

PERÚ

**PLAN DE DESARROLLO DEL SISTEMA HIDROVIARIO DEL AMAZONAS
(PE-T1040)**

PLAN DE OPERACIONES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Carlos Tamayo (VPC/IIRSA) Jefe de Equipo; Pablo Guerrero (INE/TSP), Raúl Rodríguez (VPC/VPC); Sandra Iriarte (INE/TSP), Alcides Velazco (Consultor), Diego Buchara (LEG/SGO) y Virginia Franzini (LEG/SGO).

ÍNDICE

I. Resumen Ejecutivo	- 1 -
II. Marco de Referencia	- 2 -
A. Antecedentes y justificación	- 2 -
B. Estrategia del Banco en el Sector.....	- 3 -
C. Participación del Banco y otras Agencias en el Sector	- 4 -
D. Estrategia del Programa	- 4 -
III. El Programa.....	- 4 -
IV. Costos y financiamiento	- 6 -
V. Ejecución y supervisión	- 6 -
A. Organismo Ejecutor	- 6 -
B. Periodo de Ejecución	- 7 -
C. Adquisición de Bienes y Servicios	- 7 -
VI. Beneficios del Programa y Riesgos	- 7 -
A. Beneficios y Beneficiarios	- 7 -
B. Riesgos.....	- 7 -
VII. Aspectos ambientales y sociales.....	- 7 -
VIII. Certificación.....	- 8 -
IX. Aprobación.....	- 8 -

ANEXOS

ANEXO I Presupuesto Detallado por componentes

Anexo II Plan de Adquisiciones

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS
<p>Términos de Referencia Plan Nacional de Desarrollo Hidroviario</p> <p>http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35016299</p>
<p>Elaboración de Términos de Referencia para la Aplicación de la Metodología EASE</p> <p>http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35016311</p>

DATOS BÁSICOS SOCIOECONÓMICOS

Los datos básicos socioeconómicos, del área de influencia del proyecto se encuentran disponibles en la siguiente dirección:

http://www.iirsa.org/BancoEvento/M/mer_bogota07_gte_amazonas/mer_bogota07_gte_amazonas.asp?CodIdioma=ESP&CodSeccion=64

INFORMACIÓN DISPONIBLE EN LOS ARCHIVOS DE VPC/IIRSA

- Guía Operativa del Fondo de Financiamiento de Cooperación Técnica para Iniciativas de Integración de Infraestructura Regional “Fondo de Integración”
- Libro IIRSA sobre Planificación Territorial Indicativa: Cartera de Proyectos (IIRSA, 2004).
- Ayuda Memoria Misión de Identificación.

ABREVIATURAS Y SIGLAS

AIC	Agenda de Implementación Consensuada de proyectos IIRSA
APCI	Agencia Peruana de Cooperación Internacional
APN	Autoridad Portuaria Nacional
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CT	Cooperación Técnica
DGTA	Dirección General de Transporte Acuático del MTC
DGASA	Dirección General de Asuntos Socio ambientales del MTC
DICAPI	Dirección General de Capitanías y Guardacostas
DIVIN	Dirección de Infraestructura Portuaria y Vías Navegables
EASE	Evaluación Ambiental Social con Enfoque Estratégico
ENAPU	Empresa Nacional de Puertos del Perú
GR	Gobierno Regional
GTE	Grupo Técnico Ejecutivo de IIRSA
GL	Gobierno Local
HIDRONAV	Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú
HP	Caballo de Fuerza (unidad de potencia)
IIRSA	Iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Sudamericana
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú
MINDEF	Ministerio de Defensa del Perú
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas del Perú
OGA	Oficina General de Administración del MTC
OPP	Oficina de Planificación y Presupuesto del MTC
OPI	Oficina de Programación de Inversiones del MTC
OTCA	Organización del Tratado de Cooperación Amazónica
PIT	Plan Intermodal de Transportes
PNDP	Plan Nacional de Desarrollo Portuario
RHCP	Red Hidroviaria Comercial Principal en el Perú
SNIP	Sistema Nacional de Inversión Pública
TM-KM	Tonelada(s)-Kilómetro(s)
TM o Ton	Tonelada Métrica
USTDA	Trade Development Agency de los Estados Unidos
US\$	Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica

**IIRSA PERÚ: PLAN DE DESARROLLO DEL SISTEMA HIDROVIARIO DEL AMAZONAS
(PE-T1040)**

I. RESUMEN EJECUTIVO

Organismo Ejecutor:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Transporte Acuático (DGTA) y de la Oficina General de Administración (OGA)		
Beneficiarios:	República del Perú		
Equipo del proyecto:	Jefe de Equipo: Carlos Tamayo (VPC/IIRSA); Pablo Guerrero (INE/TSP), Raúl Rodríguez (VPC/VPC); Sandra Iriarte (INE/TSP), Alcides Velazco (Consultor), Diego Buchara (LEG/SGO) y Virginia Franzini (LEG/SGO).		
Monto y fuente del financiamiento	Fondo de Integración:	US\$	850,000 (No Reembolsable)
	Aporte local:	US\$	212,500
	Total:	US\$	1.062.500
Objetivos:	El objetivo general es la elaboración de un Plan Nacional de Desarrollo Hidroviario (PNDH), que partiendo del diagnóstico de la situación actual del sistema hidroviario, evalúe las oportunidades de desarrollo, defina para el corto, mediano y largo plazo, los objetivos, estrategias, programas, proyectos y acciones necesarias para el desarrollo y operación sostenible de la Red Hidroviaria del Perú y la utilización comercial competitiva de la misma. La aplicación de la metodología de evaluación ambiental y social con enfoque estratégico (EASE) proporcionará un marco de referencia ambiental y social al grupo de proyectos incluidos en la RHCP.		
Plazo	Periodo de Ejecución: 12 meses Periodo de Desembolso: 18 meses		
Condiciones contractuales especiales	Ninguna		
Excepciones a las políticas del Banco	Ninguna		
Revisión social y ambiental	El proyecto fue analizado por VPS/ESG en su sesión del 14 de Marzo de 2008 obteniendo la clasificación de proyecto tipo C.		
Beneficios directos	Analizar y Evaluar las oportunidades de desarrollo de 4081 km. en siete tramos navegables de la cuenca del Amazonas; en un horizonte de corto y largo plazo, beneficiará a las poblaciones de las regiones amazónicas de departamentos de Loreto, Amazonas, San Martín, Huánuco, Pasco, Junín, Ucayali y Cusco.		
	Contar con una herramienta de análisis social y ambiental con enfoque estratégico válido para cualquier proyecto incluido en el grupo de estudio.		
Coordinación con otras agencias	Esta operación está siendo coordinada con la Corporación Andina de Fomento CAF y con el Fondo de desarrollo de la cuenca del Río de la Plata FONPLATA, a través del Comité de Coordinación técnica de IIRSA.		

II. MARCO DE REFERENCIA

A. Antecedentes y justificación

- 2.1. El volumen de agua de los ríos suramericanos representa el 47 % de todos los cursos de agua en el mundo, dentro de los cuales destaca el sistema suramericano de navegación fluvial compuesto por 50,000 km. de ríos navegables la mayor parte del año (25.5% del total mundial), incluyendo sus tres cuencas hidrográficas principales, la del Río Amazonas, la del Río Orinoco y la del Río de La Plata. Tanto Brasil como los países andinos comparten un 75 % de las coberturas ecológicas (trópico húmedo, llanos, cerrados y pie de monte andino) de la gran cuenca amazónica; siendo el transporte fluvial un importante elemento de integración física para estos países y en general para Suramérica.
- 2.2. La Séptima Reunión del CDE de IIRSA (diciembre 2005) definió los objetivos estratégicos para los años 2006 – 2010. Las delegaciones destacaron la importancia de resolver los principales obstáculos a la integración física, considerando todos los modos de transporte e impulsando con “especial énfasis los sistemas fluviales de los Ejes Multimodales”.
- 2.3. La Planificación IIRSA considera dentro del Eje Multimodal del Amazonas, el Grupo de Proyectos N°6: “Red de Hidrovías Amazónicas”, buscando mejorar la navegabilidad de los ríos Amazonas, Solimoes, Ica, Putumayo, Huallaga, Marañón, Ucayali, Napo y Morona, en una longitud estimada de 8,500 km. La inversión en infraestructura para navegabilidad y puertos estimada en US\$ 167 millones y el Fondo de Integración del BID esta dirigido a preparación de proyectos que hagan viable este tipo de inversiones.
- 2.4. En el Perú, el río Amazonas y sus afluentes son el eje rector de su integración fluvial interna y externa. La longitud total de los ríos amazónicos peruanos es de 14,000 km., de los cuales 4,081 km. conforman la Red Hidroviaria Comercial Principal del Perú (RHCP) dentro de los departamentos de Loreto, Ucayali y Cusco (distrito de Echarate, provincia La Convención).
- 2.5. La RHCP está conformada por los siguientes ríos navegables: (i) Amazonas: tramo confluencia con el río Ucayali-Santa Rosa, (ii) Ucayali: tramo Atalaya-Pucallpa-Confluencia con el río Marañón, (iii) Marañón: tramo Saramiriza-Confluencia con el río Ucayali, (iv) Huallaga: tramo Yurimaguas-Confluencia con el río Marañón, (v) Napo: tramo Cabo Pantoja-Confluencia con el río Amazonas, y, (vi) Urubamba. tramo Las Malvinas/Camisea – Atalaya. Todos estos, con excepción del Urubamba, están comprendidos en el Eje del Amazonas (IIRSA).
- 2.6. La Red Hidroviaria Comercial Principal del Perú (RHCP) comprende 4,081 km. de ríos navegables, lo que representa el 48% de la longitud total navegable de los ríos del Grupo de Proyectos N°6: “Red de Hidrovías Amazónicas” del Eje Amazonas de IIRSA (4,081 de 8,500 km.), por lo que la mejora de las condiciones de navegabilidad en la RHCP generaría impactos significativos en la integración fluvial amazónica. Esto es consistente con la estrategia de integración IIRSA para Brasil, Colombia, Ecuador y Perú.

- 2.7. La capacidad de carga comercial del transporte fluvial es ampliamente superior a la de otros modos de transporte. Por cada HP de potencia, el modo fluvial es capaz de movilizar 5 ton-km., mientras que el modo ferroviario y rodoviario movilizarían tan solo 1 ton-km. y 0.2 ton-km. respectivamente. Por otro lado, el transporte fluvial es menos contaminante y posee menores índices de siniestralidad. El modo ferroviario y rodoviario producen respectivamente 3 veces y 9 veces más monóxido de carbono que en el caso del modo fluvial. Asimismo, los accidentes fatales respecto del modo fluvial, son de 2 y 45 veces más para los modos ferroviario y rodoviario respectivamente.
- 2.8. La Agenda de Implementación Consensuada de IIRSA (AIC), prioriza los ejes amazónicos multimodales en el norte y centro del Perú (Paíta–Yurimaguas y Callao-Pucallpa), ambos pertenecen al Eje del Amazonas IIRSA. En esta línea, el gobierno del Perú concesionó en 2005 el eje Paíta-Yurimaguas, cuyas obras concluyeron en 2009; y próximamente se ha previsto la concesión del eje Callao-Pucallpa. Por tanto, es imperioso avanzar cuanto antes en el desarrollo de la navegabilidad en los ríos Huallaga, Ucayali, Marañón y Amazonas para dar continuidad viaria de los Ejes Multimodales Norte y Centro respectivamente.
- 2.9. Considerando la importancia del transporte fluvial, el MTC a través de su DGTA viene avanzando en el desarrollo de estudios de navegabilidad para la red hidroviaria del Perú, habiendo estudiado ya la navegabilidad de un total de 3,497 km. en los Ríos Ucayali, Huallaga, Marañón, Amazonas y Urubamba, lo cual representa un 86 % del total 4,081 km. de la Red Hidroviaria Comercial del Perú (RHCP), a esto se sumaría el estudio a realizar para el río Napo (584 km.).
- 2.10. En ese sentido el MTC viene impulsando estrategias de desarrollo de la Red Hidroviaria Comercial del Perú, tales como esta iniciativa, orientada a mejorar la eficiencia en la utilización comercial de los ríos peruanos, los cuales tienen limitada infraestructura, deficientes servicios, hidromorfología adversa, restricciones horarias que limitan la navegación nocturna y estacionalidad en el nivel de aguas; escenario que no permite la navegación permanente y además se ve reflejado en el elevado costo relativo del transporte fluvial en los ríos Peruanos, que comparado con el costo promedio en otros ríos de Brasil, USA y Paraguay, estos resultan 59% más baratos.

B. Estrategia del Banco en el Sector

- 2.11. Los objetivos de la CT son coincidentes y complementarios con los objetivos que el Banco estableció en las estrategias de Competitividad e Integración de los países que conforman IIRSA. Las estrategias de los países han coincidido en otorgarle prioridad al desarrollo de una estrategia de competitividad integral con una visión dentro del marco de una economía global permitiendo el desarrollo económico regional equitativo y balanceado incluyendo la profundización de los acuerdos de integración en temas concretos tales como la implementación de planes regionales de infraestructura, armonización de reglamentaciones y otros. Los requerimientos de las cadenas logísticas usuarias de la infraestructura regional y la incidencia de los proyectos en la integración productiva son insumos básicos para permitir el balance regional planteado en las estrategias.

- 2.12. Desde el año 2000, cuando los presidentes de los doce países suramericanos han dado nacimiento a IIRSA, el Banco ha venido apoyando su desarrollo. En marzo de 2006, el Directorio aprobó la extensión del respaldo del Banco a IIRSA, a través de la prórroga de la cláusula de vencimiento hasta el 2010, fecha en la cual vence la Iniciativa. Los resultados de este estudio servirán para definir los lineamientos estratégicos para estructurar un programa de inversiones binacional para los próximos años. Así mismo, dará insumos para la revisión de la Cartera de Proyectos IIRSA en los Ejes de Integración y Desarrollo en los cuales participan ambos países. Este estudio binacional es claramente un aporte a la integración física de ambos países y mejorará el comercio binacional y entre las poblaciones vecinas al área de influencia del proyecto.

C. Participación del Banco y otras Agencias en el Sector

- 2.13. El Banco viene apoyando una serie de actividades vinculadas con el mejoramiento del Eje Amazonas de IIRSA.
- 2.14. El Comité de Coordinación Técnica (CCT), órgano de coordinación técnica de IIRSA, está conformado por el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), la Corporación Andina de Fomento (CAF), y el Banco, por lo tanto, los resultados de este estudio, así como el resto de las actividades que realizan estos Bancos, se comparten en los eventos del Comité.

D. Estrategia del Programa

- 2.15. Mediante documento GN-2344-8 el Banco creó el FIRII (Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional) el citado fondo fue creado para apoyar las actividades de preparación de proyectos de infraestructura de integración, Dentro de las actividades financiables bajo este fondo se encuentran: (i) estudios de prefactibilidad y factibilidad; (ii) diseños de proyectos; (iii) estudios relacionados con la viabilidad (técnica, económica, financiera, social, institucional) de proyectos; (iv) estudios sociales y ambientales; y (v) evaluaciones ambientales estratégicas, entre otras.
- 2.16. La navegabilidad de los ríos amazónicos de la región es fundamental para mejorar la integración suramericana, así mismo, es parte fundamental del Eje de Integración del Amazonas de IIRSA, pues permitirá la conexión del Pacífico con el Río Amazonas, por ello una operación de esta naturaleza es perfectamente elegible para esta fuente de financiación.

III. EL PROGRAMA

- 3.1. **El objetivo general** de esta cooperación es la elaboración de un Plan Nacional de Desarrollo Hidroviario (PNDH), que partiendo del diagnóstico de la situación actual del sistema hidroviario, evalúe las oportunidades de desarrollo, defina para el corto,

mediano y largo plazo, los objetivos, estrategias, programas, proyectos y acciones necesarias para el desarrollo y operación sostenible de la Red Hidroviaria del Perú y la utilización comercial competitiva de la misma; este plan permitirá al MTC contar con una herramienta de gestión permanente para el desarrollo coherente del transporte fluvial en el Perú, en el marco de la política nacional del sector transporte y en armonía con los planes de desarrollo nacional, regional y local, y las normas de protección y conservación del medioambiente.

- 3.2. **El objetivo específico** es: (i) Realizar un diagnóstico de la situación actual de la Red Hidroviaria Comercial Principal del Perú - RHCP, en términos de demanda, eficiencia, regulación y contexto socio ambiental; (ii) Analizar y Evaluar las oportunidades de desarrollo en base a lecciones aprendidas de experiencias internacionales exitosas y formular estrategias de desarrollo de la RHCP que comprende 4081 km. en siete tramos navegables de la cuenca del Amazonas; en un horizonte de corto y largo plazo (20 años); (iii) Proponer un Plan de Acción, que incluya componentes de modernización institucional, una cartera de proyectos de inversión para el desarrollo de la RHCP, así como un plan de financiamiento, y; (iv) Elaborar el marco conceptual ambiental y social de las intervenciones y ejecución de proyectos del PNDH, el cual se desarrollará a partir de la aplicación de la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE-IIRSA) al PNDH. Cabe mencionar que la aplicación de la Metodología EASE-IIRSA se hará en forma simultánea a la elaboración del PNDH de manera de asegurar que sus recomendaciones sean incorporadas en este último.
- 3.4. **El Componente** de esta cooperación técnica es la Elaboración del Plan Nacional de Desarrollo Hidroviario;
- 3.5. **Componente único: Formulación del Plan Nacional de Desarrollo Hidroviario:** Las tareas y actividades a ser desarrolladas durante la formulación del Plan se resumen a continuación: (i) Aspectos generales y diagnóstico de la situación actual; (ii) Análisis y evaluación de las oportunidades de desarrollo; (iii) Recomendaciones y plan de acción; (iv) Marco Conceptual Ambiental y Social.
- 3.6. El Marco Conceptual Ambiental y Social, será el que surja como resultado de la aplicación de la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE-IIRSA) al PNDH, con el propósito de:
- (a) Mejorar la comprensión de los territorios para potenciar su desarrollo sostenible y optimizar los beneficios de los proyectos a priorizar en el PNDH,
 - (b) Dimensionar los escenarios y tendencias, aspectos críticos, implicancias, riesgos y oportunidades generados en los territorios de influencia de los proyectos del PNDH.
 - (c) Establecer lineamientos de gestión e inversiones asociadas que generen opciones de desarrollo más sostenibles e identificar recomendaciones de diseño e implementación de los de proyectos del PNDH.
 - (d) Crear un espacio para posibilitar actividades participativas y un diálogo constructivo entre el Gobierno y los actores clave del área de influencia de los proyectos del PNDH.

IV. COSTOS Y FINANCIAMIENTO

- 4.1. El monto total de la CT es de US\$1,062,500 e incluye recursos del Fondo de Integración del BID por US\$850,000 (No Reembolsable) y un aporte local total de US\$212,500 a cargo del gobierno Peruano, equivalente al 20% del monto total. La siguiente tabla muestra el resumen:

Componente / Sub-componente	Duración (meses)	Fondo de Integración. No Reembolsable (US\$)	Aporte Local (US\$)	Total (US\$)
Formulación del Plan Nacional de Desarrollo Hidroviario	8	550,000	90,000	640,000
Consultoría de Apoyo y Asesoramiento para la Elaboración de la Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico	6	300,000	50,000	350,000
Administración	8	0	72,500	72.500
TOTAL:	8	850,000	212,500	1.062.500

- 4.2. Los aportes en especie serán provistos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú a través de la DGTA, la DGASA y la OGA.
- 4.3 El presupuesto detallado por componentes y subcomponentes para esta cooperación técnica se presenta en el Anexo I de este documento.

V. EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN

A. Organismo Ejecutor

- 5.1. El Organismo ejecutor del programa será el MTC, a través de la Dirección General de Transporte Acuático (DGTA) como Autoridad Nacional del Transporte Acuático, encargada de promover, normar y administrar el desarrollo de las actividades marítimas, fluviales, lacustres y servicios conexos, así como la infraestructura en las vías navegables. Dicha Dirección tendrá a su cargo la contratación de la firma consultora para la elaboración del PNDH y de la firma consultora que aplicará la metodología EASE-IIRSA.
- 5.2. La DGASA, como autoridad social y ambiental del MTC, participará en la supervisión de la aplicación de la metodología EASE-IIRSA.
- 5.3. Los procedimientos administrativos fiduciarios serán realizados a través de la unidad ejecutora de la Oficina General de Administración (OGA).
- 5.4. Responsabilidad Técnica: Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Perú a través de la Dirección General de Transporte Acuático (DGTA), quien se encargará de todos los procedimientos requeridos para la ejecución de la presente cooperación técnica.

B. Periodo de Ejecución

- 5.5. Se considera que el periodo de ejecución, incluyendo los procesos de contratación y cierre sean de 12 meses y el periodo de desembolsos de 18 meses, ambos plazos contados a partir de la fecha de aprobación de la operación.

C. Adquisición de Bienes y Servicios

- 5.6. La ejecución del estudio del PNDH y del apoyo a la formulación del EASE, estará a cargo de firmas consultoras especializadas independientes. La selección y la contratación de la firma se llevarán a cabo de conformidad con las Políticas y Procedimientos de Adquisiciones del Banco (GN-2350-7 y subsiguientes)

VI. BENEFICIOS DEL PROGRAMA Y RIESGOS

A. Beneficios y Beneficiarios

- 6.1. El Gobierno del Perú es el beneficiario directo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Esto les permitirá dar un importante paso en el cumplimiento de su misión, al diseñar estrategias para integrar racionalmente sus países mediante vías de transporte eficientes y seguras. El proceso de IIRSA también se verá beneficiado al producirse un avance en el desarrollo de la integración hidroviaria en el Eje del Amazonas, para beneficio de la conectividad fluvial y la facilitación del comercio de la región.

B. Riesgos

- 6.2. Dentro del aporte local se considera un aporte en especies que debe realizar el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú con el fin de cubrir los costos de los gastos de la contraparte de las consultorías y la revisión de los informes parciales. Este monto asciende a US\$212,500 y debe ser incluido en el presupuesto del MTC para el año 2010.

VII. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 7.1. Esta cooperación técnica no tendrá impactos ambientales y sociales directos. La CT tiene como objeto contribuir con el desarrollo coherente, integral y sostenible de la navegabilidad en la Red Hidroviaria Comercial del Perú.
- 7.2. La presente Cooperación Técnica no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la elaboración de estudios, la elaboración de propuestas en materia institucional, y la realización de actividades de difusión y capacitación. Por lo anterior, y de acuerdo a la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (GN-2208-20 y OP-703) del Banco, se considera que la presente operación sea catalogada como Categoría "C" (Analizado por VPC/ESG en su sesión del 14 de marzo de 2008).

PRESUPUESTO DETALLADO POR COMPONENTE (EN US\$)

ITEM	DESCRIPCION	Unidad	Cantidad	Tiempo/ Cant	Costo		
					Unitario	Parcial	Total
					\$	\$	\$
1.000	SUELDO Y SALARIOS (INC. LEYES Y BENEFICIOS SOCIALES)						378,117
1.100	PERSONAL PROFESIONAL						
1.101	Director del Proyecto	mes	1.00	7.00	10,948	76,636	
1.102	Especialista en Infraestructura Portuaria y Vías Navegables	mes	1.00	5.00	9,580	47,898	
1.103	Especialista en Construcción Naval	mes	1.00	4.00	8,211	32,844	
1.104	Especialista en Hidrología	mes	1.00	4.00	8,211	32,844	
1.105	Especialista en Evaluación de Proyectos	mes	1.00	3.00	8,211	24,633	
1.106	Especialista en Navegación Fluvial	mes	1.00	6.00	8,211	49,266	
1.107	Especialista en Transporte y Logística	mes	1.00	5.00	8,211	41,055	
1.108	Especialista en Financiamiento	mes	1.00	2.00	6,843	13,685	
1.109	Especialista en Sociología	mes	1.00	2.00	5,474	10,948	
1.11	Especialista en Medio Ambiente	mes	1.00	2.00	5,474	10,948	
1.200	PERSONAL TECNICO						
1.201	Asistente Técnico	mes	2.00	4.00	2,053	16,422	
1.300	PERSONAL AUXILIAR						
1.301	Secretaria	mes	1.00	7.00	2,053	14,369	
1.302	Apoyo de campo	mes	4.00	2.00	821	6,569	
2.000	ALQUILERES Y SERVICIOS						60,009
2.101	Alquiler de Oficina (Iquitos - Pucallpa)	mes	2.00	6.00	411	4,927	
2.102	Alquiler de equipos de cómputo	mes	5.00	7.00	547	19,159	
2.103	Alquiler de transporte fluvial	mes	1.00	6.00	5,474	32,844	
2.104	Alquiler de equipos de comunicaciones y servicio	mes	1.00	15.00	205	3,079	
3.000	MOVILIZACION Y APOYO LOGISTICO						96,274
3.101	Pasajes Aéreos Internacionales	und	4.00	3.00	684	8,211	

3.102	Pasajes Aéreos Nacionales	und	9.00	2.00	274	4,927
3.103	Viáticos Nacionales	días	9.00	90.00	68	55,424
3.104	Viáticos Internacionales	días	3.00	45.00	205	27,712
4.000	MATERIALES, MOBILIARIO Y UTILES DE OFICINA					15,601
4.101	Copias e Informes	informes	1.00	5.00	274	1,369
4.102	Materiales de oficina y Útiles de escritorio para talleres	mes	1.00	2.00	1,369	2,737
4.103	Material fotográfico y de filmación	glb	1.00	1.00	2,053	2,053
4.104	Talleres y Seminarios	glb	1.00		9,442	9,442
5.000	COSTO DIRECTO TOTAL					550,000

VALOR REFERENCIAL (en Dólares Americanos)
Dirección Técnica para la Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico del Plan Nacional de Desarrollo
Hidroviario

ITEM	DESCRIPCION	Costo			
		Unidad	Cantidad	Tiempo/ Cant	Unitario Parcial Total \$ \$ \$
1.000	CONSULTOR DIRECTOR TÉCNICO				50.000
10.000	TOTAL (8.000+9.000)				50.000

VALOR REFERENCIAL (en Dólares Americanos)

Firma Consultora para la aplicación de la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico del Plan Nacional de Desarrollo Hidroviario

ITEM	DESCRIPCION	Unidad	Cantidad	Tiempo/ Cant	Costo	
					Unitario	Parcial Total
					\$	\$
1.000	FIRMA CONSULTORA					182,682
4.000	COSTO DIRECTO TOTAL					182,682
6.000	GASTOS GENERALES					9,134
	% DE ITEM 4.000			5%	182,682	9,134
7.000	UTILIDAD					18,268
	% DE ITEM 4.000			10%	182,682	18,268
8.000	TOTAL SIN IGV (5.000+6.000+7.000)					210,084
9.000	IGV (19%)					39,916
	% DE ITEM 1.000			19%	210,084	39,916
10.000	TOTAL (8.000+9.000)					250,000

PLAN DE ADQUISICIONES

Adquisiciones Principales del Proyecto	Costo US\$	Fuentes de Financiamiento BID %	Método de Adquisiciones ¹	Precalificación SI/NO	Aviso Específico de Adquisiciones		Estatus
					Fecha tentativa de publicación		
1.1 Contratación de una Firma Consultora para elaboración del PNDH	550,000	100%	SBCC	SI	Enero 2010		Proceso
1.2 Contratación de una Firma Consultora para la aplicación de la metodología EASE.	250,000	100%	SBCC	SI	Enero 2010		Proceso
1.3 Contratación de Consultor Especialista en EASE para la dirección técnica del la aplicación metodológica.	50,000	100%	CCIN	NO			Proceso

¹ 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; CCI: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional.

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to CESI.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new changes.

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Type of Operation	Technical Cooperation
	Additional Operation Details	
	Country	Peru
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Water and Sanitation
	Team Leader	Carlos Tamayo (VPC/IIRSA)
	Project Title	IIRSA Perú: Plan de Desarrollo del Sistema Hidroviario del Amazonas
	Project Number	PE-T1040
	Safeguard Specialist(s)	To be completed by assessor
	Assessment Date	2008-03-05
	Assessment Number	2008-03050916-2
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Technical Cooperation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	No issues identified	
	Potential Safeguard Policy Items (?)	No potential issues identified	
	Recommended Action	Operation has not triggered any Policy Directives. Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to CESI Secretariat.	
	Additional Comments		

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	
	Title	
	Date	2008-03-05

SAFEGUARD SCREENING FORM

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) (together with the Safeguard Policy Filter Report) and sent to CESI.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new changes.

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication	
	Type of Operation	Technical Cooperation	
	Additional Operation Details		
	Country	Peru	
	Project Status	New Operation	
	Investment Checklist	Infrastructure Water and Sanitation	
	Team Leader	Carlos Tamayo (VPC/IIRSA)	
	Project Title	IIRSA Perú: Plan de Desarrollo del Sistema Hidroviario del Amazonas	
	Project Number	PE-T1040	
	Safeguard Specialist(s)	To be completed by assessor	
	Assessment Date	2008-03-05	
	Assessment Number	2008-03051111-2	
	Additional Comments		
PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: C	Override Rating:	Override Justification:
			Comments:
	Conditions/Recommendations	<input type="checkbox"/> No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations (as established under directive B.3 of the Environment Policy). <input type="checkbox"/> Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3). <input type="checkbox"/> The Project Team must send the PCD (or equivalent) containing an Environmental and Social Strategy (ESS -- the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3; paragraph 9).	
SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions	
	No issues identified		
ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Date:	
	Comments:		



PERÚ

Ministerio de
Relaciones ExterioresAgencia Peruana de Cooperación
Internacional

Dirección Ejecutiva

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Lima, 24 AGO. 2009

OFICIO No. 245 2009 - APCI (DE)

Solicitud de Cooperación para el estudio del Plan de
Desarrollo del Sistema Hidrovial del Amazonas

Oficio N° 405-2009-MTC/09.01

Oficio N° 504-2009-MTC/09.01

Señor
ENRIQUE CORNEJO RAMÍREZ
Ministro
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

Tengo agrado de dirigirme a usted con relación a la solicitud de cooperación internacional no reembolsable para el **"Estudio del Plan de Desarrollo del Sistema Hidrovial del Amazonas"**, que su Representada viene gestionando ante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y que ha presentado a la Agencia Peruana de Cooperación Internacional (APCI) para su No Objeción.

Efectuado el análisis de la documentación, se aprecia que la intervención responde al eje estratégico **"Competitividad Sostenible"** definido en la Política Nacional de Cooperación Técnica Internacional¹, y de manera específica al siguiente objetivo estratégico, "promover la competitividad nacional y asegurar oportunidades laborales justas para todos".

Con lo expuesto y dado que la intervención cuenta con la opinión técnica favorable del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y con la declaración de que no constituye un proyecto de inversión pública, por lo que no está sujeto a las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública, en virtud de la Ley de Creación de la APCI²; esta Agencia expresa su No Objeción sobre la citada intervención.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



CARLOS PANDO SANCHEZ
Director Ejecutivo
Agencia Peruana de Cooperación Internacional

¹ Aprobada mediante Decreto Supremo No. 044-2007-RE.

² Ley No. 27692.



PERU

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Agencia Peruana de Cooperación
Internacional

Dirección Ejecutiva

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Lima, 24 AGO. 2009

OFICIO No. 245 2009 - APCI (DE)

Solicitud de Cooperación para el estudio del Plan de
Desarrollo del Sistema Hidroviario del Amazonas

Oficio N° 405-2009-MTC/09.01

Oficio N° 504-2009-MTC/09.01

Señor
ENRIQUE CORNEJO RAMÍREZ
Ministro
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

Tengo agrado de dirigirme a usted con relación a la solicitud de cooperación internacional no reembolsable para el **"Estudio del Plan de Desarrollo del Sistema Hidroviario del Amazonas"**, que su Representada viene gestionando ante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y que ha presentado a la Agencia Peruana de Cooperación Internacional (APCI) para su No Objeción.

Efectuado el análisis de la documentación, se aprecia que la intervención responde al eje estratégico **"Competitividad Sostenible"** definido en la Política Nacional de Cooperación Técnica Internacional¹, y de manera específica al siguiente objetivo estratégico, "promover la competitividad nacional y asegurar oportunidades laborales justas para todos".

Con lo expuesto y dado que la intervención cuenta con la opinión técnica favorable del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y con la declaración de que no constituye un proyecto de inversión pública, por lo que no esta sujeto a las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública, en virtud de la Ley de Creación de la APCI², esta Agencia expresa su No Objeción sobre la citada intervención.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



CARLOS PANDO SANCHEZ
Director Ejecutivo
Agencia Peruana de Cooperación Internacional

¹ Aprobada mediante Decreto Supremo No. 044-2007-RE.

² Ley No. 27692.