físicos (OP 4.11)

5.1.4 Reasentamiento Involuntario (OP 4.12)

5.1.5 Pueblos Indígenas (OP 4.10)

6. PROCEDIMIENTOS Y PRINCIPIOS DE EVALUACION AMBIENTAL DE LOS SUBPROYECTOS (MEDIDAS ESTRUCTURALES Y NO ESTRUCTURALES)

6.1 Descripción del tipo de riesgos e impactos ambientales y sociales de los proyectos viales

6.2 Procedimiento de categorización ambiental de los sub proyectos

6.2.1 Clasificación de los proyectos en función de la “sensibilidad del medio”

6.2.2 Categoría de un proyecto en función al nivel de riesgo ambiental

6.2.3 Instrumentos requeridos en función del riesgo ambiental en la fase de diseño de los proyectos viales (e.g. ficha ambiental, Declaración de Impacto Ambiental, Estudio de Impacto Ambiental, etc.)

6.2.4 Flujograma y calendario para obtención de la respectiva licencia ambiental

6.3 La gestión ambiental durante la fase de implementación del proyecto

6.3.1 Responsabilidades (e.g. PVD versus DGASA) para la supervisión del cumplimiento de los instrumentos de salvaguardas ambientales y sociales (e.g. Plan de Manejo Ambiental)

6.3.2 Responsabilidades de los contratistas en materia de cumplimiento de salvaguardas ambientales y sociales del Banco Mundial

6.3.3 Instrumentos para la gestión ambiental y social durante la ejecución del proyecto vial (e.g. Plan de Manejo Ambiental, etc.)

7. PLAN DE FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL EN PVD DURANTE LA VIDA DEL PROGRAMA (PATS)

7.1 Objetivos y alcances

7.2 Plan para el fortalecimiento de la gestión ambiental y social de los Gobiernos Subnacionales y PVD

7.3 Costos previstos para la implementación del fortalecimiento institucional en la gestión ambiental

8. DIALOGO Y DIVULGACIÓN EN FUNCIÓN DE LA CATEGORÍA AMBIENTAL

8.1 Diálogo y divulgación requeridos en función del riesgo ambiental

9. INFORMES Y PRESENTACION

TABLA DE CONTENIDO

TABLA DE CUADROS Y FIGURAS

TABLA DE ACRÓNIMOS

ANEXOS

Anexo No. 1: Modelo de ficha de seguimiento ambiental elaborada por PVD

Anexo No. 2: Modelo de Declaración de Impacto Ambiental

Anexo No. 3: Ficha de Categorización Ambiental (FCA)

Anexo No. 4: Modelo de Plan de Manejo Ambiental para obras viales (rehabilitación) provinciales

Anexo No. 5: Modelo de tabla de contenido de Reporte de Control y Seguimiento Ambiental de DGASA

Anexo No. 6: Ejemplo de contrato incluyendo cláusulas sobre cumplimiento de salvaguardas sociales y ambientales del Banco Mundial

Términos de Referencia (N° 8 de 12)
Preparación del Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para el
Marco de Reasentamiento Involuntario (MRI) del Proyecto PE-L1135

1. Antecedentes

- 1.1 En estos Términos de Referencia (TdR) se establecen las bases para la contratación de un consultor individual para el Marco de Reasentamiento Involuntario (MRI) del Proyecto PE-L1135.
- 1.2 La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los gobiernos regionales y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los gobiernos locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- 1.3 Provías Descentralizado (PVD) están preparando el Programa Transporte Rural Descentralizado II (PE-L1135) con apoyo del Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El Programa de Apoyo al Transporte Sub Nacional (PATS) implementará obras civiles de mejoramiento y ampliación de carreteras provinciales y caminos rurales. Estas obras podrían requerir de manera excepcional el desplazamiento físico de gente, afectación a bienes inmuebles, derechos de paso o servidumbres, así como la posibilidad de tener que adquirir pequeñas áreas, u ocasionar eventualmente pequeñas afectaciones a cultivos. Por esta razón se ha activado la Política de Salvaguarda OP-4.12¹ de Reasentamiento Involuntario. Como no se sabrá hasta durante la implementación los lugares de intervención del proyecto, PVD preparará un MRI. Para tal efecto se presentan los TdR de esta consultoría.

2. Objetivo general

- 2.1 Apoyar al equipo socio ambiental del PVD en el cumplimiento de la salvaguarda OP/BP 4.12, mediante la preparación de un MRI.

3. Actividades principales

- 3.1 El contractual desarrollará sus actividades en coordinación con el/la especialista social del PVD y con las especialistas sociales de los Bancos. Para la preparación del marco se tendrá en cuenta la revisión y el uso de MRI anteriores preparados para otros proyecto del Banco por Provías Departamental, y se deberá revisar la legislación nacional pertinente sobre valorización de bienes inmuebles, derechos de paso, servidumbres, compensaciones y adquisición de tierras y analizar su compatibilidad con las normas de la Política de Salvaguarda OP/BP 4.12 del Banco.

4. Informes

- 4.1 El contractual entregará a los Bancos un primer borrador del marco, luego de que haya sido revisado por PVD en un plazo de dos semanas desde la fecha de inicio de la consultoría, y hará

¹ "Operational Procedures" (OP) del Banco Mundial.

una segunda y última entrega a las cuatro semanas (de haberse iniciado la consultoría), luego de que haya sido revisado por PVD.

5. Cronograma de pagos

- Primer pago: 30%, luego de la firma del contrato.
- Segundo pago: 30%, contra la entrega del primer borrador.
- Tercer pago: 40%, contra la conformidad del Banco con el marco final.

6. Calificaciones

6.1 **Título nivel académico y años de experiencia profesional.** Profesional de las ciencias sociales, económicas o afines, con experiencia comprobada y no menor a 5 años en la aplicación de las salvaguardas sociales del Banco, en particular la Política OP-4.12 de Reasentamiento Involuntario, y de preferencia experiencia en proyectos de carreteras y caminos rurales.

6.2 **Idioma.** Español.

7. Características de la consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: contractual de productos y servicios externos, suma alzada.
- Duración del contrato: a determinar.
- Nivel de esfuerzo: a determinar.
- Lugar de trabajo: en Perú.
- Viajes: a determinar.

7.1 **Pago y condiciones.** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

7.2 **Consanguinidad.** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

7.3 **Diversidad.** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Términos de Referencia (N° 9 de 12) **Preparación de un Marco de Planificación de Pueblos Indígenas (MPPI)**

1. Antecedentes

- 1.1 En estos Términos de Referencia (TdR) se establecen las bases para la contratación de un consultor individual para preparar un Marco de Planificación de Pueblos Indígenas (MPPI).
- 1.2 La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los gobiernos regionales y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los gobiernos locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- 1.3 Provías Descentralizado (PVD) están preparando el Programa Transporte Rural Descentralizado II (PE-L1135) con apoyo del Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El Programa de Apoyo al Transporte Sub Nacional (PATS) implementará obras civiles de mejoramiento y ampliación de carreteras provinciales y caminos rurales. Las obras propuestas podrían incluir territorios de comunidades indígenas en la sierra y la selva alta del país, lo que activa la Política OP-4.10 del Banco de Pueblos Indígenas. Como no se sabrá hasta durante la implementación los lugares de intervención del proyecto, PVD preparará un MPPI.

2. Objetivo general

- 2.1 Apoyar al equipo socio ambiental del PVD en el cumplimiento de la Política de Salvaguarda OP/BP 4.10, mediante la preparación de un MPPI.

3. Actividades principales

- 3.1 El contractual desarrollará sus actividades en coordinación con el/la especialista social del PVD y con los especialistas sociales de los Bancos. Para la preparación del marco se tendrá en cuenta la revisión y el uso de MPPI anteriores preparados para otros proyectos financiados por el BM por Provías Departamental, y se deberá revisar la legislación nacional pertinente sobre los derechos de los pueblos indígenas, incluido el derecho a la consulta previa y a la participación activa en proyectos que los afectan, y analizar su compatibilidad con las normas de la Política de Salvaguarda OP/BP 4.10 del BM.

4. Informes

- 4.1 El contractual entregará a los Bancos un primer borrador del marco, luego de que haya sido revisado por PVD en un plazo de dos semanas desde la fecha de inicio de la consultoría, y hará una segunda y última entrega del marco a las cuatro semanas de haberse iniciado la consultoría, luego de que haya sido revisado por PVD.

5. Cronograma de pagos

- Primer pago: 30%, luego de la firma del contrato.

- Segundo pago: 30%, contra la presentación del borrador del marco.
- Tercer pago: 40%, contra la aprobación de la versión final del marco.

6. Calificaciones

6.1 **Título nivel académico y años de experiencia profesional.** Título académico en ciencias sociales, económicas o afines, con experiencia comprobada y no menor de cinco años en la aplicación de salvaguardas sociales del Banco, en particular la Política OP/BP 4.10 de Pueblos Indígenas y de preferencia, experiencia en proyectos de carreteras y caminos rurales.

6.2 **Idioma.** Español.

7. Características de la consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: contractual de productos y servicios externos, suma alzada.
- Duración del contrato: a determinar.
- Nivel de esfuerzo: 30 días consultor.
- Lugar de trabajo: en Perú.
- Viajes: a determinar.

7.1 **Pago y condiciones.** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

7.2 **Consanguinidad.** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

7.3 **Diversidad.** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Términos de Referencia (N° 10 de 12)
Diseño de Sistemas de Seguimiento y Monitoreo para PE-T1305

1. Antecedentes

- 1.1 En estos Términos de Referencia (TdR) se establecen las bases para la contratación de un consultor individual para el diseño de sistemas de seguimiento y monitoreo para la presente cooperación técnica PE-T1305.
- 1.2 La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los gobiernos regionales y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los gobiernos locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- 1.3 Provías Descentralizado (PVD) está preparando el Programa Transporte Rural Descentralizado II (PATS) (PE-L1135) con apoyo del Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El PATS implementará obras civiles de mejoramiento y rehabilitación de carreteras departamentales y provinciales (caminos rurales). Al respecto, este programa, así como sus antecesores programas de caminos rurales, son proyectos complejos en los que se rehabilitan una gran cantidad de caminos de pequeña escala, desarrollándose muchos procesos de adquisiciones, en los que intervienen un extenso número de actores, es así que en el programa previo, se identificó que se desarrollaron aproximadamente 1.800 procesos de adquisiciones entre obras, supervisiones, estudios, etc. En dicho marco, es necesario diseñar un sistema de seguimiento y monitoreo para tal magnitud de productos, que permita a los distintos usuarios tener información *on line*, de diversos aspectos de la fase de cada uno de los proyectos, de manera que se pueda realizar una mejor toma de decisiones.
- 1.4 Los presentes términos de referencia describen las características y condiciones así como los objetivos, actividades y resultados esperados sobre las cuales debe ejecutarse el servicio correspondiente.

2. Objetivo general

- 2.1 Desarrollar a nivel conceptual, el sistema de seguimiento y monitoreo del programa, identificando variables, actores y procesos que permitan posteriormente la elaboración de un software para dicho fin.

3. Actividades principales

- 3.1 La descripción de los alcances de los servicios que se hace a continuación no es limitativa, debiendo el contractual, ampliar y/o profundizar en lo que considere necesario:
- i. Realizar un diagnóstico del actual sistema de seguimiento y monitoreo que viene llevando a cabo PVD.

- ii. Identificar las variables, actores y procesos necesarios para el levantamiento y seguimiento de dichas variables.
- iii. Proponer, a nivel conceptual un sistema de seguimiento y monitoreo, proponiendo el esquema operativo (sistemas *online* u *offline*) requerimientos básicos, plazos y recursos.

4. Informes

- 4.1 El contractual será directamente responsable de la calidad de los servicios, así como del cumplimiento de la programación, logro oportuno de las metas previstas y adopción de las previsiones necesarias para el fiel cumplimiento del servicio.
- 4.2 Todos los informes deberán ser sustentados ante los representantes de PVD, en la forma y plazos que se indican en estos TdR.
- 4.3 Asimismo, el contractual será responsable de levantar las observaciones que sean formuladas por PVD y por el BID.
- 4.4 La relación de informes y los plazos en que deberán ser presentados por el contractual, son los siguientes:

Informes	Plazo
Informe N° 1. Primer informe de avance del estudio	A los 25 días calendario de iniciado el servicio
Informe N° 2. Informe final del estudio	A los 35 días calendario de iniciado el servicio

- 4.5 El contenido de cada uno de los informes señalados se detalla a continuación.
- 4.6 **Informe N° 1. Primer Informe de avance.** Comprenderá los contenidos descritos en el ítem. 3.2: Alcance del Estudio, numeral (a), (b), y (c) completos. Se deberá presentar un original y una copia. El consultor deberá firmar todas las páginas de la documentación presentada.
- 4.7 **Informe N° 2. Informe final del estudio.** El contractual proporcionará a PVD el Informe final de la consultoría (informe N° 2) denominado Diseño de Sistemas de Seguimiento y Monitoreo, así como al BID para su evaluación. Se presentará a los 60 días calendario de iniciado el servicio.
- 4.8 El informe final se presentará en original y dos copias, hojas de tamaño DIN A4, debidamente anillado o empastado o encuadernado, asimismo, se presentará una versión magnética.

5. Revisión de informes

- 5.1 PVD revisará cada informe dentro de los ocho (8) días calendarios siguientes a la recepción de los mismos y comunicará al consultor en caso que hayan observaciones.
- 5.2 El contractual tendrá ocho (8) días calendario siguientes a la recepción de la comunicación respectiva para subsanar o aclarar las observaciones, debiendo incluirse en el informe correspondiente.
- 5.3 Se dará por aprobado el Informe una vez PVD y el BID den su conformidad del informe final.

6. Cronograma de pagos

- Primer pago: 30%, luego de la firma del contrato.
- Segundo pago: 30%, contra la conformidad de PVD del informe N° 1.
- Tercer pago: 40%, contra la conformidad de PVD del informe N° 2 (informe final de estudio).

7. Calificaciones

7.1 **Título nivel académico y años de experiencia profesional.** Ingeniero civil o economista titulado y colegiado con especialidad en sistemas de seguimiento y monitoreo de proyectos. El contractual deberá contar con una experiencia general profesional de 10 años y mínimo 5 años en proyectos de inversión en el sector de transportes.

7.2 **Idioma.** Español.

8 Características de la consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: contractual de productos y servicios externos, suma alzada.
- Duración del contrato: a determinar.
- Nivel de esfuerzo: a determinar.
- Lugar de trabajo: en Perú.
- Viajes: a determinar.

8.1 **Pago y condiciones.** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

8.2 **Consanguinidad.** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

8.3 **Diversidad.** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Términos de Referencia (N° 11 de 12) **Diseño del Plan de Capacitación en Seguridad Vial**

1. Antecedentes

- 1.1 En estos Términos de Referencia (TdR) se establecen las bases para la contratación de un consultor individual para el diseño del plan de capacitación en seguridad vial.
- 1.2 La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los gobiernos regionales y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los gobiernos locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- 1.3 Provías Descentralizado (PVD) está preparando el Programa Transporte Rural Descentralizado II (PATS) (PE-L1135) con apoyo del Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El PATS implementará obras civiles de mejoramiento y rehabilitación de carreteras departamentales y provinciales (caminos rurales). El mejoramiento y la rehabilitación de vías, sin considerar elementos o aspectos de seguridad vial, pueden generar un incremento en los niveles de accidentabilidad y/o mortalidad ya sea por deficiencias en la infraestructura, mala conducción del chofer, o mal uso de la vía por parte del peatón. En el caso de los caminos rurales, si bien el camino es principalmente para el uso de los vehículos, es usual en determinadas zonas, especialmente cuando el camino cruza pequeños poblados, que el camino también sea usado por escolares, pobladores de la zona, animales, entre otros. En este sentido, antes de la rehabilitación de la vía, será necesario concientizar a la población usuaria de la vía del cuidado que debe tener al usarla considerando que la nueva vía tendrá mayor tráfico y con más velocidades. Asimismo, se requerirá una difusión de determinados elementos de seguridad vial a los conductores de la zona. Al respecto, el reto de proporcionar un mejor estándar a los caminos departamentales y vecinales, con la disponibilidad de recursos financieros necesarios para ello, conlleva a un esfuerzo de desarrollar capacitación a los usuarios de la carretera en temas de seguridad vial. En dicho marco, es necesario contar con un Plan de capacitación a nivel de todos los usuarios de la vía.

2. Objetivo general

- 2.1 Diseñar una propuesta de capacitación a usuarios de la vía (vehicular) así como a los otros tipos de usuarios (escolares, trabajadores, movilizados de ganado, etc.) a fin de prevenir un incremento de accidentabilidad en las vías.

3. Actividades principales

- 3.5 La descripción de los alcances de los servicios que se hace a continuación no es limitativa, debiendo el contractual, ampliar y/o profundizar en lo que considere necesario:

- i. **Identificar potenciales usuarios (no vehiculares) de la vía que pueden ser afectados por el mejoramiento de la vía.** El contractual deberá identificar a los potenciales usuarios de la vía que puedan ser afectados por las intervenciones en la vía de modo que le permita establecer un plan de capacitación a nivel de todos los usuarios.
 - ii. **Identificar esquemas para capacitación a conductores de vehículos de carga y pasajeros.** El contractual deberá identificar mediante encuestas a los usuarios de carga y pasajero a fin de proponer el plan de capacitación a nivel de conductores de vehículos de cargas y pasajeros.
 - iii. **Realizar una propuesta de capacitación para un adecuado uso de la vía, según los distintos usuarios de la vía.** En base a la revisión de la información disponible y a las entrevistas realizadas, el contractual deberá diseñar un plan de capacitación en seguridad vial a nivel de todos los usuarios de la vía (peatones, conductores y afectados) y determinar los costos de la implementación.
- 3.2 La propuesta deberá de contener entre otros aspectos, el detalle de los cálculos que sustentan su propuesta, las fuentes utilizadas, etc.
- 3.3 Para esta actividad deberá coordinar con el consejo nacional de seguridad vial:
- iv. **Proponer el tipo de material que deberá ser usado en las diversas capacitaciones.** El contractual deberá proponer el tipo de material a utilizar en la implementación del plan de capacitación.

4. Informes

- 4.1 El contractual será directamente responsable de la calidad de los servicios, así como del cumplimiento de la programación, logro oportuno de las metas previstas y adopción de las previsiones necesarias para el fiel cumplimiento del servicio.
- 4.2 Todos los informes deberán ser sustentados ante los representantes de PVD, en la forma y plazos que se indican en estos TdR.
- 4.5 4.3 Asimismo, el contractual será responsable de levantar las observaciones que sean formuladas por PVD y por el BID.
- 4.6 4.4 La relación de informes y los plazos en que deberán ser presentados por el contractual, son los siguientes:

Informes	Plazo
Informe N° 1. Primer informe de avance del estudio	A los 20 días calendario de iniciado el servicio
Informe N° 2. Informe final del estudio	A los 40 días calendario de iniciado el servicio

- 4.7 El contenido de cada uno de los informes señalados se detalla a continuación.
- 4.6 **Informe N° 1. Primer Informe de Avance.** Comprenderá los contenidos descritos en el ítem 3: actividades principales, numerales (a) y b). Deberá presentar un original y una copia. El consultor deberá firmar todas las páginas de la documentación presentada.
- 4.7 **Informe N° 2. Informe final del estudio.** El contractual proporcionará a PVD el informe final de la consultoría denominado diseño del plan de capacitación en seguridad vial, así como al BID para su evaluación. Se presentará a los 40 días calendario de iniciado el servicio.

4.8 El informe final se presentará en original y dos copias, hojas de tamaño DIN A4, debidamente anillado o empastado o encuadernado. Asimismo, se presentará una versión magnética del mismo.

5 Revisión de informes

5.1 PVD revisará cada informe dentro de los ocho (8) días calendarios siguientes a la recepción de los mismos y comunicará al consultor en caso hayan observaciones.

5.2 El contractual tendrá ocho (8) días calendario siguientes a la recepción de la comunicación respectiva para subsanar o aclarar las observaciones, debiendo incluirse en el informe correspondiente.

5.3 Se dará por aprobado el Informe una vez PVD y el Banco den su conformidad del informe final de la consultoría.

6 Cronograma de pagos

- Primer pago: 30%, luego de la firma del contrato.
- Segundo pago: 30%, contra la conformidad de PVD del informe N° 1.
- Tercer pago: 40%, contra la conformidad de PVD del informe N° 2 (informe final de estudio).

7 Calificaciones

7.1 **Título nivel académico y años de experiencia profesional.** Ingeniero civil titulado y colegiado, con especialidad en seguridad vial. El contractual deberá contar con una experiencia general profesional de 5 años y mínimo 2 años en proyectos de seguridad vial.

7.2 **Idioma.** Español.

8 Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: contractual de productos y servicios externos, suma alzada.
- Duración del contrato: a determinar.
- Nivel de esfuerzo: a determinar.
- Lugar de trabajo: en Perú.
- Viajes: a determinar.

8.1 **Pago y condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

8.2 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

8.3 **Diversidad:** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Términos de Referencia (N° 12 de 12)
Consultor de Apoyo para la Formulación del Estudio de Factibilidad del Programa PE-L1135

1. Antecedentes

- 1.1 En estos Términos de Referencia (TdR) se establecen las bases para la contratación de un consultor individual para apoyo a la formulación del estudio de factibilidad del programa PE-L1135.
- 1.2 La red vial de Perú es de 151.564 km, siendo 83,2% no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 19% son carreteras departamentales que están a cargo de los gobiernos regionales y 63% son caminos vecinales que están bajo la responsabilidad de los gobiernos locales (no pavimentada en su mayoría). Cabe precisar que sobre la infraestructura vial se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros. Actualmente, el sistema vial está concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, y no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- 1.3 Provías Descentralizado (PVD) está preparando el Programa Transporte Rural Descentralizado II (PATS) (PE-L1135) con apoyo del Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El PATS implementará obras civiles de mejoramiento y rehabilitación de carreteras departamentales y provinciales (caminos rurales). El mejoramiento y la rehabilitación de vías, sin considerar elementos o aspectos de seguridad vial, pueden generar un incremento en los niveles de accidentabilidad y/o mortalidad ya sea por deficiencias en la infraestructura, mala conducción del chofer, o mal uso de la vía por parte del peatón.
- 1.4 Para la preparación de la operación se están desarrollando un conjunto de estudios, cuyos resultados servirán como insumo para el estudio de factibilidad del programa. Dicho estudio será evaluado en el marco del Sistema de Inversión Pública (SNIP), tanto por el MTC como por el Ministerio de Economía y Finanzas, como ente rector del sistema de inversión pública. Asimismo, dicho estudio será la base para la elaboración de la Propuesta para el Desarrollo (POD) del programa.

2. Objetivo general

- 2.1 Contratar a un consultor que brinde apoyo en la formulación del estudio de pre inversión a nivel de factibilidad del PATS.

3. Actividades principales

- 3.1 La descripción de los alcances de los servicios que se hace a continuación no es limitativa, pudiendo el consultor ampliar o profundizar el servicio, sin variar el monto de su propuesta:
 - i. Coordinará directamente con el equipo de trabajo PATS designado mediante memorando (C) No.160-2014-MTC/21, para la preparación del estudio de factibilidad del PATS.
 - ii. El consultor realizará la descripción de los PIP y componentes considerados en el programa; considerará el estado situación (viable, en evaluación, etc.), los objetivos, medios, principales intervenciones, indicadores y metas de resultados, beneficios de articularse a un programa, entre otros.

- iii. Para la determinación de los componentes, se asumirá como punto de partida los considerados en el estudio de pre inversión a nivel de perfil aprobados.

3.2 **Componentes y actividades del programa.** Serán los siguientes:

Componentes	Nombre
Componente 1	Infraestructura vial vecinal para la integración e inclusión social
	Sub componente 1 Infraestructura para la inclusión social
	Sub componente 2 Integración de la red alimentadora de los corredores logísticos
Componente 2	Mantenimiento de la infraestructura vial sub nacional
Componente 3	Apoyo a la gestión del transporte vial descentralizada

- iv. El consultor en coordinación con el equipo de trabajo PATS, detallará la organización, los roles y funciones que PVD coordinará y articulará para la ejecución del programa y de ser el caso, los mecanismos de coordinación con las entidades ejecutoras propuestas para cada uno de los PIP o demás intervenciones incluidas en el programa.
- v. El consultor en coordinación con el equipo de trabajo PATS, identificará las relaciones o coordinaciones de carácter intrasectorial, intersectoriales o interinstitucionales que deba existir para la normal implantación del programa.
- vi. El consultor en coordinación con el equipo de trabajo PATS, especificará los recursos que se requerirán para la coordinación o administración de la ejecución del programa, así como los costos de organización y gestión o administración de la unidad ejecutora y/o co-ejecutoras relacionadas con la implementación del programa de inversión.
- vii. En base a la consultoría para la determinación de costos de inversión y post inversión por niveles de intervención en vías sub nacionales (ver anexo N° 1), el consultor estimará el monto de inversión del programa. Asimismo, considerará los costos de organización y gestión del programa, los correspondientes a los arreglos institucionales que se requieran para la fase de ejecución y de mitigación de los impactos ambientales del programa y, si fuese necesario, incluir los costos de la evaluación ex-post del programa.
- viii. En base a la consultoría para la determinación de costos de inversión y post inversión por niveles de intervención en vías sub nacionales, el consultor estimará los costos de operación y mantenimiento.
- ix. En base a la consultoría para la Elaboración del plan de desarrollo logístico en vías sub nacionales y en coordinación con el equipo de trabajo PATS, el consultor estimará las metas por componentes del programa.
- x. Preparación de alcances e informes de avance, las veces que se requiera, a fin de informar el estado del estudio.
- xi. Coordinación de trabajo con el equipo evaluador del MTC así como con los sectoristas de transporte del Ministerio de Economía y Finanzas.
- xii. Participación en las reuniones programadas por los entes garantes Banco Mundial y el BID.

4. Informes

4.1 De la consultoría se espera los siguientes productos¹:

Infomes y contenido
<p>Informe N° 1. Será presentado por el consultor a los treinta (30) días calendario de iniciado el servicio, conteniendo:</p> <ol style="list-style-type: none">1. El modelo de intervención del PATS.2. La propuesta de intervención del PATS con objetivo, metas y desarrollo de los componentes en base a lo definido en el modelo de intervención.3. La matriz de productos y resultados finales e intermedios.
<p>Informe N° 2. A ser presentado a los sesenta (60) días calendario de iniciado el servicio, conteniendo:</p> <ol style="list-style-type: none">1. La propuesta de organización y gestión para la ejecución eficiente y eficaz del programa y los costos totales del programa.
<p>Informe N° 3. El consultor, a los 90 días, presentará la versión final de la consultoría consolidando los informes previos presentados y los comentarios emitidos por PVD durante la revisión de los mismos, incluyendo:</p> <ol style="list-style-type: none">1. El plan de implementación.2. La matriz de marco lógico.3. Las conclusiones.4. Anexos.

5. Cronograma de pagos

- Primer pago: 30%, luego de la firma del contrato.
- Segundo pago: 30%, contra la conformidad de PVD informe N° 1.
- Tercer pago: 20% contra la conformidad de PVD del informe N° 2.
- Cuarto pago: 20%, contra la conformidad de PVD del informe N° 3 (informe final de estudio).

6. Calificaciones

6.1 **Título nivel académico y años de experiencia profesional.** Ingeniero civil o economista titulado y colegiado. El contractual deberá contar con una experiencia general profesional de 5 años y mínimo 3 años en planeación de proyectos.

6.2 **Idioma.** Español.

7. Características de la consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: contractual de productos y servicios externos, suma alzada.
- Duración del contrato: a determinar.
- Nivel de esfuerzo: a determinar.
- Lugar de trabajo: en Perú.
- Viajes: a determinar.

¹ Considerando los alcances y la metodología propuesta.

- 7.1 **Pago y condiciones.** La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.
- 7.2 **Consanguinidad.** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- 7.3 **Diversidad.** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

PLAN DE ADQUISICIONES

País:	Perú
Beneficiario:	El Gobierno de Perú, mediante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)
Ejecutor:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Breve descripción de los objetivos y componentes del proyecto:	La presente cooperación técnica tiene por objetivo apoyar a Provías Descentralizado (PVD) del MTC a complementar de manera satisfactoria los estudios de preinversión, estudios de base de componentes específicos, y estudios para el cumplimiento de condiciones previas para mejor diseño y ejecución de la operación PE-L1135. Para lograr el objetivo propuesto, se desarrollará por medio de los siguientes componentes: (i) elaboración de estudios de preinversión; (ii) elaboración de estudios de base para componentes de seguridad vial y conservación por niveles de servicio; y (iii) desarrollo de instrumentos del programa y acompañamiento técnico a la operación
Fecha estimada de aprobación de la CT:	Abril 2015
Fecha estimada para el último desembolso:	Agosto 2016
Dirección de la oficina ejecutora responsable:	División de Transporte (Oficina de Perú), TSP/CPE

No.	Componente y descripción de la adquisición	Costo estimado (US\$)	Método de adquisición (*)	Fuente de financiamiento (%)		Status	Comentarios
				BID	Contraparte		
Componente 1							
1	Evaluación Económica del Programa	30.000	CCIN	100		TdR elaborados	
2	Formulación del Estudio de Factibilidad	40.000	CCIN	100		TdR elaborados	
3	Coordinador del Estudio de Factibilidad	20.000	CCIN	100		TdR en elaborados	
Componente 2							
4	Desarrollo de la actividades de Capacitación en Seguridad Vial	20.000	CCIN	100		TdR elaborados	

* Firmas Consultoras: **SBCC**: Selección Basada en la Calidad y el Costo; **SBC**: Selección Basada en la Calidad; **SBPF**: Selección Basada en Presupuesto Fijo; **SBMC**: Selección Basada en el Menor Costo; **SCC**: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; **SD**: Selección Directa. Consultores Individuales: **CCIN**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; **CCII**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional.

No.	Componente y descripción de la adquisición	Costo estimado (US\$)	Método de adquisición (*)	Fuente de financiamiento (%)		Status	Comentarios
				BID	Contraparte		
5	Estudios dispositivos Señalización y Seguridad vial en caminos rurales	45.000	CCIN	100		TdR elaborados	
6	Estudio de situación de Microempresas de Mantenimiento	50.000	CCIN	100		TdR elaborados	
7	Desarrollo Plan de Monitoreo del Programa y desarrollo de TdR para estudios de seguimiento	30.000	CCIN	100		TdR elaborados	
Componente 3							
8	Manual de operaciones del Programa	20.000	CCIN	100		TdR elaborados	
9	Marco de Gestión Ambiental y Social	15.000	CCIN	100		TdR elaborados	
10	Marco de Reasentamientos	10.000	CCIN	100		TdR elaborados	
11	Marco para Comunidades Indígenas	10.000	CCIN	100		TdR elaborados	
12	Diseño sistemas de seguimiento y Monitoreo	30.000	CCIN	100		TdR elaborados	

* Firmas Consultoras: **SBCC**: Selección Basada en la Calidad y el Costo; **SBC**: Selección Basada en la Calidad; **SBPF**: Selección Basada en Presupuesto Fijo; **SBMC**: Selección Basada en el Menor Costo; **SCC**: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; **SD**: Selección Directa. Consultores Individuales: **CCIN**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; **CCII**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional.