

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

PERÚ

I. Información Básica de la CT

▪ País:	Perú
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la Preparación del Proyecto Mejoramiento de la Carretera Huánuco-Conococha, Sector Huánuco-Huallanca Ruta PE-3N - Carretera Longitudinal de la Sierra (PE-L1151)
▪ Número de CT:	PE-T1352
▪ Jefe de equipo y miembros:	Rafael Capristán (TSP/CPE), Jefe de Equipo; René Cortés (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Miroslava Nevo, Eduardo Café, Agustina Cocha y Caterina Vecco (INE/TSP); Wendy Moreano (TSP/CPE); Renaud Tahon y Michael Kent (VSP/ESG); Taos Aliouat (LEG/SGO); Ariel Rodríguez y Fernando Glasman (FMP/CPE)
▪ Taxonomía:	Apoyo operativo
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	Mejoramiento de la Carretera Huánuco-Conococha, Sector Huánuco-Huallanca Ruta PE-3N – Carretera Longitudinal de la Sierra (PE-L1151)
▪ Fecha de autorización del abstracto de CT:	25 de julio, 2016
▪ Beneficiario:	Provías Nacional a través de la Unidad Ejecutora del Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú (MTC)
▪ Agencia ejecutora:	División de Transporte (INE/TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	<i>Infrastructure Project Preparation Fund</i> (INFRAFund) (IPF)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$300.000
▪ Contrapartida local:	US\$75.000
▪ Periodo de desembolso:	30 meses (incluye periodo de ejecución)
▪ Fecha de inicio requerido:	Noviembre, 2016
▪ Tipos de consultores:	Firmas consultoras y consultores individuales
▪ Unidad responsable de preparación y desembolso:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través de la División de Transporte (INE/TSP)
▪ CT incluida en la Estrategia de País:	No
▪ CT incluida en CPD:	Sí
▪ Desafíos de la región y temas transversales de la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e Innovación Integración Económica

II. Descripción del Préstamo Asociado

- 2.1 El objetivo principal del Programa con Garantía Soberana, Mejoramiento de la Carretera Huánuco-Conococha, Sector Huánuco-Huallanca Ruta PE-3N (Carretera Longitudinal de la Sierra) (PE-L1151) por US\$495,07 millones (US\$80 millones del BID y US\$415,07 millones de contrapartida local), es contribuir a la productividad y a la integración regional y nacional de Perú, mediante la mejora de la infraestructura vial que conecta los mercados y zonas productivas de la sierra y selva con los nodos de comercio exterior del país. El objetivo específico del proyecto es contribuir a mejorar el nivel de servicio del tramo Huánuco-La Unión-Huallanca a través de su rehabilitación, mejoramiento y conservación, que resultará en la reducción de costos de operación vehicular y reducción de los tiempos de viaje de los usuarios.
- 2.2 El proyecto será ejecutado mediante un Contrato Integral de Mejoramiento, Operación y Conservación Vial por Niveles de Servicio (CMOCNS) en el que un solo contratista se encargará de la ejecución de un conjunto de obras civiles, específicamente en el mejoramiento del tramo Huánuco - La Unión - Huallanca y de la posterior operación y mantenimiento del tramo Huánuco - La Unión - Huallanca - Dv. Antamina y Emp PE-3N (Tingo Chico) - Llata - Antamina.
- 2.3 **Componentes de PE-L1151.** Los componentes están estructurados de la siguiente manera:
- 2.4 **Componente 1. Mejoramiento, conservación y operación vial (US\$492,2 millones).** En este componente se financiarán dos contratos, uno referido al contrato integral de obras y conservación, mientras que el otro contrato será para la supervisión integral, tanto de obras como de conservación. El contrato integral de obras incluirá los siguientes elementos:
- (i) **Obras de mejoramiento vial del tramo Huánuco - La Unión - Huallanca.** Con una longitud de 150,40 km, incluye el mejoramiento del tramo y su pavimentación en 6,60 metros de calzada con bermas de 1,20 metros. Las obras incluirán las medidas de seguridad vial necesarias, tomando en consideración las recomendaciones de la auditoría de seguridad vial. Incluye también la implementación del plan de gestión ambiental así como los planes de compensación y reasentamiento involuntario.
 - (ii) **Conservación por niveles de servicio de los tramos Huánuco - La Unión - Huallanca - Dv. Antamina y Emp PE-3N (Tingo Chico) - Nuevas Flores - Llata - Antamina,** que con una longitud de 239,02 km, incluye las actividades de conservación que contiene los mantenimientos periódicos y rutinarios, la atención de las emergencias, así como la gestión y conservación por niveles de servicio del corredor por un periodo de ocho años.
 - (iii) **Obras de construcción de la estación de pesaje y estación de peaje,** incluye la construcción de una estación de pesaje y una estación de peaje que serán ubicadas dentro del corredor.
 - (iv) **Operación de pesajes y peajes y servicios de apoyo.** Se financiarán los costos de operación de pesajes y peajes, así como provisión de grúas y ambulancias en el corredor.
 - (v) **Supervisión del mejoramiento, conservación y operación.** Se financiará un solo contrato integral de supervisión tanto para la supervisión de la ejecución de la obra, como para la revisión del cumplimiento de los niveles de servicio por parte del

contratista. El contrato integral de supervisión incluirá la supervisión del mejoramiento, conservación y operación.

- 2.5 **Otros gastos (US\$2,8 millones).** Para la implementación del proyecto también se tiene previsto el financiamiento de: (i) gastos operativos y administrativos de Provías Nacional (PVN); (ii) los estudios y actividades para mejorar la gestión técnica, financiera así como de seguimiento y evaluación del proyecto; y (iii) la auditoría financiera.

III. Justificación y Objetivos de la CT

- 3.1 El objetivo de la presente CT es apoyar a PVN del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) a complementar de manera satisfactoria los estudios que permitan definir a nivel de detalle, determinadas actividades que serán implementadas en el marco de la operación de préstamo, estudios para el cumplimiento de condiciones previas, de manera que el proyecto PE-L1151 cuente con altos estándares de calidad, pero adicionalmente que su ejecución se desarrolle de acuerdo a los cronogramas establecidos.
- 3.2 La preparación e implementación de la operación de préstamo PE-L1151 presenta desafíos importantes tanto en aspectos técnicos como socioambientales. Desde el punto de vista técnico, la operación considera incorporar algunos temas novedosos, como: (i) un esquema de contratación integral de mejoramiento, operación y conservación por niveles de servicio, que es relativamente nuevo en el país; y (ii) sistemas inteligentes de transporte, como telepeaje, mensajería, control vehicular automático, entre otros. Además, se requiere elaborar un diseño detallado del esquema de operación de la vía, que debe de ser desarrollado antes de la implementación. Para eso, la incorporación de estos elementos requerirá análisis adicionales a fin de ser incorporados en la implementación del proyecto.
- 3.3 Desde el punto de vista socioambiental, el proyecto es de alta complejidad, ya que considera un número de 1.300 familias afectadas por la rehabilitación en la vía, principalmente miembros de comunidades campesinas, lo que representa un número considerable para proyectos viales. Si bien durante la preparación de la operación se han detallado los programas mediante los cuales serán tratados los diversos afectados del proyecto, será necesario contar con un importante monitoreo y seguimiento de la implementación de estos programas y asegurar el permanente cumplimiento de las salvaguardas sociales y ambientales del Banco.
- 3.4 En este sentido, mediante la presente CT, se financiará los estudios pendientes, un fortalecimiento a la unidad ejecutora del proyecto en diversos temas (especialmente los aspectos socioambientales) y un adecuado monitoreo del desarrollo de los aspectos sociales y ambientales del proyecto. El valor agregado de esta CT, es el apoyo del Banco a PVN en la creación de los estudios necesarios y el apoyo técnico necesario para la preparación del proyecto PE-L1151.
- 3.5 El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008), alineándose estratégicamente con el desafío de desarrollo de: (i) integración económica, al colaborar con la implementación de un programa que mejorará la conectividad de las zonas de producción regional de la sierra y selva, incluyendo a Huánuco, con los principales mercados de consumo interno y de exportación regional e internacional; y (ii) productividad económica e innovación, ya que el proyecto contribuye a la provisión de infraestructura adecuada y de servicios

públicos asequibles, promoviendo la accesibilidad de las zonas productivas de Perú a los corredores logísticos del país. El programa también es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), ya que apoya la elaboración de estudios para una infraestructura vial para la integración regional y global de Perú. También es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3), por contribuir con la dimensión de éxito de mejora de la calidad de la infraestructura vial, por medio de la rehabilitación de los corredores logísticos del país. Por último, esta CT está alineada con los objetivos del *Infrastructure Fund* (INFRAFUND), una vez que sus recursos serán utilizados en la mejora de la implementación de los proyectos de infraestructura en la región (CC-6078-1). La presente CT está prevista en el Documento de Programación de País 2016 (GN-2849-1).

- 3.6 Bajo este contexto, los resultados esperados en esta CT son: (i) Plan de implementación de sistemas de servicios de llamadas en caso de emergencia, servicio técnico y ambulancia para las carreteras nacionales de Perú aprobado por el Ministerio de Transporte y Comunicación; y (ii) PVN, como Organismo Ejecutor, fortalecido para tratar los temas socioambientales e implementar dentro del cronograma establecido el Plan de Reasentamiento de la Operación PE-L1151.

IV. Descripción de las Actividades, Componentes y Presupuesto

- 4.1 Para lograr estos objetivos, la CT contará con tres componentes: (i) elaboración de estudios de base para componentes específicos e instrumentos del programa (US\$110.000); (ii) asistencia técnica en implementación de aspectos socioambientales del proyecto (US\$120.000); y (iii) asistencia técnica a PVN (US\$70.000).
- 4.2 **Componente 1. Elaboración de estudios base para componentes específicos e instrumentos del programa (US\$110.000).** 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:
- (i) **Sistemas Inteligentes de Transporte.** El programa propone la incorporación de sistemas inteligentes de transporte, y se deberá realizar un análisis detallado de los temas que son factibles de incorporar y la propuesta concreta de intervención. Por ejemplo, deberá analizar la posibilidad de incorporar telepeaje, control vehicular automático, mensajería, entre otros. Los estudios que se desarrollen no sólo servirán para este proyecto sino también para su implementación en otros proyectos del sector.
 - (ii) **Diseño del esquema de operación.** Como parte del programa se requerirá detallar los costos y viabilidad de implementación de acciones que formarán parte de la operación de la carretera. En este caso, se evaluará la posibilidad de contar con servicios de llamadas en caso de emergencia, servicio técnico, ambulancias, entre otros que garanticen una adecuada operación de la vía. Dado que esta será la primera experiencia en implementación de estas acciones desde el lado público, será necesario realizar los estudios de detalle que permitan implementar estos servicios en futuras carreteras.
 - (iii) **Instrumentos para la implementación del programa.** Se contratará consultorías para el desarrollo de instrumentos que son necesarios para que el programa inicie su ejecución de manera rápida: (a) manual de operaciones del programa, en el que

se deberá poner especial énfasis para un adecuado seguimiento de los aspectos socioambientales del programa; (b) sistema de seguimiento y monitoreo de productos y resultados del programa; y (c) consultorías para el desarrollo de una metodología de evaluación de impacto.

- 4.3 **Componente 2. Asistencia técnica en implementación de aspectos socioambientales del proyecto (US\$120.000).** El proyecto presenta altos niveles de complejidad socioambiental, especialmente en los aspectos sociales ya que afectará un aproximado de 1.300 predios. Este componente apoyará al monitoreo de las actividades iniciales y su adecuada implementación (supervisión) y la preparación de los programas desarrollados en el Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI). Este componente también financiará un análisis de procedimientos e instrumentos institucionales para la gestión social y ambiental con su plan de fortalecimiento correspondiente, así como actividades de fortalecimiento institucional al área de PVN encargada de la implementación del PACRI.
- 4.4 **Componente 3. Asistencia técnica a PVN (US\$70.000).** Considerando que este sería el primer contrato integral de mejoramiento, operación y conservación, y que además presenta complejidades desde el punto de vista socioambiental será necesario brindar asistencia técnica al ejecutor. La asistencia se materializará mediante: (i) la contratación de expertos que apoyen a PVN en la conceptualización e implementación de cada uno de los temas; (ii) desarrollo de talleres en la que se invitará a expositores especialistas en los aspectos a ser incluidos en el programa; y (iii) capacitación a PVN en cursos o experiencias internacionales referidos a los temas considerados en el programa.

Cuadro 1. Matriz de Resultados Indicativa

Resultados						
Resultado Esperado 1:	Plan de implementación de sistemas de servicios de llamadas en caso de emergencia, servicio técnico y ambulancia para las carreteras nacionales de Perú aprobado por el Ministerio de Transporte y Comunicación.					
Resultado Esperado 2:	Organismo Ejecutor (PVN) fortalecido para tratar los temas socioambientales e implementar dentro del cronograma establecido en el Plan de Reasentamiento de la operación PE-L1151.					
Productos						
Componente 1:	Elaboración de estudios base para componentes específicos e instrumentos del programa.					
	Unidad de Medida	2017	2018	Meta final	Costo indicativo del producto	Medios de verificación
P1. Estudio de propuesta de desarrollo de Sistema Inteligente de Transporte en la vía elaborado	Documento	1		1	US\$70.000	Documento completado y aprobado por el organismo ejecutor del programa
P2. Estudio de diseño del esquema de operación de los corredores viales elaborado	Documento	1		1	US\$20.000	Documento completado y aprobado por el organismo ejecutor del programa

P3. Manual de operaciones del programa elaborado	Documento	1		1	US\$10.000	Documento completado y aprobado por el organismo ejecutor del programa
P4. Sistema de seguimiento y monitoreo elaborado	Documento	1		1	US\$8.000	Documento completado y aprobado por el organismo ejecutor del programa
P5. Metodología para implementación de evaluación de impacto elaborada	Documento	1		1	US\$12.000	Documento completado y aprobado por el organismo ejecutor del programa
Componente 2:	Consultoría para la asistencia técnica en implementación en aspectos socioambientales del proyecto y fortalecimiento institucional					
	Unidad de medida	2017	2018	Meta final	Costo indicativo del producto	Medios de verificación
P6. Informes de supervisión y monitoreo sobre el cumplimiento de las salvaguardias socioambientales elaborados	Informe de supervisión socioambiental	5	5	10	US\$50.000	Informes de supervisión y monitoreo sobre el cumplimiento de las salvaguardias socioambientales elaborados por la unidad ejecutora y validado con el BID
P7. Reporte de análisis de instrumentos y procedimientos de la gestión social y ambiental con su plan de fortalecimiento correspondiente realizado	Documento	1		1	US\$30.000	Documento completado y aprobado por el organismo ejecutor del programa
P8. Número de talleres de capacitación en aspectos socioambientales realizados para los funcionarios de PVN	Talleres	1		1	US\$30.000	Certificados de los participantes del taller de capacitación en aspectos socioambientales emitidos por el BID
Componente 3:	Asistencia Técnica a Provías Nacional					

	Unidad de medida	2017	2018	Meta final	Costo indicativo del producto	Medios de verificación
P9. Número de talleres de capacitación en sistemas inteligentes de transporte realizados a los funcionarios de PVN	Talleres	1		1	US\$35.000	Certificados de los participantes del taller de sistemas inteligentes de transporte emitidos por el BID
P10. Número de talleres de capacitación en gestión vial de corredores logísticos realizados a los funcionarios de PVN	Talleres		1	1	US\$35.000	Certificados de los participantes del taller de gestión vial emitidos por el BID

4.5 El costo total estimado para la CT es de US\$375.000, de los cuales US\$300.000 serían financiados por el donante *Infrastructure Project Preparation Fund* (INFRAFund) (IPF) del BID y US\$75.000 serán recursos de contrapartida local aportados en especie (costos locales de administración y seguimiento de la CT). El plazo de ejecución de la CT es de 15 meses y de desembolsos de 18 meses.

Cuadro 3. Presupuesto indicativo

Actividad/Componente	BID/IPF (US\$)	Contrapartida local (US\$)	Financiamiento total (US\$)
Elaboración de estudios base para componentes específicos e instrumentos del programa	110.000	35.000	145.000
Asistencia técnica en implementación de aspectos socioambientales del proyecto	120.000	40.000	160.000
Asistencia técnica a Provías Nacional	70.000	0	70.000
Total	300.000	75.000	375.000
% participación	80	20	100

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

5.1 **Organismo ejecutor.** A solicitud del beneficiario¹, el Banco será el ejecutor de la CT, a través de TSP/CPE, en coordinación con el Departamento de Infraestructura y Energía, División Transporte (INE/TSP).

5.2 **Mecanismo de ejecución y supervisión.** El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes del Banco. TSP/CPE

¹ En adición se contará con una carta del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), y no se iniciará ninguna actividad de la CT hasta no contar con dicha comunicación del MEF.

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 deberán contar con la aprobación del beneficiario, quien designará una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.

- 5.3 La CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria ya que será ejecutada por el BID. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera. Para mayor información sobre las adquisiciones previstas, consultar el plan de adquisiciones.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 Por tratarse de una consultoría basada en estudios, la CT no presenta mayores riesgos. El riesgo identificable es en la demora en la preparación de dichos estudios.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

- 7.1 No existe ninguna excepción a la política del Banco.

VIII. Salvaguardias Ambientales

- 8.1 La presente CT no genera impactos negativos ambientales o sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios y asesoría técnica. Teniendo en cuenta los procedimientos correspondientes, la presente CT debe llevar la misma clasificación ambiental que la operación que apoyará. De esta forma, se clasifica como Categoría A. Sin embargo, no se requiere desarrollar instrumentos adicionales de gestión socioambientales de los que la operación ya cuenta (filtros ambientales: [Safeguard Policy Filter Report](#) y [Safeguard Screening Form](#)).

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 Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

Lima, **02 JUN. 2016****OFICIO No. 549 -2016-MTC/02**

Señora

VIVIANA CARO HINOJOSA

Representante en el Perú

Banco Interamericano de Desarrollo

Calle Dean Valdivia N° 148, piso 10

San Isidro.-

Asunto : Solicitud de Cooperación Técnica no reembolsable del Banco
Interamericano de Desarrollo.

Es grato dirigirme a usted para saludarla cordialmente y en el marco de la preparación del proyecto de la carretera Longitudinal de Sierra (Tramo Huánuco - La Unión - Huallanca) el cual contaría con el financiamiento parcial del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) le manifestamos nuestro interés de concretar una cooperación técnica no reembolsable con recursos financieros de su representada.

El proyecto en actual preparación, incluye muchos elementos innovadores e importantes que requerirán de un desarrollo muy detallado. El proyecto será implementado mediante un contrato integral de mejoramiento, operación y conservación que asegure una buena calidad de la vía por un determinado periodo de tiempo. El proyecto aparte de considerar elementos de operación y mantenimiento de manera integral, elementos de seguridad vial, entre otros, también incluirá el desarrollo a nivel piloto de una evaluación de impacto.

Todos estos elementos innovadores, requerirán de estudios especializados para proceder a su adecuada incorporación en el diseño de la operación y facilitar su implementación.

En tal sentido, solicitamos el apoyo del BID para financiar la los estudios que requiera el diseño e implementación del proyecto, mediante una Cooperación Técnica no Reembolsable. Asimismo, solicitamos que el BID sea el ejecutor de dichos recursos.

Sin otro particular es propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,


HENRRY ZAIRA ROJAS

Vice Ministro de Transportes

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA ESTUDIO DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS)

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El desempeño macroeconómico del Perú en la última década fue excepcional logrando tasas de crecimiento promedio del Producto Bruto Interno (PBI) de 6,2% (periodo 2005-2014) y una tasa de inflación de 3,3% en el 2014. El país ha tenido un crecimiento sostenido en los últimos diez años (2005-2015), con una media anual de 5,9% del Producto Bruto Interno (PBI) que está por encima de la media de la región que fue de 3%, y para los próximos años se proyecta una tasa de crecimiento de 5,5%.
- 1.2 Perú posee una ubicación estratégica para la integración multimodal de transporte en el oriente del subcontinente suramericano, articulándose con los países de la región en cuatro ejes de integración: Amazonas, Andino, Interoceánico Central y Perú-Brasil-Bolivia. El transporte en estos ejes se da mayoritariamente por el modo carretero, que conecta el norte con el sur por la carretera Panamericana, la sierra y la selva con la costa por el corredor central, y transportan cargas considerables del interior hacia el Puerto de Callao¹. Por lo tanto, los proyectos viales en corredores de integración del país mejoran la integración del país con sus vecinos.
- 1.3 Perú cuenta con 22 corredores logísticos y dos ejes estructurantes que forman parte de la Panamericana, con vías que conectan algunos corredores logísticos. El Gobierno de Perú define corredor logístico como vías principales por donde se mueve el 80% de la carga de las 57 cadenas logísticas estudiadas entre diferentes nodos de transporte. Los ejes estructurantes son las vías que conectan el país con los principales puntos de salida y entrada de productos (aeropuerto, puertos y pasos de frontera en la Panamericana).
- 1.4 El transporte carretero es el principal modo de traslado de carga y pasajeros en el país, ya que traslada el 80% de las cargas del país. La red total de carreteras² tiene una longitud de 156.792 km de los cuales 25.005 km (16%) corresponden a la Red Vial Nacional (RVN). Al 2014, el 75% de la RVN está asfaltada, con 60% de la RVN en buen estado. La meta del gobierno es llegar al 85% de la red pavimentada y en buen estado en el 2016 y 98% para el 2018. Si bien los avances en la situación general de la RVN son significativos, aún existen vías en mal estado que limitan el flujo de bienes y personas en determinadas zonas del país.

II. OBJETIVO DE LA CONSULTORÍA

- 2.1. El objetivo de la consultoría es apoyar a Provías Nacional (PVN) con un estudio técnico que facilite la incorporación de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) tanto para este proyecto como la implementación en otros proyectos del sector. Se realizará un análisis detallado de factibilidad para la incorporación de: (i) telepeaje;

¹ El Puerto de Callao es el 6º en la región de América Latina y el Caribe y mueve alrededor de 2 millones de TEU/año (2015). El puerto es el principal de la zona oriente de Suramérica y es puerta de entrada y salida de los productos de los países aledaños a Perú.

² La red total de carreteras está compuesta por la Red Vial Nacional (26.870 km), Red vial Departamental (29.111 km) y la Red Vial Vecinal (107.497 km).

(ii) control vehicular automático; (iii) mensajería; y (iv) entre otros afines, que se definirán a futuro, y su respectiva propuesta concreta de intervención.

III. ACTIVIDADES PRINCIPALES

- 3.1. Para alcanzar este objetivo el consultor deberá realizar las siguientes actividades:
- a. Análisis detallado sobre la posibilidad de incorporar ITS a los proyectos del sector transporte.
 - b. Análisis sobre la incorporación de telepeaje.
 - c. Análisis sobre la incorporación de control vehicular automático.
 - d. Análisis sobre la incorporación de mensajería.

IV. INFORMES/ENTREGABLES

- 4.1. El consultor deberá entregar al Banco los siguientes informes:
- a. **Informe 1.** Reporte de aplicación del análisis de valor.
 - b. **Informe 2.** Entrega de reporte sobre el desarrollo del análisis de factibilidad sobre el sistema telepeaje.
 - c. **Informe 3.** Entrega de reporte sobre el desarrollo del análisis de factibilidad sobre control vehicular automático.
 - d. **Informe 4.** control vehicular mensajería y otros afines (a definir).

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.1. Los pagos serán efectuados de acuerdo con el siguiente esquema:
- a. Primer pago: 25% del valor total, a la firma del contrato.
 - b. Segundo pago: 25% del valor total, a la entrega del primer borrador de los informes 1 y 2.
 - c. Tercer pago: 25% del valor total, a la entrega del primer borrador de los informes 3 y 4.
 - d. Cuarto pago: 25% a la entrega de los informes finales 1,2, 3, y 4.

VI. CALIFICACIONES

- 6.1. El consultor deberá tener las siguientes calificaciones y conocimientos:
- a. Amplia experiencia en diseño e implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).
 - b. Experiencia demostrada en una amplia gama de sectores donde sean aplicables los ITS (pre-factibilidad, factibilidad, estructuración).
 - c. Amplia experiencia en asesoramiento de alto nivel a gobiernos nacionales y subnacionales.
 - d. Experiencia con organizaciones de desarrollo multilaterales, como el Banco Interamericano de Desarrollo o el Banco Mundial.
 - e. Experiencia en la gestión de proyectos ITS, multidisciplinarios y multisectoriales.

VII. COORDINACIÓN

- 7.1. La responsabilidad técnica por la ejecución de este contrato de consultoría y la aprobación de los productos estará a cargo de la División de Transporte del BID con sede en Perú (TSP/CPE) y estará coordinada por Rafael Capristan (rcapristan@iadb.org).

VIII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 8.1. **Categoría y Modalidad de la Consultoría:** Consultoría individual por producto (suma alzada).
- 8.2. **Duración del Contrato:** el contrato tendrá una duración de 3 meses a partir de la firma del contrato.
- 8.3. **Lugar de trabajo:** Perú.
- 8.4. **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.
- 8.5. **Monto referencial para trabajo de consultoría:** US\$30.000
- 8.6. **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.
- 8.7. **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

CONSULTORÍA PARA EL DISEÑO DEL ESQUEMA DE LA OPERACIÓN

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El desempeño macroeconómico del Perú en la última década fue excepcional logrando tasas de crecimiento promedio del Producto Bruto Interno (PBI) de 6,2% (periodo 2005-2014) y una tasa de inflación de 3,3% en el 2014. El país ha tenido un crecimiento sostenido en los últimos diez años (2005-2015), con una media anual de 5,9% del Producto Bruto Interno (PBI) que está por encima de la media de la región que fue de 3%, y para los próximos años se proyecta una tasa de crecimiento de 5,5%.
- 1.2 Perú posee una ubicación estratégica para la integración multimodal de transporte en el oriente del subcontinente suramericano, articulándose con los países de la región en cuatro ejes de integración: Amazonas, Andino, Interoceánico Central y Perú-Brasil-Bolivia. El transporte en estos ejes se da mayoritariamente por el modo carretero, que conecta el norte con el sur por la carretera Panamericana, la sierra y la selva con la costa por el corredor central, y transportan cargas considerables del interior hacia el Puerto de Callao³. Por lo tanto, los proyectos viales en corredores de integración del país mejoran la integración del país con sus vecinos.
- 1.3 Perú cuenta con 22 corredores logísticos y dos ejes estructurantes que forman parte de la Panamericana, con vías que conectan algunos corredores logísticos. El Gobierno de Perú define corredor logístico como vías principales por donde se mueve el 80% de la carga de las 57 cadenas logísticas estudiadas entre diferentes nodos de transporte. Los ejes estructurantes son las vías que conectan el país con los principales puntos de salida y entrada de productos (aeropuerto, puertos y pasos de frontera en la Panamericana).
- 1.4 El transporte carretero es el principal modo de traslado de carga y pasajeros en el país, ya que traslada el 80% de las cargas del país. La red total de carreteras⁴ tiene una longitud de 156.792 km de los cuales 25.005 km (16%) corresponden a la Red Vial Nacional (RVN). Al 2014, el 75% de la RVN está asfaltada, con 60% de la RVN en buen estado. La meta del gobierno es llegar al 85% de la red pavimentada y en buen estado en el 2016 y 98% para el 2018. Si bien los avances en la situación general de la RVN son significativos, aún existen vías en mal estado que limitan el flujo de bienes y personas en determinadas zonas del país.

II. OBJETIVO DE LA CONSULTORÍA

- 2.1 Será la primera experiencia en implementación de estas acciones desde el lado público, a modo de piloto demostrativo será necesario realizar los estudios previos, es por ello que el objetivo de la consultoría es hacer un estudio técnico para identificar, establecer costos y viabilidad de implementación de acciones que formarán parte de la operación de la carretera. En detalle, se analizará la

³ El Puerto de Callao es el 6º en la región de América Latina y el Caribe y mueve alrededor de 2 millones de TEU/año (2015). El puerto es el principal de la zona oriente de Suramérica y es puerta de entrada y salida de los productos de los países aledaños a Perú.

⁴ La red total de carreteras está compuesta por la Red Vial Nacional (26.870 km), Red vial Departamental (29.111 km) y la Red Vial Vecinal (107.497 km).

evaluabilidad de contar con servicios de llamadas en caso de emergencia, servicio técnico, ambulancias, entre otros que garanticen una adecuada operación de la vía.

III. ACTIVIDADES PRINCIPALES

- 3.1 Para alcanzar este objetivo el consultor deberá realizar el análisis detallado sobre la identificación, viabilidad y costos de implementación para contar con servicios de llamadas en caso de emergencia, servicio técnico, ambulancias, entre otros afines.

IV. INFORMES/ENTREGABLES

- 4.1 El consultor deberá entregar al Banco los siguientes informes:
- a. **Informe 1.** Reporte de viabilidad, costos e incidencias (emergencias) en la zona.
 - b. **Informe 2.** Entrega de reporte viabilidad y opciones para la incorporación de servicio de llamadas en caso de emergencia.
 - c. **Informe 3.** Entrega de reporte viabilidad para la incorporación de servicio técnico y de ambulancias, entre otro.

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.1 Los pagos serán efectuados de acuerdo con el siguiente esquema:
- a. Primer pago: 25% del valor total, a la firma del contrato.
 - b. Segundo pago: 25% del valor total, a la entrega del primer borrador del (o de los) informes.
 - c. Tercer pago: 25% del valor total, a la entrega del primero borrador de (o de los) informes.
 - d. Cuarto pago: 25% a la entrega de los informes finales 1,2 y 3.

VI. CALIFICACIONES

- 6.1 El consultor deberá tener las siguientes calificaciones y conocimientos:
- a. Experiencia en operación de carreteras, ya sea concesionadas o ejecutadas mediante obra pública.
 - b. Amplia experiencia en asesoramiento de alto nivel a gobiernos nacionales y subnacionales.
 - c. Experiencia con organizaciones de desarrollo multilaterales, como el Banco Interamericano de Desarrollo o el Banco Mundial.
 - d. Experiencia en la gestión de proyectos de esta misma índole, multidisciplinarios y multisectoriales.

VII. COORDINACIÓN

- 7.1 La responsabilidad técnica por la ejecución de este contrato de consultoría y la aprobación de los productos estará a cargo de la División de Transporte del BID con sede en Perú (TSP/CPE) y estará coordinada por Rafael Capristan (rcapristan@iadb.org).

VIII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 8.1 **Categoría y Modalidad de la Consultoría:** Consultoría individual por producto (suma alzada).

- 8.2 **Duración del Contrato:** el contrato tendrá una duración de 3 meses a partir de la firma del contrato.
- 8.3 **Lugar de trabajo:** Perú.
- 8.4 **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.
- 8.5 **Monto referencial para trabajo de consultoría:** US\$30.000
- 8.6 **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.
- 8.7 **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

CONSULTORÍA PARA CREACIÓN DE INSTRUMENTOS DE IMPLEMENTACIÓN PARA EL PROGRAMA PE-L1151

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El desempeño macroeconómico del Perú en la última década fue excepcional logrando tasas de crecimiento promedio del Producto Bruto Interno (PBI) de 6,2% (periodo 2005-2014) y una tasa de inflación de 3,3% en el 2014. El país ha tenido un crecimiento sostenido en los últimos diez años (2005-2015), con una media anual de 5,9% del Producto Bruto Interno (PBI) que está por encima de la media de la región que fue de 3%, y para los próximos años se proyecta una tasa de crecimiento de 5,5%.
- 1.2 Perú posee una ubicación estratégica para la integración multimodal de transporte en el oriente del subcontinente suramericano, articulándose con los países de la región en cuatro ejes de integración: Amazonas, Andino, Interoceánico Central y Perú-Brasil-Bolivia. El transporte en estos ejes se da mayoritariamente por el modo carretero, que conecta el norte con el sur por la carretera Panamericana, la sierra y la selva con la costa por el corredor central, y transportan cargas considerables del interior hacia el Puerto de Callao⁵. Por lo tanto, los proyectos viales en corredores de integración del país mejoran la integración del país con sus vecinos.
- 1.3 Perú cuenta con 22 corredores logísticos y dos ejes estructurantes que forman parte de la Panamericana, con vías que conectan algunos corredores logísticos. El Gobierno de Perú define corredor logístico como vías principales por donde se mueve el 80% de la carga de las 57 cadenas logísticas estudiadas entre diferentes nodos de transporte. Los ejes estructurantes son las vías que conectan el país con los principales puntos de salida y entrada de productos (aeropuerto, puertos y pasos de frontera en la Panamericana).
- 1.4 El transporte carretero es el principal modo de traslado de carga y pasajeros en el país, ya que traslada el 80% de las cargas del país. La red total de carreteras⁶ tiene una longitud de 156.792 km de los cuales 25.005 km (16%) corresponden a la Red Vial Nacional (RVN). Al 2014, el 75% de la RVN está asfaltada, con 60% de la RVN en buen estado. La meta del gobierno es llegar al 85% de la red pavimentada y en buen estado en el 2016 y 98% para el 2018. Si bien los avances en la situación general de la RVN son significativos, aún existen vías en mal estado que limitan el flujo de bienes y personas en determinadas zonas del país.

II. OBJETIVO DE LA CONSULTORÍA

- 2.2. El objetivo de la consultoría es para la creación de documentos técnicos que sirvan para instrumento para que el Programa PE-L1151 inicie su ejecución de manera rápida y eficiente. Para ello se creará: (i) manual de operaciones del programa con en los aspectos socioambientales; (ii) sistema de seguimiento y monitoreo de productos y resultados del programa; y (iii) metodología de evaluación de impacto.

⁵ El Puerto de Callao es el 6º en la región de América Latina y el Caribe y mueve alrededor de dos millones de TEU/año (2015). El puerto es el principal de la zona oriente de Suramérica y es puerta de entrada y salida de los productos de los países aledaños a Perú.

⁶ La red total de carreteras está compuesta por la Red Vial Nacional (26.870 km), Red vial Departamental (29.111 km) y la Red Vial Vecinal (107.497 km).

III. ACTIVIDADES PRINCIPALES

- 3.2. Para alcanzar este objetivo el consultor deberá realizar las siguientes actividades:
- a. Manual de operaciones del programa con en los aspectos socioambientales.
 - b. Sistema de seguimiento y monitoreo de productos y resultados del programa.

IV. INFORMES/ENTREGABLES

- 4.2. El consultor deberá entregar al Banco los siguientes informes:
- a. **Informe 1.** Manual de operaciones del programa en el que se incluya los aspectos socioambientales.
 - b. **Informe 2.** Sistema de seguimiento y monitoreo de productos y resultados del programa.

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.2. Los pagos serán efectuados de acuerdo con el siguiente esquema:
- a. Primer pago: 25% del valor total, a la firma del contrato.
 - b. Segundo pago: 25% del valor total, a la entrega del informe 1.
 - c. Tercer pago: 25% del valor total, a la entrega informes 2.
 - d. Cuarto pago: 25% a la entrega del informe final que incorpora todos los comentarios realizados a la fecha.

VI. CALIFICACIONES

- 6.2. El consultor deberá tener las siguientes calificaciones y conocimientos:
- a. Experiencia demostrada en elaboración de Manuales de operación de proyectos
 - b. Experiencia demostrada en planificación, monitoreo o gestión de proyectos de transporte.
 - c. Amplia experiencia en asesoramiento de alto nivel a gobiernos nacionales y subnacionales.
 - d. Experiencia con organizaciones de desarrollo multilaterales, como el Banco Interamericano de Desarrollo o el Banco Mundial.

VII. COORDINACIÓN

- 7.2. La responsabilidad técnica por la ejecución de este contrato de consultoría y la aprobación de los productos estará a cargo de la División de Transporte del BID con sede en Perú (TSP/CPE) y estará coordinada por Rafael Capristan (rcapristan@iadb.org).

VIII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 8.1 **Categoría y Modalidad de la Consultoría:** Consultoría individual por producto (suma alzada).
- 8.2 **Duración del Contrato:** el contrato tendrá una duración de 4 meses a partir de la firma del contrato.
- 8.3 **Lugar de trabajo:** Lugar de residencia del consultor.
- 8.4 **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.

- 8.5 **Monto referencial para trabajo de consultoría:** US\$40.000
- 8.6 **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.
- 8.7 **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

CONSULTORÍA PARA ASISTENCIA TÉCNICA EN IMPLEMENTACIÓN EN ASPECTOS SOCIOAMBIENTALES DEL PROYECTO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

I. ANTECEDENTES

- 1.2 El desempeño macroeconómico del Perú en la última década fue excepcional logrando tasas de crecimiento promedio del Producto Bruto Interno (PBI) de 6,2% (periodo 2005-2014) y una tasa de inflación de 3,3% en el 2014. El país ha tenido un crecimiento sostenido en los últimos diez años (2005-2015), con una media anual de 5,9% del Producto Bruto Interno (PBI) que está por encima de la media de la región que fue de 3%, y para los próximos años se proyecta una tasa de crecimiento de 5,5%.
- 1.3 Perú posee una ubicación estratégica para la integración multimodal de transporte en el oriente del subcontinente suramericano, articulándose con los países de la región en cuatro ejes de integración: Amazonas, Andino, Interoceánico Central y Perú-Brasil-Bolivia. El transporte en estos ejes se da mayoritariamente por el modo carretero, que conecta el norte con el sur por la carretera Panamericana, la sierra y la selva con la costa por el corredor central, y transportan cargas considerables del interior hacia el Puerto de Callao⁷. Por lo tanto, los proyectos viales en corredores de integración del país mejoran la integración del país con sus vecinos.
- 1.4 Perú cuenta con 22 corredores logísticos y dos ejes estructurantes que forman parte de la Panamericana, con vías que conectan algunos corredores logísticos. El Gobierno de Perú define corredor logístico como vías principales por donde se mueve el 80% de la carga de las 57 cadenas logísticas estudiadas entre diferentes nodos de transporte. Los ejes estructurantes son las vías que conectan el país con los principales puntos de salida y entrada de productos (aeropuerto, puertos y pasos de frontera en la Panamericana).
- 1.5 El transporte carretero es el principal modo de traslado de carga y pasajeros en el país, ya que traslada el 80% de las cargas del país. La red total de carreteras⁸ tiene una longitud de 156.792 km de los cuales 25.005 km (16%) corresponden a la Red Vial Nacional (RVN). Al 2014, el 75% de la RVN está asfaltada, con 60% de la RVN en buen estado. La meta del gobierno es llegar al 85% de la red pavimentada y en buen estado en el 2016 y 98% para el 2018. Si bien los avances en la situación general de la RVN son significativos, aún existen vías en mal estado que limitan el flujo de bienes y personas en determinadas zonas del país.

II. OBJETIVO DE LA CONSULTORÍA

- 2.3. El objetivo de la consultoría es apoyar al monitoreo de las actividades iniciales y su adecuada implementación (supervisión) de los programas desarrollados en el Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) y otorgar fortalecimiento

⁷ El Puerto de Callao es el 6º en la región de América Latina y el Caribe y mueve alrededor de dos millones de TEU/año (2015). El puerto es el principal de la zona oriente de Suramérica y es puerta de entrada y salida de los productos de los países aledaños a Perú.

⁸ La red total de carreteras está compuesta por la Red Vial Nacional (26.870 km), Red vial Departamental (29.111 km) y la Red Vial Vecinal (107.497 km).

institucional al área de Provías Nacional encargada de la implementación del PACRI.

III. ACTIVIDADES PRINCIPALES

- 3.3. Para alcanzar este objetivo el consultor deberá realizar las siguientes actividades:
- a. Monitorear de cerca todas las actividades en las fases iniciales y de supervisión, así como su adecuada implementación de acuerdo al PACRI.
 - b. Fortalecimiento institucional al área de Provías Nacional, quien será la encargada de la implementación del PACRI.

IV. INFORMES/ENTREGABLES

- 4.3. El consultor deberá entregar al Banco los siguientes informes:
- a. **Informe 1.** Reporte de un plan de acción al monitoreo de las actividades dividido por la fase inicial como supervisión para la implementación del PACRI.
 - b. **Informe 2.** Entrega de informe de acción para el fortalecimiento de Provías Nacional enfocado a las mejores prácticas para la implementación del PACRI.

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.3. Los pagos serán efectuados de acuerdo con el siguiente esquema:
- a. Primer pago: 25% del valor total, a la firma del contrato.
 - b. Segundo pago: 25% del valor total, a la entrega del primer borrador de los informes 1 y 2.
 - c. Tercer pago: 50% del valor total, a la entrega del informe final de los informes 1 y 2.

VI. CALIFICACIONES

- 6.3. El consultor deberá tener las siguientes calificaciones y conocimientos:
- a. Experiencia demostrada en actividades de implementación de compensaciones y reasentamientos.
 - b. Amplia experiencia en asesoramiento de alto nivel a gobiernos nacionales y subnacionales.
 - c. Conocimiento de leyes nacionales sobre reasentamientos y afines.
 - d. Amplio conocimiento de las salvaguardas sociales y ambientales del Banco Interamericano de Desarrollo.

VII. COORDINACIÓN

- 7.3. La responsabilidad técnica por la ejecución de este contrato de consultoría y la aprobación de los productos estará a cargo de la División de Transporte del BID con sede en Perú (TSP/CPE) y estará coordinada por Rafael Capristan (rcapristan@iadb.org).

VIII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 8.1 **Categoría y Modalidad de la Consultoría:** Consultoría individual por producto (suma alzada).
- 8.2 **Duración del Contrato:** el contrato tendrá una duración de 6 meses a partir de la firma del contrato.
- 8.3 **Lugar de trabajo:** Perú.

- 8.4 **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.
- 8.5 **Monto referencial para trabajo de consultoría:** US\$90.000.
- 8.6 **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.
- 8.7 **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
Nombre del Proyecto: Apoyo a la Preparación del Proyecto Carretera Longitudinal de la Sierra
Monto límite para revisión ex post de adquisiciones: US\$100,000

Agencia Ejecutora (AE): BID
Sector Público: o Privado: Público

Bienes y servicios (monto en US\$): - Consultorías (monto en US\$): 300,000

Nº Ítem	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones (1)	Costo estimado de la Adquisición (US\$)	Método de Adquisición (2)	Revisión de adquisiciones (Ex-ante o Ex-Post) (3)	Fuente de Financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del Anuncio de Adquisición o del Inicio de la contratación	Revisión técnica del JEP (4)	Actividades en Documento de CT	Comentarios
						BID %	Local / Otro %				
		Componente 1 - Elaboración de estudios base para componentes específicos e instrumentos del programa	110,000								
1		Consultoría para el estudio de sistemas inteligentes de transporte (ITS)	60,000	SCC	ex-ante	100	0	QI - 2017	yes		
2		Consultoría para el diseño del esquema de operación de los corredores viales	20,000	SCC	ex-ante	100	0	QIV - 2016	yes		
3		Consultoría para el diseño de los instrumentos de implementación del proyecto	30,000	SCC	ex-ante	100	0	QIV - 2016	yes		
		Componente 2 - Consultoría para la asistencia técnica en implementación en aspectos socioambientales del proyecto y fortalecimiento institucional	120,000								
4		Monitoreo y supervisión de aspectos socioambientales del proyecto	60,000	SCC	ex-ante	100	0	QIV - 2016	yes		
5		Fortalecimiento del equipo PACRI de Provias Nacional	30,000	SCC	ex-ante	100	0	QIV - 2016	yes		
6		Capacitación en aspectos socioambientales	30,000	SCC	ex-ante	100	0	QI - 2017	yes		
		Componente 3 - Asistencia técnica a Provias Nacional	70,000								
7		Capacitación en Sistemas inteligentes de transporte	35,000	SCC	ex-ante	100	0	QI - 2017	yes		
8		Capacitación en gestión vial en corredores	35,000	SCC	ex-ante	100	0	QI - 2017	yes		
Total			300,000	Preparado por: Wendy Moreano			Fecha: Agosto 12, 2016				

(1) Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar tales como equipos informáticos, mobiliario, publicaciones, pasajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos periodos, éstos pueden incluirse agrupados bajo un solo rubro con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el período durante el cual serían ejecutados. Por ejemplo: En un proyecto de promoción de exportaciones que incluye viajes para participar en ferias, se pondría un ítem que diría “Pasajes aéreos Ferias”, el valor total estimado en US\$ 5 mil y una explicación en la columna Comentarios: “Este es un agrupamiento de aproximadamente 4 pasajes para participar en ferias de la región durante el año X y X1.

(2) **Bienes y Obras:** LP: Licitación Pública; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa.

(3) **Firmas de consultoría:** SCC: Selección Basada en la Calificación de los Consultores; SBCC: Selección Basada en Calidad y Costo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo. SD: Selección Directa; SBC: Selección Basada en Calidad

(4) **Consultores Individuales:** CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual ; SD: Selección Directa.

(5) **Revisión ex-ante/ ex-post.** En general, dependiendo de la capacidad institucional y el nivel de riesgo asociados a las adquisiciones la modalidad estándar es revisión ex-post. Para procesos críticos o complejos podrá establecerse la revisión ex-ante.

(6) **Revisión técnica:** Esta columna será utilizada por el JEP para definir aquellas adquisiciones que considere “críticas” o “complejas” que requieran la revisión ex ante de los términos de referencia, especificaciones técnicas, informes, productos, u otros.